



نظام نامه فرودگاهی

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

شماره سند: QM_QAO_02

ویرایش سوم_ اردیبهشت ماه ۱۳۹۸

تهیه شده در: دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

ناشر شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۴/۲۰

شماره: ۲-۸۳۳

پیوست: ندارد

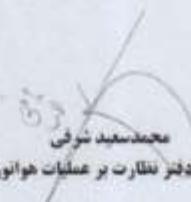


بسمه تعالی

جناب آقای خوشخو
معاون محترم بهره‌برداری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

موضوع:
سلام علیکم

با احترام؛ بازگشت به نامه شماره ۲۸۳۲۵ و ۲۸۳۲۶ مورخ ۹۸/۰۳/۱۱ در خصوص نظامنامه و طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، ویرایش سوم نظامنامه به شماره سند QM-QAO-02 و ویرایش چهارم طرح اضطراری فرودگاه به شماره سند WI-QAO-05 مورد پذیرش این سازمان می‌باشد.


محمدسعید شرفی
مدیرکل دفتر نظارت بر عملیات هوانوردی

دپیوخانه

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
شماره ۴۴۱۶۱
تاریخ ۹۸/۷/۱۴

نامه بدون مهر برجسته فاقد اعتبار می‌باشد.

آدرس: تهران - فرودگاه مهرآباد - ساختمان پرواز - سازه ۱۰ هواپیمایی کشوری

کدپستی: ۱۲۷۵۸۸۳۱۳۱ صندوق پستی: ۱۷۱۸-۱۴۴۲۵ تلفن گویا: ۰۱-۶۶۰۷۸۷۰۰ شماره: ۰۵-۶۶۰۲۵۴۰۵ E-Mail: office@caqiri.com

تاییدیه نظامنامه فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

شماره سند: QM_QAO_02

ویرایش سوم اردیبهشت ماه ۱۳۹۸

هرگونه دخل و تصرف در این مدرک ممنوع است و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد، موارد را به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) اعلام نمایید. این سند مطابق لیست توزیع نظام نامه فرودگاهی توزیع شده است.

عنوان	نام و نام خانوادگی	سمت	تاریخ	اعضاء
تهیه کنندگان	پروانه امیربیگللو	رئیس گروه ایمنی و استاندارد	۱۳۹۸/۲/۱۱	
	محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی و تضمین کیفیت		
تایید کننده	حسن خوشخو	سرپرست معاونت امور فرودگاهی و مدیرکل حراست		
تصویب کننده	علی رستمی	رئیس هیات مدیره و مدیر عامل		
مورد پذیرش	محمد سعید شرفی	مدیرکل دفتر نظارت بر عملیات هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری		



بر اساس بند ۳-۵ سند ۲۴۱۴ سازمان هواپیمایی کشوری، مسئولیت اجرا و نظارت بر به روزرسانی کلیه اطلاعات و دستورات عملیاتی مندرج در این بر عهده مدیر عامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) است.

دستورالعمل اصلاح و به روز رسانی

از آنجایی که دائماً دستورالعمل‌های شغلی‌ها و تخصصی در حال تغییر و بهبود هستند، قطعاً ویرایش و تغییر دستورالعمل‌های هماهنگی و مفاد مندرج در نظام نامه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) دور از ذهن نخواهد بود. لذا با توجه به اهمیت به روز ماندن اطلاعات و دستورالعمل‌های مندرج در این کتاب ناگزیر به انجام بازنگری و ویرایش آن در دوره‌های منظم خواهیم بود. از طرفی بروز رخدادهای، انجام تمرینات، بررسی دستورالعمل‌های جدید و غیره اعمال تغییرات احتمالی و تدوین رویه‌های جدید را ایجاب می‌نماید.

نظام نامه فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵)، در راستای کفایت و اثر بخش بودن نظام نامه و اسناد مربوطه، به طور دوره‌ای (حداقل سالی یک بار) و عندالزوم در زمان‌های دیگر توسط اعضای کمیته ایمنی، مورد بازبینی و به روزرسانی قرار گرفته و مطابق با لیست توزیع آن به کلیه مبادی ذیربط ارسال می‌شود.

نظام نامه ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) نیز، به عنوان بخشی از نظام نامه فرودگاهی، همزمان با بازنگری نظام نامه فرودگاهی مورد بازبینی و به روز رسانی قرار می‌گیرد. با بازنگری نظام نامه کلیه روش‌های اجرایی مرتبط، دستورالعمل‌ها و فرم‌های مورد استفاده در استقرار و اجرای سیستم مدیریت ایمنی مورد بازبینی و در صورت نیاز اصلاح و توزیع می‌شوند.

تغییر ویرایش و یا اصلاحات پیشنهادی پس از تایید معاون بهره برداری فرودگاهی و مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی به سازمان هواپیمایی کشوری برای تصویب ارسال می‌گردد.

ابلاغ و ویرایش‌ها و اصلاحیه‌های تهیه شده توسط معاون بهره برداری فرودگاهی، از طریق اتوما سیون اداری (برای افراد و واحدهایی که دسترسی به این سیستم را دارند) و یا با ارائه لوح فشرده حاوی فایل آن به پیوست نامه ابلاغیه، مطابق با لیست توزیع به کلیه مبادی ذیربط ارسال می‌گردد.

دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) مسئول پیگیری به روزرسانی و توزیع نظام نامه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) است.

جدول کنترل بازنگری نظامنامه (ثبت اصلاحیه‌ها) با هر بازنگری کامل و ارائه خواهد شد.

چک لیست آخرین به روز رسانی صفحات نظام نامه شرکت شهر فرودگاهی امام

خمینی(ره)

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
۱	۱-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
۱	۲-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
۱	۳-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
۱	۴-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
۱	۵-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
۱	۶-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
۲	۱-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
۲	۲-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
۲	۳-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
۲	۴-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
۲	۵-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۱-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۲-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۳-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۴-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۵-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۶-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۷-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۸-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۹-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۱۰-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۳	۱۱-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۱۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
۴	۱۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۲۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۳۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۴۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۵۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
۴	۶۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۶۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۷۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۸۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۴	۹۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۵-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۶-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۷-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۸-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
۵	۹-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۰-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۱-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۲-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۴-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۵-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۶-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۷-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۸-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۱۹-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۰-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۱-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۲-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۴-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۵-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۶-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۷-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۸-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۲۹-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۰-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۱-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۲-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۴-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۵-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۶-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۷-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۸-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۳۹-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴۰-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴۱-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴۲-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴۴-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴۵-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
۵	۴۶-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱	ضمیمه ۱-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱	ضمیمه ۲-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۳-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۴-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۱۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۱۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۱۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۱۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲	ضمیمه ۲-۱۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۳	ضمیمه ۳-۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۵	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۴	ضمیمه ۴-۲۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۵	ضمیمه ۵-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۵	ضمیمه ۵-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۵	ضمیمه ۵-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۵	ضمیمه ۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۶	ضمیمه ۶-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۶	ضمیمه ۶-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۶	ضمیمه ۶-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۶	ضمیمه ۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۶	ضمیمه ۶-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۶	ضمیمه ۶-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۷	ضمیمه ۷-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۷	ضمیمه ۷-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۷	ضمیمه ۷-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۷	ضمیمه ۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۸	ضمیمه ۸-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۸	ضمیمه ۸-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۸	ضمیمه ۸-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۸	ضمیمه ۸-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۹	ضمیمه ۹-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۹	ضمیمه ۹-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۹	ضمیمه ۹-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۹	ضمیمه ۹-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۹	ضمیمه ۹-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۰	ضمیمه ۱۰-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۰	ضمیمه ۱۰-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۰	ضمیمه ۱۰-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۰	ضمیمه ۱۰-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۰	ضمیمه ۱۰-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۰	ضمیمه ۱۰-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۱	ضمیمه ۱۱-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۱	ضمیمه ۱۱-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۱	ضمیمه ۱۱-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۱	ضمیمه ۱۱-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۱	ضمیمه ۱۱-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۱	ضمیمه ۱۱-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۱	ضمیمه ۱۱-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۱۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۱۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۱۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۲	ضمیمه ۱۲-۱۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۳	ضمیمه ۱۳-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۳	ضمیمه ۱۳-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۳	ضمیمه ۱۳-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۳	ضمیمه ۱۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۳	ضمیمه ۱۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۴	ضمیمه ۱۴-۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۵	ضمیمه ۱۵-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۵	ضمیمه ۱۵-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۵	ضمیمه ۱۵-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۵	ضمیمه ۱۵-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۵	ضمیمه ۱۵-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۵	ضمیمه ۱۵-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۵	ضمیمه ۱۵-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۶	ضمیمه ۱۶-۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۷	ضمیمه ۱۷-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۷	ضمیمه ۱۷-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۷	ضمیمه ۱۷-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۷	ضمیمه ۱۷-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۷	ضمیمه ۱۷-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۷	ضمیمه ۱۷-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۱۷	ضمیمه ۱۷-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاريخ و پرايش
ضميمه ۱۷	ضميمه ۸-۱۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۷	ضميمه ۹-۱۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۷	ضميمه ۱۰-۱۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۸	ضميمه ۱-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۸	ضميمه ۲-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۸	ضميمه ۳-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۸	ضميمه ۴-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۸	ضميمه ۵-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۸	ضميمه ۶-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۸	ضميمه ۷-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۱-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۲-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۳-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۴-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۵-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۶-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۷-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۸-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۹-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۱۰-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۱۹	ضميمه ۱۱-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۰	ضميمه ۱-۲۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۰	ضميمه ۲-۲۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۰	ضميمه ۳-۲۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۰	ضميمه ۴-۲۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۰	ضميمه ۵-۲۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۱	ضميمه ۱-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۱	ضميمه ۲-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۱	ضميمه ۳-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۱	ضميمه ۴-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۱	ضميمه ۵-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۱	ضميمه ۶-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۱-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۲-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۳-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۴-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۵-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۶-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۷-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۸-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۹-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۱۰-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۱۱-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضميمه ۲۲	ضميمه ۱۲-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱

فصل	شماره صفحه	تاریخ ویرایش
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۱۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۱۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۱۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۱۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۱۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۱۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۱۹	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۲۰	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۲۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۲۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۲۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۲	ضمیمه ۲۲-۲۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۱	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۲	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۳	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۴	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۵	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۶	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۷	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۸	۱۳۹۸/۲/۱۱
ضمیمه ۲۳	ضمیمه ۲۳-۹	۱۳۹۸/۲/۱۱

ردیف	عنوان	ردیف	عنوان
۱	معاون کارآفرینی و مدیر بحران وزارت راه و شهرسازی	۳۲	معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
۲	ستاد مدیریت بحران وزارت راه و شهرسازی	۳۳	معاون توسعه زیرساخت‌های شرکت شهر فرودگاهی
۳	مدیرکل مدیریت بحران استانداری تهران	۳۴	مدیرکل دفتر عملیات فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
۴	مدیرکل پدافند غیرعامل استانداری تهران	۳۵	مدیرکل دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
۵	رئیس سازمان و کارگروه آموزشی همگانی امداد و نجات کشور	۳۶	مدیرکل دفتر شهر فرودگاهی الکترونیکی شرکت شهر فرودگاهی
۶	جانشین شهردار تهران در ستادو رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران	۳۷	مدیرکل دفتر امور فنی و اجرایی
۷	رئیس ستاد هماهنگی مدیریت بحران شهر تهران	۳۸	مدیرکل دفتر بازسازی و بهسازی ابنیه و تاسیسات شهر فرودگاهی
۸	مدیر عامل سازمان بهشت زهرا	۳۹	مدیرکل دفتر ارتباطات، اطلاع رسانی و امور بین الملل
۹	رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی	۴۰	مدیر ایمنی و تضمین کیفیت شرکت شهر فرودگاهی
۱۰	مدیر مرکز اورژانس تهران	۴۱	رئیس گروه ایمنی و استاندارد شرکت شهر فرودگاهی
۱۱	مدیر عامل جمعیت هلال احمر استان تهران	۴۲	رئیس گروه امور ترمینالها و خدمات فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
۱۲	مدیر کل پزشکی قانونی استان تهران	۴۳	رئیس گروه تسهیلات و تجهیزات فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
۱۳	مدیرکل ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری	۴۴	رئیس گروه برنامه ریزی و هماهنگی پرواز شرکت شهر فرودگاهی
۱۴	مدیرکل دفتر بررسی سوانح سازمان هواپیمایی کشوری	۴۵	رئیس اداره ایمنی زمینی هواپیمای شرکت شهر فرودگاهی
۱۵	مدیرکل دفتر نظارت بر عملیات هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری	۴۶	رئیس گروه مهندسی تجهیزات و تاسیسات شرکت شهر فرودگاهی
۱۶	مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران	۴۷	رئیس گروه مهندسی برق و روشنایی باند شرکت شهر فرودگاهی
۱۷	مدیر عامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری اسلامشهر	۴۸	رئیس گروه بهسازی و نگهداری اماکن شرکت شهر فرودگاهی
۱۸	مدیر عامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری رباط کریم	۴۹	رئیس گروه مهندسی ماشین آلات شرکت شهر فرودگاهی
۱۹	مدیر عامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری حسن آباد	۵۰	رئیس اداره امور پشتیبانی و تدارکات شرکت شهر فرودگاهی
۲۰	مدیر مرکز اورژانس رباط کریم	۵۱	رئیس گروه پدافند غیر عامل و مدیریت بحران
۲۱	فرماندهی یگان سپاه حفاظت شرکت شهر فرودگاهی	۵۲	رئیس اداره توسعه منابع انسانی شرکت شهر فرودگاهی
۲۲	فرماندهی پلیس شرکت شهر فرودگاهی	۵۳	رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) شرکت شهر فرودگاهی
۲۳	فرماندهی مرز هوایی شرکت شهر فرودگاهی	۵۴	رئیس اداره ارتباطات و ناوبری (مهندسی الکترونیک) شرکت شهر فرودگاهی
۲۴	مدیرکل گمرک شرکت شهر فرودگاهی	۵۵	رئیس اداره مخابرات و فناوری اطلاعات هوانوردی شرکت شهر فرودگاهی
۲۵	مدیرکل حراست شرکت شهر فرودگاهی	۵۶	رئیس اداره سوختگیری شرکت شهر فرودگاهی
۲۶	نماینده و اجا شرکت شهر فرودگاهی	۵۷	رئیس مرکز فوریت‌های پزشکی شرکت شهر فرودگاهی
۲۷	مدیرکل حوزه مدیرعامل	۵۸	رئیس پایگاه مراقبت بهداشت مرزی مستقر در فرودگاه
۲۸	مدیرکل امور مالی و ذی‌حسابی شرکت شهر فرودگاهی	۵۹	مسئول کنترل فرماندهی سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهرداری تهران
۲۹	مدیر امور حقوقی شرکت شهر فرودگاهی	۶۰	فرماندهی محترم پایگاه شهید لشگری (بازرسی و ایمنی)
۳۰	مدیر منابع انسانی و پشتیبانی شرکت شهر فرودگاهی	۶۱	معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران

ردیف	عنوان	ردیف	عنوان
۳۱	معاون امور اقتصادی و سرمایه‌گذاری شرکت شهر فرودگاهی	۶۲	مدیرکل ایستگاه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
۶۳	مدیرکل ایستگاه شرکت خدمات هوایی سامان	۹۶	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی گرجی ایر
۶۴	رئیس ایستگاه شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش	۹۷	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی لبنانی
۶۵	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ماهان	۹۸	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی قشم ایر
۶۶	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی کیش ایر	۹۹	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی معراج
۶۷	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی آسمان	۱۰۰	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی کارگو اذربایجانی
۶۸	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی امارات	۱۰۱	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی کاسپین
۶۹	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی لوفت هانزا	۱۰۲	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی عمان ایر
۷۰	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی کویتی	۱۰۳	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی تابان
۷۱	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی عراقی	۱۰۴	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی فلای دبی
۷۲	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی قطری	۱۰۵	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی فلای بغداد
۷۳	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی آذربایجان	۱۰۶	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی کام ایر
۷۴	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ایرعربیا	۱۰۷	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی براوو ایرلین
۷۵	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ایرفلوت	۱۰۸	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی بریتیش
۷۶	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ترکیش		
۷۷	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی پگاسوس		
۷۸	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی آتا		
۷۹	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی آلیتالیا		
۸۰	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی چایناستارن		
۸۱	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی سوریه		
۸۲	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی تاجیک ایر		
۸۳	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی اتریشی		
۸۴	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی اطلس گلوبال		
۸۵	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی الناصر		
۸۶	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی اوکراینی اینترنشنال		
۸۷	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ای جین		
۸۸	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ایر آستانا		
۸۹	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ایر آسیا		
۹۰	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی ایر فرانس		
۹۱	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی جرمنیا		
۹۲	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی چم وینگر		
۹۳	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی سان اکسپرس		
۹۴	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی زاگرس		
۹۵	رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی کی ال ام		

ب تاییدیه نظامنامه فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ره).....

ت دستورالعمل اصلاح و به روز رسانی.....

ث جدول کنترل بازنگری (ثبت اصلاحیه‌ها).....

چک لیست آخرین به روز رسانی صفحات نظام نامه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ره)

ج.....

ص لیست توزیع.....

ط فهرست.....

و پیشگفتار.....

واژه نامه (اختصارات).....

تعاریف..... ث.....

۱- کلیات.....

۱-۱- هدف و دامنه کاربرد.....

۱-۲- الزامات قانونی.....

۱-۳- شرایط استفاده از فرودگاه.....

۱-۴- سیستم اطلاعات هوانوردی.....

- ۴-۵- سیستم ثبت جابه جایی هواپیماها ۴
- ۴-۶- تعهدات مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی ۴
- ۶-۷- معافیت‌ها، استثنائات و محدودیت‌ها ۶
- ۱-۲- موقعیت مکانی فرودگاه ۱
- ۲-۱- نقشه تجهیزات و تاسیسات فرودگاه ۲
- ۵-۲- نقشه موقعیت جغرافیایی فرودگاه ۵
- ۱-۳- اطلاعات ضروری فرودگاهی ۱
- ۲-۱-۳- اطلاعات عمومی ۲
- ۲-۱-۱-۳- کلیات ۲
- ۴-۱-۳- اطلاعات هواشناسی ۴
- ۴-۱-۳- خدمات سوخت رسانی و خدمات زمینی ۴
- ۵-۲- ابعاد فرودگاه و اطلاعات مرتبط ۵
- ۵-۲-۱- باند و مقادیر اعلام شده باند ۵
- ۵-۱-۲-۳- فواصل ارائه شده متناظر باند پروازی ۵
- ۶-۲-۳- استریپ باند پروازی و محل‌های توقف انتهایی باند (Stop ways) ۶
- ۶-۲-۳- ابعاد منطقه عاری از موانع (Clear ways) ۶
- ۶-۲-۳- تاکسی وی‌ها ۶
- ۷-۳-۲- اپرون‌ها ۷
- ۸-۲-۳- دستگاه‌های کمک ناوبری بصری (VISUAL AIDS) ۸
- ۱-۴-۲-۳- نوع سیستم روشنایی مورد استفاده در تقرب هواپیما و سیستم مشخص کننده شیب فرود هواپیما ۸
- ۸-۲-۳- سیستم روشنایی و رنگ آمیزی باند، تاکسی روها و اپرون‌های فرودگاه ۸
- ۸-۲-۳- علائم بصری و تجهیزات کمک کنترلی روی تاکسی روها و اپرون‌ها ۸
- ۹-۲-۳- موقعیت و نوع سیستم هدایت خودکار هواپیماها به سمت محل توقف ۹

- ۳-۲-۴-۱- توصیف سیستم هدایت خودکار هواپیماها ۹
- ۳-۲-۴-۵ پشتیبانی برق سیستم روشنایی مناطق عملیاتی ۱۰
- ۳-۲-۴-۵ ارتفاع و موقعیت مکانی محل تست ارتفاع سنج و VOR هواپیما ۱۰
- ۳-۲-۴-۶ قابلیت فرودگاه جهت هواپیمای زمین گیر ۱۰
- ۳-۲-۴-۷ رده آتش نشانی فرودگاه ۱۰
- ۳-۲-۴-۸ مختصات جغرافیایی آستانه‌های باند فرودگاه ۱۰
- ۳-۲-۴-۹ مختصات جغرافیایی و ارتفاع موانع فرودگاهی ۱۱
- ۳-۲-۴-۱۰ زیر سازی مناطق عملیاتی و مقاومت قابل تحمل آنها ۱۱
- ۴- دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه ۱**
- ۴-۱-۴ گزارش دهی فرودگاه ۲
- ۴-۱-۴-۱ روش گزارش دهی و ثبت آن ۲
- ۴-۱-۴-۲ افراد مجاز به درخواست صدور نوتام ۲
- ۴-۱-۴-۱-۲ سوابق ۳
- ۴-۱-۴-۳ لغو نوتام ۳
- ۴-۱-۴-۴ شرایط و ساختار نوتام جدید، جایگزین و لغو ۳
- ۴-۲-۴ کنترل دسترسی به مناطق عملیاتی فرودگاه ۶
- ۴-۲-۴-۱ روش کنترل دسترسی به مناطق عملیاتی فرودگاه ۶
- ۴-۲-۴-۲ مسئولیت کنترل تردد به مناطق عملیاتی فرودگاه ۶
- ۴-۳-۴ طرح اضطراری فرودگاه ۷
- ۴-۴-۴ آتش نشانی و نجات ۸
- ۴-۴-۴-۱ رده آتش نشانی و روش اعلام کاهش آن ۸
- ۴-۴-۴-۲ تجهیزات و امکانات ۸
- ۴-۴-۴-۱-۲ تجهیزات و تسهیلات ۸
- ۴-۴-۴-۲-۲ تجهیزات ۸
- ۴-۴-۴-۳ سیستم ارتباطی خودروها ۹
- ۴-۴-۴-۴ رنگ خودروها و چراغ‌های گردان ۱۰

۱۱	کارکنان و آموزش	۳-۴-۴
۱۱	پرسنل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	۱-۳-۴-۴
۱۱	کفایت پرسنل	۲-۳-۴-۴
۱۱	شرایط احراز مشاغل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	۳-۳-۴-۴
۱۲	دوره‌های آموزش و بازآموزی	۴-۳-۴-۴
۱۲	مدارک آموزشی و مستندسازی	۵-۳-۴-۴
۱۲	دستورالعمل‌ها	۴-۴-۴
۱۲	آمادگی خودروها	۱-۴-۴-۴
۱۲	روش‌های نگهداری خودروها و بازرسی روزانه	۲-۴-۴-۴
۱۳	اقدامات لازم جهت خودروهای غیر عملیاتی	۳-۴-۴-۴
۱۳	لباس‌های ایمنی	۴-۴-۴-۴
۱۳	استفاده از مواد خاموش کننده	۵-۴-۴-۴
۱۳	مقدار مواد خاموش کننده در ایستگاه‌های عملیاتی	۶-۴-۴-۴
۱۴	تعداد خاموش کننده‌های دستی	۷-۴-۴-۴
۱۴	حداقل زمان حضور	۸-۴-۴-۴
۱۵	بازرسی از محوطه حرکت (Movement Area) و سطوح محدودیت موانع	۵-۴
۱۵	مسئولیت بازرسی‌ها و روش انجام آن	۱-۵-۴
۱۵	وسایل ارتباطی	۲-۵-۴
۱۶	فواصل زمانی بازدید	۳-۵-۴
۱۷	چک لیست بازرسی‌ها	۴-۵-۴
۲۰	روش گزارش دهی بازرسی‌ها	۵-۵-۴
۲۰	روش و محل نگهداری گزارشات	۶-۵-۴
۲۱	تجهیزات کمک بصری و سیستم روشنایی فرودگاه	۶-۴
۲۱	مسئولیت‌ها و روش اجرایی بازرسی‌ها	۱-۶-۴
۲۱	روش ثبت بازرسی‌ها و انجام اقدام اصلاحی و پیشگیرانه	۲-۶-۴
۲۱	هماهنگی انجام تعمیر و نگهداری منظم و اضطراری	۳-۶-۴
۲۲	برق اضطراری فرودگاه	۴-۶-۴
۲۳	نگهداری محوطه جابه جایی (Movement Area)	۷-۴

- ۲۳-۷-۴-۱ روش نگهداری از سطوح روسازی شده در محوطه جابجایی ۲۳
- ۲۳-۷-۴-۱-۱ شرایط مورد نیاز در مناطق دارای زیر سازی ۲۳
- ۲۵-۷-۴-۲ روش نگهداری از سطوح روسازی نشده در محوطه جا به جایی ۲۵
- ۲۵-۷-۴-۳ روش نگهداری و علف زدایی حریم باندها (استریپ باند) و مسیرهای خزش ۲۵
- ۲۵-۷-۴-۴ مسئولیت و روش نگهداری از زهکشی سطوح پروازی ۲۵
- ۲۶-۸-۴-۱ روش انجام ایمن فعالیت‌های عمرانی و زیر ساختاری فنی فرودگاه ۲۶
- ۲۶-۸-۴-۱-۱ کارهای کوتاه مدت ۲۶
- ۳۰-۸-۴-۲ دستورالعمل انجام کارهای ساختمانی MOWP ۳۰
- ۳۰-۸-۴-۳ مسئولیت‌ها ۳۰
- ۳۱-۸-۴-۳-۱ وظایف مسئول نظارت بر ایمنی در فعالیت‌های ساختمانی فرودگاهی: ۳۱
- ۳۲-۸-۴-۴ لیست توزیع روش اجرایی انجام کارهای ساختمانی MOWP ۳۲
- ۳۵-۸-۴-۵ رنگ آمیزی و شناسایی خودروها و ماشین آلات ۳۵
- ۳۵-۸-۴-۶ امنیت فعالیت‌های ساختمانی فرودگاه ۳۵
- ۳۶-۹-۴-۱ مدیریت اپرون ۳۶
- ۳۶-۹-۴-۱-۱ حوزه فعالیت ۳۶
- ۳۷-۹-۴-۲ تخصیص موقعیت پارک به هواپیماها ۳۷
- ۴۳-۹-۴-۳ روش کنترل تجهیزات و افراد ۴۳
- ۴۴-۱۰-۴-۱ مدیریت ایمنی اپرون ۴۴
- ۴۴-۱۰-۴-۱-۱ محافظت در برابر جت بلست (حفاظت در مقابل گازهای خروجی و جریان‌های هوایی ناشی از موتور هواپیماها) ۴۴
- ۴۴-۱۰-۴-۲ نظارت بر انجام ایمن عملیات سوختگیری ۴۴
- ۴۴-۱۰-۴-۳ رفع اجسام خارجی از سطح اپرون Sweeping ۴۴
- ۴۵-۱۰-۴-۴ پاکسازی سطح اپرون Cleaning ۴۵
- ۴۵-۱۰-۴-۵ گزارش دهی حوادث و سوانح در اپرون ۴۵
- ۴۵-۱۰-۴-۵-۱ تخلفات و تصادفات خودروبی ۴۵
- ۴۶-۱۰-۴-۵-۲ سوانح و حوادث مربوط به هواپیما ۴۶
- ۴۶-۱۰-۴-۵-۳ سوانح و حوادث مربوط به افراد ۴۶
- ۴۶-۱۰-۴-۶ روش بررسی ایمنی کارکنان شاغل در اپرون ۴۶

- ۴۸-۱۱-۴ کنترل وسایل نقلیه در ایرساید.....
- ۴۹-۱۲-۴ مدیریت خطر حیات وحش.....
- ۵۰-۱۳-۴ کنترل موانع فرودگاهی.....
- ۵۰-۱۳-۴-۱ نظارت بر سطوح دارای محدودیت موانع.....
- ۵۰-۱۳-۴-۲ کنترل موانع موجود.....
- ۵۱-۱۳-۴-۳ کنترل موانع جدید.....
- ۵۲-۱۳-۴-۴ روش اطلاع رسانی موانع به اداره اطلاعات هوانوردی.....
- ۵۳-۱۴-۴ دستورالعمل جابجایی هواپیمای ناتوان.....
- ۵۴-۱۵-۴ جابجایی کالاهای خطرناک.....
- ۵۴-۱۵-۴-۱ کلیات.....
- ۵۴-۱۵-۴-۲ سوخت هواپیمایی.....
- ۵۴-۱۵-۴-۱-۲ استانداردهای ایمنی خدمات سوخت رسانی.....
- ۵۴-۱۵-۴-۲-۲ منطقه نگهداری سوخت.....
- ۵۵-۱۵-۴-۳ نوع سوخت و ماشین آلات سوخت رسانی.....
- ۵۵-۱۵-۴-۴ بازرسی از تجهیزات و ماشین آلات سوخت رسانی.....
- ۵۵-۱۵-۴-۳ مواد قابل اشتعال.....
- ۵۶-۱۵-۴-۴ کلاس بندی کالاهای خطرناک.....
- ۵۶-۱۵-۴-۵ کالاهای و مواد رادیو اکتیو.....
- ۵۷-۱۵-۴-۱ محدودیت‌های در معرض تشعشع قرار گرفتن افراد.....
- ۵۷-۱۵-۴-۶ محیط‌های خطرناک.....
- ۵۹-۱۶-۴ دستورالعمل عملیات در شرایط دید کم.....
- ۵۹-۱۶-۴-۱ مسئولیت‌ها در شرایط عملیاتی شدن دستورالعمل دید کم.....
- ۵۹-۱۶-۴-۲ شرایط دید کم در اپرون.....
- ۶۰-۱۶-۴-۳ لغو شرایط استفاده از دستورالعمل دید کم.....
- ۶۰-۱۶-۴-۴ اندازه گیری و گزارش میزان دید روی باند پروازی.....
- ۶۱-۱۷-۴ محافظت از سایت‌های رادار و دستگاه‌های کمک ناوبری.....

- ۴-۱۷-۱- دستورالعمل کنترل محدوده اطراف سایت رادار و دستگاه‌های کمک ناوبری ۶۱
- ۴-۱۷-۱-۱- محافظت فیزیکی سایت رادار و دستگاه کمک ناوبری ۶۱
- ۴-۱۷-۲-۱- فعالیت‌های عمرانی موثر بر عملکرد سیستم‌های کمک ناوبری و رادار ۶۱
- ۴-۱۷-۳-۱- برنامه ریزی انجام فعالیت‌های عمرانی و هماهنگی‌های مورد نیاز ۶۲
- ۴-۱۷-۲- تابلوها و علائم هشدار دهنده ۶۲
- ۴-۱۸-۱۸- دستورالعمل تحویل بار حجاج ۶۴
- ۴-۱۸-۱-۱- پروسه تحویل بار حجاج در ترمینال سلام ۶۴
- ۴-۱۸-۲-۱- پروسه تحویل بار حجاج از طریق پایانه هوشمند بار ۶۴
- ۴-۱۹-۱۹- دستورالعمل برنامه ریزی و هماهنگی پرواز ۶۶
- ۴-۱۹-۱-۱- برنامه ریزی پروازی فرودگاه امام خمینی (ره) ۶۶
- ۴-۱۹-۲-۱- اختصاص منابع پروازی فرودگاه امام خمینی (ره) ۶۷
- ۴-۱۹-۱-۲- قوانین عمومی منابع: ۶۷
- ۴-۱۹-۱-۱- کانتر (Counter) ۶۷
- ۴-۱۹-۲-۱-۲- استند (Stand) ۶۷
- ۴-۱۹-۳-۱-۲- گیت (Gate) ۶۸
- ۴-۱۹-۴-۱-۲- جت وی (Jet way) ۶۹
- ۴-۱۹-۵-۱-۲- نوار نقاله (Belt) ۷۱
- ۴-۱۹-۲-۲- قوانین اختصاصی منابع: ۷۵
- ۴-۱۹-۲-۲-۱- قانون A (Flight attribute): ۷۶
- ۴-۱۹-۲-۲-۲- قانون B (Resource Capacity): ۸۱
- ۴-۱۹-۳-۲-۲- قانون C (Resource Dependency): ۸۳
- ۴-۱۹-۴-۲-۲- قانون D (Resource priority): ۹۱
- ۴-۱۹-۵-۲-۲- قانون E (Time Allocation): ۹۳
- ۴-۲۰-۲۰- دستورالعمل نحوه هدایت هواپیماها از پرواز مسافری یا کارگو به سمت پرواز ترمینال سلام
و برعکس ۹۶
- ۴-۲۱-۲۱- دستورالعمل پذیرش و هدایت هواپیماهای مربوط به پرواز ترمینال سلام برای استفاده از
باندهای موجود ۹۷

- ۹۷ پروازهای ورودی ۴-۲۱-۱
- ۹۷ پروازهای خروجی ۴-۲۱-۲
- ۹۸ ۴-۲۲- دستورالعمل پذیرش و انتقال مسافرین ترانزیت بین ترمینال یک و ترمینال سلام
- ۵- مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی**..... ۱
- ۱-۵- مدیریت فرودگاه..... ۲
- ۱-۱-۵ نمودار سازمانی ۲
- ۲-۱-۵ پرسنل و جایگاه‌های کلیدی فرودگاه..... ۴
- ۲-۵- سیستم مدیریت ایمنی** ۶
- ۱-۲-۵ الزامات قانونی..... ۷
- ۲-۲-۵ دامنه کاربرد ۷
- ۳-۲-۵ خط مشی ایمنی ۸
- ۴-۲-۵ کمیته‌های تخصصی فرودگاه..... ۱۰
- ۱-۴-۲-۵ اعضای کمیته عالی و بازنگری ایمنی..... ۱۰
- ۲-۴-۲-۵ اعضای کمیته ایمنی ۱۰
- ۵-۲-۵ اهداف ایمنی ۱۱
- ۶-۲-۵ مسئولیت‌ها و وظایف ۱۲
- ۱-۶-۲-۵ معاون بهره برداری فرودگاهی ۱۲
- ۲-۶-۲-۵ مدیر ایمنی ۱۲
- ۳-۶-۲-۵ کمیته عالی و بازنگری ایمنی ۱۶
- ۴-۶-۲-۵ کمیته ایمنی ۱۷
- ۵-۶-۲-۵ نقش و وظایف کارکنان شرکت در سیستم مدیریت ایمنی ۱۸
- ۷-۲-۵ گزارش دهی ایمنی..... ۱۸
- ۱-۷-۲-۵ سیستم گزارش‌های اجباری..... ۱۹
- ۲-۷-۲-۵ سیستم گزارش‌های داوطلبانه ۲۶
- ۳-۷-۲-۵ سیستم گزارش‌های محرمانه ۲۶
- ۸-۲-۵ مدیریت مخاطرات (ریسک) و سطح قابل تحمل ریسک ۲۹
- ۱-۸-۲-۵ شناسایی خطر ۲۹

- ۳۰..... ارزیابی ریسک..... ۲-۸-۲-۵
- ۳۷..... پایش عملکرد ایمنی و معیارهای اندازه‌گیری..... ۹-۲-۵
- ۳۹..... بررسی رویدادها و اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه..... ۱۰-۲-۵
- ۴۰..... آموزش و ارتباطات ایمنی..... ۱۱-۲-۵
- ۴۰..... آموزش ایمنی..... ۱-۱۱-۲-۵
- ۴۲..... ارتباطات ایمنی..... ۲-۱۱-۲-۵
- ۴۳..... بهبود مستمر و ممیزی ایمنی..... ۱۲-۲-۵
- ۴۳..... ارزیابی ایمنی..... ۱-۱۲-۲-۵
- ۴۴..... ممیزی ایمنی..... ۲-۱۲-۲-۵
- ۴۵..... سوابق ایمنی..... ۱۳-۲-۵
- ۴۶..... مدیریت تغییر..... ۱۴-۲-۵
- ۴۶..... طرح اضطراری و برنامه واکنش در شرایط اضطراری..... ۱۵-۲-۵

۱.....**ضمیمه ۱: کلاسه بندی کالاهای خطرناک.....**

ضمیمه ۲: دستور العمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و حساس اطراف

۱.....**سیستم‌های کمک ناوبری در مناطق عملیاتی.....**

۱.....**ضمیمه ۳: دستور العمل جابجایی هواپیمای ناتوان.....**

۱.....**ضمیمه ۴: دستور العمل عملیات زمستانی.....**

۱.....**ضمیمه ۵: دستور العمل رفع FOD در سطوح پروازی.....**

۱.....**ضمیمه ۶: دستور العمل مدیریت خطر حیات وحش.....**

۱.....**ضمیمه ۷: دستور العمل تعمیر و نگهداری محوطه حرکت فرودگاه (MOVEMENT AREA).**

۱.....**ضمیمه ۸: دستور العمل اجرایی مدیریت اپرون.....**

- ضمیمه ۹: دستور العمل نحوه استفاده از باند 29L/11R.....۱
- ضمیمه ۱۰: دستورالعمل کاری - وظایف و مسئولیت‌های اصلی واحد مدیریت اپرون.....۱
- ضمیمه ۱۱: دستور العمل کاری پرسنل واحد مدیریت اپرون - شرح وظایف.....۱
- ضمیمه ۱۲: دستور العمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید.....۱
- ضمیمه ۱۳: دستورالعمل درخواست تردد در منطقه هوایی (AIRSIDE).....۱
- ضمیمه ۱۴: دستور العمل آموزش و صدور گواهینامه.....۱
- ضمیمه ۱۵: دستور العمل صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (ADP).....۱
- ضمیمه ۱۶: دستور العمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات.....۱
- ضمیمه ۱۷: دستور العمل دریافت پلاک فرودگاهی و معاینه فنی خودروها.....۱
- ضمیمه ۱۸: دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما.....۱
- ضمیمه ۱۹: دستور العمل نظارت بر سوختگیری.....۱
- ضمیمه ۲۰: دستور العمل فعالیت‌های عمرانی و ساختمانی در ایرساید.....۱
- ضمیمه ۲۱: دستورالعمل کار در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان.....۱
- ضمیمه ۲۲: شیوه نام صدور مجوز تردد فرودگاهی.....۱

ضمیمه ۲۳: دستورالعمل هماهنگی بین شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و اداره

اجازه پروازهای اداره کل کنترل ترافیک هوایی.....۱

این سند از یک جهت برای برآورده کردن الزامات و استانداردهای هوانوردی و ملی و از جهت دیگر به عنوان نظامنامه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) ارائه می‌شود.

این سند علاوه بر دستورالعمل‌های ضروری جهت حفظ ایمنی مشتمل بر دستورالعمل‌هایی است که برای برآورده نمودن دیگر الزامات قانونی و عملیاتی مورد نیاز هستند.

ساختار این سند به گونه‌ای تدوین شده است که ضمن داشتن رویکردی واحد نسبت به نظام نامه مدیریت ایمنی و سند طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۶) این امکان را به استفاده کننده می‌دهد که آن را به صورت مستقل مورد استفاده و بازبینی قرار دهد.

سازمان هواپیمایی کشوری، مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۷) را بر مبنای دستورالعمل‌های اجرایی تهیه شده در نظامنامه فرودگاه ملزم به بهره برداری و نگهداری از فرودگاه می‌نماید.

فعالیت کارکنان فرودگاه بازتاب صحیحی از دستورالعمل‌های اجرایی مستند شده در این نظامنامه است. اگر کارمندان پی بردند که قسمتی از عملکرد آنها در این دستورالعمل‌ها لحاظ نشده است و یا انجام قسمتی از این دستورالعمل‌ها غیر ممکن است و یا به هر دلیلی به آن عمل نمی‌شود، این موضوع را بلافاصله به سرپرستان یا روسای اداره خود اعلام می‌نمایند. بعلاوه کارمندانی که این دستورالعمل‌ها را بررسی کرده و راهکارهایی که همین نتایج را به روشی ایمن تر، موثرتر، کارا تر یا قابل اعتمادتر به دست می‌دهند، پیشنهاد نمایند مورد تشویق قرار می‌گیرند.

برای جلوگیری از تکرارهای بی مورد، بیشتر روش‌های اجرایی به اسناد فنی و انتشارات دیگر ارجاع می‌دهند. سرپرستان اطمینان حاصل می‌کنند که یک نسخه از تمامی انتشارات مرتبط، در دسترس کارمندانی که مسئولیت مرتبطی با انجام دستورالعمل دارند قرار می‌گیرد.

نظامنامه فرودگاهی یکی از الزامات اساسی جهت دریافت گواهینامه فرودگاه است. این سند حاوی تمامی اطلاعات مقتضی درباره مکان فرودگاه، تسهیلات، خدمات، تجهیزات، روش‌های اجرایی، سازمان و مدیریت از جمله سیستم مدیریت ایمنی است.

اطلاعات ارائه شده در نظامنامه فرودگاهی نشان می‌دهد که فرودگاه از استانداردهای گواهینامه پیروی کرده و فاقد هر گونه نقطه ضعف مشهودی که ایمنی عملیات فرودگاه را تحت تاثیر قرار بدهد می‌باشد.

نظامنامه فرودگاهی سندی مرجع است و چک لیستی از استانداردها را جهت نگهداری گواهینامه

فرودگاه و همچنین سطح خدمات مناطق عملیاتی در فرودگاه ارائه می‌نماید.
اطلاعات تهیه شده در نظامنامه فرودگاهی، سازمان هواپیمایی کشوری را قادر می‌سازد که شایستگی
فرودگاه را برای عملیات هواپیمایی پیشنهاد شده تشخیص داده و بتواند درباره صلاحیت متقاضیان دریافت
گواهینامه قضاوت نماید.

ABN: Aerodrome beacon
AD: Aerodrome
AEP: Airport Emergency Plan
AFTN: Aeronautical Fix Telecommunication Network
AGL: Above Ground Level
AIP: Aeronautical Information Publication
AIS: Aeronautical Information Service
APCH: Approach
ARFF: Aerodrome Rescue and Fire Fighting
ARO: ATS Reporting Office
ARP: Aerodrome Reference Point
ART: Aerodrome Reference Temperature
ASDA: Acceleration Stop Distance Available
ATC: Air Traffic Control
CAO: Civil Aviation Organization
CAT: Category
CEO: Chief Executive Officer
CL: Center Line
COM: Communication
DME: Distance Measuring Equipment
E: East
ETA: Estimated Time Arrival
FCR: Field Condition Reports
FT: Feet
GND: Ground
G.P.U: Ground Power Unit
HGT: Height
IAC: Iran Airports Company
ICAO: International Civil Aviation Organization
ID: Identification
IKIA: Imam Khomeini International Airport
ILS: Instrument Landing System
IMC: Instrument Meteorological Condition
INSTR: Instrument
LATCI: Local ATC Instructions
LDA: Landing Distance Available
LGTD: Lighted

LIH: Light Intensity High
LVP: Low Visibility Procedure
MEHT: Minimum Eye to Height
MET: Meteorology or Meteorological
MOWP: Method of Working Plan
N: North
NAV: Navigation
NAVAIDS: Navigational Aids
NDB: Non_Directional Beacon
NOF: International NOTAM Office
NOTAM: Notice to Airman
OLS: Obstacle Limitation Surface
PAL: Precision Approach Light
PALS: Precision Approach Lighting System
PAPI: Precision Approach Path Indicator
PCN: Pavement Classification Number
POB: Person on Board
RADAR: Radio Detection and Ranging
RFFS: Rescue Fire Fighting Service
RVR: Runway Visual Range
RWY: Runway
S: South
SALS: Simple Approach Light System
SARPs: Standards and Recommended Practices
SM: Safety Manager
SMS: Safety Management System
SMS SC: SMS Safety Committee
SNOWTAM: Snow NOTAM
TDZ: Touch Down Zone
THR: Threshold
TKOF: Take Off
TOC: Terminal operation center
TODA: Take Off Distance Available
TORA: Take Off Run Available
TWR: Tower
TWY: Taxiway
VIP: Very Important People
VDGS: Visual Docking Guidance System

VMC: Visual Meteorological Condition
VOR: Very high frequency Omni directional Range
W: west

سازمان: (Civil Aviation Organization)

سازمان هواپیمایی کشوری.

ایکائو: (ICAO)

سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری.

کنوانسیون: (Convention)

کنوانسیون بین المللی هواپیمایی کشوری (کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴)

استانداردها و توصیه‌های ایکائو: (SARPS)

الزامات و توصیه‌های ایکائو که در قالب ضمایم کنوانسیون ارائه شده است.

ضمیمه شماره ۱۴ کنوانسیون (Annex 14)

ضمیمه شماره ۱۴ کنوانسیون حاوی استانداردها و توصیه‌های ایکائو در زمینه فرودگاه.

دستورالعمل‌های مربوط: (Procedure)

ضوابط مدون سازمان، مرتبط با موضوع این آیین نامه.

نشریه اطلاعات هوانوردی (AIP)

نشریه‌ای که توسط یا با مجوز سازمان منتشر می‌شود و در بردارنده اطلاعات حاکم بر هوانوردی است

و برای ناوبری هوایی ضروری می‌باشد.

وسیله پرنده: (Aircraft)

وسیله‌ای که بتواند در نتیجه عکس العمل هوا بجز عکس العمل هوا در برابر سطح زمین خود را در هوا

نگاه دارد.

فرودگاه: (Aerodrome)

منطقه‌ای مشخص بر روی زمین یا آب شامل ساختمان‌ها، تأسیسات و تجهیزات نصب شده که از کل

یا بخشی از آن حسب مورد جهت نشست، برخاست و حرکت زمینی انواع وسایل پرنده و حمل و نقل هوایی

بار، مسافر و محموله‌های پستی استفاده می‌شود و شامل انواع زیر می‌باشد:

الف - فرودگاه داخلی: (Domestic Aerodrome)

فرودگاهی که در شرایط عادی صرفاً برای انجام پروازهای داخلی تعیین شده است.

ب- فرودگاه بین المللی: (International Aerodrome)

فرودگاهی که دارای الزامات، تجهیزات و تسهیلاتی از جمله گمرک، گذرنامه، بهداشت عمومی و قرنطینه گیاهی و حیوانی برای پروازهای بین المللی می باشد.

پ- فرودگاه مرز هوایی: (Air Boundary Aerodrome)

فرودگاهی داخلی که حسب مورد با تأمین الزامات، تجهیزات و تسهیلاتی از جمله گمرک، گذرنامه، بهداشت عمومی و قرنطینه گیاهی و حیوانی، برای پروازهای بین المللی استفاده می شود.

ت- فرودگاه ویژه: (Special Aerodrome)

فرودگاهی که صرفاً برای کاربری های خاص از جمله آموزش شی، تفریحی، ورزشی، آزمایش های پروازی وسایل پرنده و خدمات هوایی کشاورزی استفاده می شود.

ث- فرودگاه مشترک: (Joined Aerodrome)

فرودگاهی که هواپیماهای نظامی و غیرنظامی براساس ضوابط و مقررات مربوط، مجاز به عملیات در آن می باشند.

ج- فرودگاه بالگرد: (Heliport)

سطح یا منطقه ای مشخص روی زمین یا سازه که کل یا بخشی از آن برای نشست، برخاست و حرکت زمینی بالگرد استفاده می شود.

باند: (Runway)

منطقه ای مستطیل شکل در فرودگاه که برای نشست و برخاست وسایل پرنده تعیین شده است.

آستانه باند: (Threshold)

قسمت شروع باند که برای نشستن وسایل پرنده استفاده می شود.

منطقه ایست راه وسایل پرنده: (Stop way)

منطقه ای هم عرض و در انتهای باند که به منظور توقف وسایل پرنده به هنگام انصراف از برخاست تعیین شده است.

حریم باند: (Runway Strip)

ناحیه مستطیل شکل محیط بر باند و منطقه ایست راه با ابعاد به شرح زیر که به منظور کاهش خطر آسیب دیدن وسایل پرنده ای که از باند خارج می شوند و محافظت از وسایل پرنده در هنگام عملیات نشست

و یا برخاست بکار گرفته می‌شود:

الف- برای باندهای با طول باند (۸۰۰) متر و یا بیشتر، (۳۶۰) متر از هر دو سر باند و از طرفین محور باند (۱۵۰) متر برای باندهای دارای دستگاه کمک ناوبری و (۷۵) متر برای باندهای بدون دستگاه کمک ناوبری.

ب- برای باندهای با طول کمتر از (۸۰۰) متر، (۶۰) متر از ابتدای هر دو سر باند و از طرفین محور باند (۷۵) متر برای باندهای دارای دستگاه کمک ناوبری و (۴۰) متر برای باندهای بدون دستگاه کمک ناوبری

منطقه ایمن انتهای باند: (RESA)

منطقه‌ای متقارن در جوار خط مرکزی باند و بلافاصله بعد از (۶۰) متری انتهای باند که به منظور کاهش خطرات و صدمات به وسایل پرنده در هنگام خروج از باند تعیین شده است.

خزش راه: (Taxiway)

مسیر تعیین شده برای خزش وسایل پرنده در فرودگاه.

حریم خزش راه: (Taxiway Strip)

ناحیه‌ای که برای محافظت از وسایل پرنده در هنگام خزش و برای کاهش خطر ورود آسیب احتمالی به وسایل پرنده در اثر خروج از مسیر خزش تعیین شده است.

توقفگاه وسایل پرنده: (Apron)

بخشی از فرودگاه که عملیات سوار و پیاده کردن مسافران، بارگیری و تخلیه بار و محموله‌های پستی، سوخت‌گیری، توقف، تعمیر و نگهداری وسایل پرنده در آن محل انجام می‌گیرد.

محوطه مانور پروازی: (Maneuvering Area)

محوطه حرکت بجز محوطه توقفگاه که برای نشست، برخاست و خزش وسایل پرنده استفاده می‌شود.

محوطه حرکت: (Movement Area)

بخشی از فرودگاه شامل محوطه مانور پروازی و توقفگاه و وسایل پرنده که برای نشست و برخاست و خزش وسایل پرنده به کار می‌رود.

مسیر دسترسی: (Access Road)

مسیر مخصوص وسایل نقلیه در محوطه حرکت.

علائم راهنما: (Signs, Marking & Markers)

تابلوه‌ها، نقاشی‌ها و اشیایی (به صورت متغیر یا ثابت) که به منظور راهنمایی و ارائه اطلاعات در محوطه حرکت بکار گرفته می‌شود.

بخش هوایی : (Airside)

محدوده‌ای در فرودگاه شامل محوطه حرکت و تجهیزات و ساختمان‌های آن، مسیر راه‌های دسترسی و سالن ترانزیت فرودگاه که دسترسی به آنها نیاز به مجوز دارد.

بخش زمینی: (Landside)

محوطه‌ها و اماکن متصل پیوسته در تصرف فرودگاه بجز بخش هوایی.

حریم فرودگاه: (Aerodrome Vicinity)

محدوده‌ای در اطراف فرودگاه که مشمول اعمال محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های موضوع ضوابط و مقررات داخلی یا بین‌المللی مربوط می‌باشد.

مانع: (Obstacle)

تمام و یا قسمتی از اشیای متحرک و ثابت دائمی یا موقت که در محوطه حرکت یا حریم فرودگاه یا بالاتر از سطحی قرار دارند که برای محافظت از پرواز تعیین شده است.

تسهیلات فرودگاهی: (Aerodrome Facilities)

خدمات و امکاناتی که موجب ارتقای سطح مطلوبیت فرودگاه با هدف افزایش ایمنی، امنیت، کیفیت و سرعت جابجایی بار و مسافر می‌شود.

تجهیزات زمینی فرودگاهی: (Aerodrome Ground Equipment)

وسایل مخصوص تعمیر، نگهداری و ارائه خدمات روی زمین به وسایل پرنده.

خدمات پشتیبانی زمینی فرودگاهی: (Aerodrome Ground Support Services)

خدمات مرتبط با پذیرش و سوار و پیاده کردن مسافر، تخلیه و بارگیری و سرویس دهی به هواپیماها که روی زمین انجام می‌شود.

ارائه‌کنندگان خدمات پشتیبانی زمینی فرودگاهی: (Aerodrome Ground Handling)

اشخاص دارای صلاحیت مجاز به ارائه تمام و یا قسمتی از خدمات پشتیبانی زمینی فرودگاه.

سیستم مدیریت ایمنی فرودگاهی: (Aerodrome Safety Management System)

ساختار سازمانی مورد نیاز، مسؤولیت‌ها، خط مشی، فرآیندها و الزامات به منظور تحقق ایمنی و

نظام نامه فرودگاه: (Aerodrome Manual)

سندی شامل اطلاعات مرتبط با موقعیت مکانی، تسهیلات، خدمات، تجهیزات، دستورالعمل‌های عملیاتی مربوط، ساختار سازمانی و مدیریت فرودگاه مربوط از جمله نحوه اعمال سامانه مدیریت ایمنی فرودگاه که به تصویب سازمان می‌رسد.

برنامه حفاظتی و امنیتی فرودگاه: (Airport Security Plan)

برنامه‌ای که به منظور تأمین حفاظت و امنیت بخش‌های مختلف فرودگاه از جمله داخل و پیرامون محوطه حرکت وسایل پرنده و تجهیزات کمک ناوبری، اشخاص، بار و محمولات پستی در فرودگاه، تدوین می‌شود.

گواهینامه فرودگاهی: (Aerodrome Certificate)

گواهینامه‌ای که بر اساس نظام نامه فرودگاه مربوط و با رعایت ضوابط سازمان، توسط سازمان صادر می‌شود.

مالک فرودگاه: (Aerodrome Owner)

اشخاصی حقیقی یا حقوقی که بر اساس قوانین و مقررات کشور، مالکیت یک فرودگاه را به عهده دارند.

بهره بردار فرودگاه: (Aerodrome Operator)

مالک یا شخصی که از جانب او مسئولیت تمام فعالیت‌های فرودگاه را به عهده دارد.

مدیر فرودگاه: (Aerodrome Manager)

شخصی که توسط بهره بردار فرودگاه بر اساس ضوابط سازمان، منصوب و مسئولیت اداره یک فرودگاه را به عهده دارد.

طرح جامع: (Master plan)

سند در برگیرنده نیازها و الزامات موجود و پیش بینی نیازهای آتی ساخت و بهره برداری از فرودگاه بر اساس مطالعات اجتماعی، سیاسی، جغرافیایی و اقتصادی مستند.

تعدیل ریسک: (Risk Mitigation)

فرآیندی است که در آن تدابیری اجرایی جهت حذف یا کاهش احتمال یا شدت ریسک‌ها اتخاذ می‌شود. تدابیر باز دارنده در صنعت هوانوردی مواردی چون تکنولوژی، آموزش و دستورالعمل‌ها (مجموعه

قوانین و مقررات) را شامل می‌شود.

سطوح محدودیت موانع: (Obstacle Free Surface)

مجموعه‌ای از سطوح در داخل و یا اطراف باندهای پروازی است که به منظور حصول اطمینان از ایمنی پرواز، باید از ایجاد موانع در بالای سطوح مذکور خودداری نمود.

ناحیه بدون مانع: (Obstacle Free Zone)

محوطه‌ای از فضا بالای سطح تقرب داخلی، سطح گذر داخلی و یا سطح فرود یکپارچه که در آن هیچ مانع ثابتی وجود ندارد.

تبصره: اشیاء ثابت سبک و شکننده که فقط برای اهداف ناوبری استفاده می‌شود از شمول این تعریف مستثنی هستند.

دستگاه‌های کمک ناوبری بصری: (Visual Aids)

کلیه چراغ‌ها، مارکینگ، مارکر، علائم راهنمایی و بادنما مربوط به باند، مسیرهای خزش و توقفگاه.

۱- کلیات

مالک و بهره بردار فرودگاه بین المللی امام خمینی^(ه) شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) می باشد. با توجه به تفکیک فرودگاه بین المللی امام خمینی^(ه) از شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران در سال ۱۳۹۴ و تشکیل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) عملیات هوانوردی توسط شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران ارائه می گردد و معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) ناظر بر خدمات دریافت شده از شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران بوده و کلیه فعالیت های حوزه عملیات هوانوردی تحت نظر ایشان انجام می گردد.

۱-۱- هدف و دامنه کاربرد

ا) نظامنامه فرودگاهی حاوی تمامی اطلاعات ضروری و الزامات جهت استفاده مدیریت فرودگاه و کارکنان عملیاتی آن به منظور انجام وظایف محوله بر مبنای مقررات ملی، بین المللی و الزامات داخلی فرودگاهی می باشد.

ب) این نظامنامه سندی است که به موجب آن فرودگاه، سازمان هواپیمایی کشوری را متقاعد می سازد که عملیات در چارچوب مقررات ملی طراحی و به مورد اجرا گذارده می شود. بر این اساس سازمان هواپیمایی کشوری با بررسی این سند به عنوان یکی از الزامات اعطای گواهینامه فرودگاهی نسبت به صدور گواهینامه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) اقدام می نماید.

ت) مفاد این نظامنامه هماهنگ با موارد زیر است:

۱) ایکاس ۱۱۴ - جلد ۱

۲) سند شماره ۹۷۷۴ ایکائو (دستورالعمل اخذ گواهینامه فرودگاهی)

۳) سند شماره ۹۹۸۱ ایکائو (PANS Aerodromes)

۴) نظامنامه طراحی فرودگاهی ایکائو Aerodrome Design Manual

۵) مقررات ملی

۶) کتاب AIP جمهوری اسلامی ایران

۷) نظامنامه خدمات فرودگاه (سند ۹۱۳۷)

۸) دستورالعمل های عملیاتی (سند ۸۱۶۸ ایکائو)

۹) الزامات سیستم مدیریت ایمنی (شیوه نامه ۱۰۱۹)

ث) با توجه به تفکیک فرودگاه بین المللی امام خمینی^(۵) از شرکت فرودگاهها و نوبری هوایی ایران در سال ۱۳۹۴ و تشکیل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) و عقد تفاهم نامه دریافت خدمات نوبری و عملیات هوانوردی، دامنه کاربرد این نظام نامه شامل کلیه فعالیت های برون سپاری شده شرکت شهر فرودگاهی مانند خدمات ارائه شده توسط شرکت های پیمانکار (از جمله شرکت فرودگاهها و نوبری هوایی ایران) است. معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی ناظر بر خدمات دریافت شده از شرکت فرودگاهها و نوبری هوایی ایران بوده و کلیه فعالیت های حوزه عملیات هوانوردی تحت نظر ایشان انجام خواهد شد.

۲-۱- الزامات قانونی

مدیر عامل شرکت شهر فرودگاهی بر اساس بند ۲-۲ دستورالعمل CAD2414 سازمان هواپیمایی کشوری ملزم به دریافت گواهی نامه است.

۳-۱- شرایط استفاده از فرودگاه

کلیه پروازهای تجاری تا زمانی که فرودگاه برای انجام عملیات فرود و یا پرواز قابل استفاده باشد هیچ گونه محدودیتی برای استفاده از فرودگاه ندارد.

کلیه پروازهای بین المللی ملزم به هماهنگی اولیه با فرودگاه (اخذ مجوز ساعت پرواز) و اخذ مجوز پرواز از واحد اجازه پروازهای اداره کل مراقبت پرواز می‌باشند.

تبصره: معافیت‌ها، استثنائات و محدودیت‌ها در بخش ۱_۷ آمده است.

۴-۱- سیستم اطلاعات هوانوردی

معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، تمامی اطلاعات هوانوردی منتشر شده مانند اصلاحیه AIP، الحاقیه‌های AIP، نوت‌ها و بخشنامه‌های اطلاعاتی اداره اطلاعات هوانوردی را هنگام دریافت مرور می‌کند و اداره اطلاعات هوانوردی را از انجام هر گونه عدم انطباق یا تغییرات جدید در حوزه عملیات هوانوردی را مطلع می‌سازد و آخرین اسناد هوانوردی منتشر شده را در اختیار معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی قرار می‌دهد.

معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی حداقل ۶۰ روز قبل، اعمال هرگونه تغییر مهم در تسهیلات یا تجهیزات یا سطح خدمات در فرودگاه را به صورت مکتوب از طریق دفتر نظارت بر عملیات هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری و اطلاع رسانی به نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران به اداره اطلاعات هوانوردی جهت صدور اطلاعیه‌های لازم و درج در AIP اعلام می‌دارد.

با توجه به ارائه سرویس اطلاعات هوانوردی در فرودگاه توسط اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) تمهیدات لازم جهت ارائه اطلاعات و اخطارهای ذیل به صورت فوری در نظر گرفته شده است.

أ) موانع، محدودیت‌ها و خطرات

۱- وجود هر گونه مانع غیر مجاز در منطقه مجاز تعریف شده موانع فرودگاه

۱) وجود هرگونه مانع یا وضعیت خطری که ایمنی پروازی را درون یا در نزدیکی فرودگاه تحت تاثیر قرار دهد.

ب) تغییر در سطح ارائه خدمات

هر گونه تغییر در سطح خدماتی که جزئیات آن در کتاب AIP یا اطلاعیه‌های هوانوردی درج گردیده است.

ت) تغییر محوطه جابه جایی

اعلام هر گونه محدودیت عملیات یا تغییر در ساختار این محوطه به وسیله اطلاعیه‌های هوانوردی

ث) اطلاع رسانی در خصوص تغییر شرایط موثر بر ایمنی پروازها که مغایر اطلاعیه‌های صادر شده قبلی باشد.

اطلاعات تماس اداره اطلاعات هوانوردی برای ارتباط بین فرودگاه و اداره اطلاعات هوانوردی به شرح

زیر است:

تلفن: ۶۶۰۲۵۱۰۸ و ۶۱۰۲۲۲۵۵

تلفکس: ۴۴۶۴۹۲۶۹

AFTN: OIIIYNYX

وب سایت: www.airport.ir/ais

ایمیل: ais_iran@airport.ir

۱-۵- سیستم ثبت جابه جایی هواپیماها

أ) در راستای اهداف اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، زمان روشن کردن موتورها، تاکسی، بلندشدن و فرود هواپیما در نوارهای شاخص پروازی ثبت می‌شوند.

ب) واحد مدیریت اپرون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما، زمان ورود و ترک محوطه پارکینگ و هر تغییر مکانی در اپرون را ثبت خواهد نمود.

۱-۶- تعهدات مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی

مالک فرودگاه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) بوده و مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام

خمینی^(۵) تمامی مسئولیت‌های ذیل را در راستای حفظ ایمنی، امنیت، نظم و افزایش بهره‌وری کلیه

فعالیت‌های فرودگاه مطابق موارد ذیل بر عهده دارد:

أ) همکاری کامل با بازرسان سازمان هواپیمایی کشوری در راستای اطمینان از صحت مندرجات این نظامنامه.

ب) اجرایی نمودن کلیه استانداردها و قوانین موجود در جلد اول و دوم ایکاس ۱۱۴ و همچنین کلیه دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های داخلی و محلی صادر شده.

ت) انتصاب مدیران شایسته و لایق و تامین نفرات کافی و آموزش دیده بر اساس صلاحیت‌های عمومی مندرج در قوانین و مقررات مربوط و همچنین شرایط تخصصی ابلاغی از طرف سازمان هواپیمایی کشوری، جهت انجام کلیه امور عملیاتی و تعمیر و نگهداری تجهیزات موجود.

ث) برنامه ریزی آموزشی در راستای ارتقاء کارایی کارکنان در تمامی سطوح عملیاتی و فنی.

ج) الزام کلیه کارکنان عملیاتی و فنی به فعالیت براساس دستورالعمل‌ها و روش‌های ذکرشده در نظامنامه فرودگاهی.

ح) پیگیری جهت اصلاح نظامنامه فرودگاهی براساس آخرین بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره از جانب سازمان هواپیمایی کشوری.

خ) مدیریت و نگهداری تجهیزات فرودگاهی به شکل کارآمد و انتخاب بهترین روش‌های نگهداری در جهت افزایش ایمنی در تمام سطوح عملیاتی و فنی.

د) همکاری و هماهنگی با کلیه واحدهای مرتبط به منظور اطمینان از ارائه ایمن سرویس‌های ترافیک هوایی در فضای فرودگاه.

ذ) هماهنگی جهت ارسال اطلاعات آخرین تغییرات عملیاتی و فنی در سطح فرودگاه به اداره اطلاعات هوانوردی جهت اقدامات مقتضی.

ر) هماهنگی و همکاری با اداره هواشناسی استان تهران در راستای دریافت آخرین اطلاعات هواشناسی در محدوده فرودگاه.

ز) هماهنگی و همکاری با ارگان‌های مرتبط با امنیت فرودگاه.

س) برنامه ریزی در جهت پیاده سازی سیستم مدیریت ایمنی.

ش) ملزم نمودن کلیه کاربران ارگان‌های فعال در فرودگاه، به همکاری و هماهنگی در جهت حفظ و ارتقاء سطح ایمنی فرودگاه، همکاری در شرایط اضطراری و رعایت الزاماتی که از طریق دستورالعمل‌های

این نظامنامه به آن‌ها ابلاغ می‌گردد.

ص) فراهم ساختن شرایط مناسب برای نظارت و بازرسی از کلیه تجهیزات، تسهیلات فرودگاهی، شرکت‌ها و کاربران فرودگاهی موجود جهت حصول اطمینان ارتقای ایمنی.

ض) مشخص نمودن روندی منظم جهت انجام اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه.

ط) اجازه دسترسی کارکنان به تجهیزات، اماکن، تاسیسات فرودگاهی، اسناد و بایگانی‌ها بر اساس ضوابط و مقررات مربوطه جهت انجام امور عملیاتی، فنی و حفظ ایمنی.

ظ) انجام بازرسی و بازدید از مناطق و ادارات عملیاتی در زمان‌هایی که تامین ایمنی ایجاب می‌نماید مانند زمان‌های بروز سوانح، وضعیت‌های اضطراری، انجام تعمیرات سطوح پروازی و تاسیسات فرودگاهی و غیره.

ع) هماهنگی‌های لازم در اسرع وقت جهت پاکسازی فرودگاه از هرگونه مانع و وسیله نقلیه ای که ایمنی پروازها و افراد را به خطر می‌اندازد.

۱-۷- معافیت‌ها، استثنائات و محدودیت‌ها

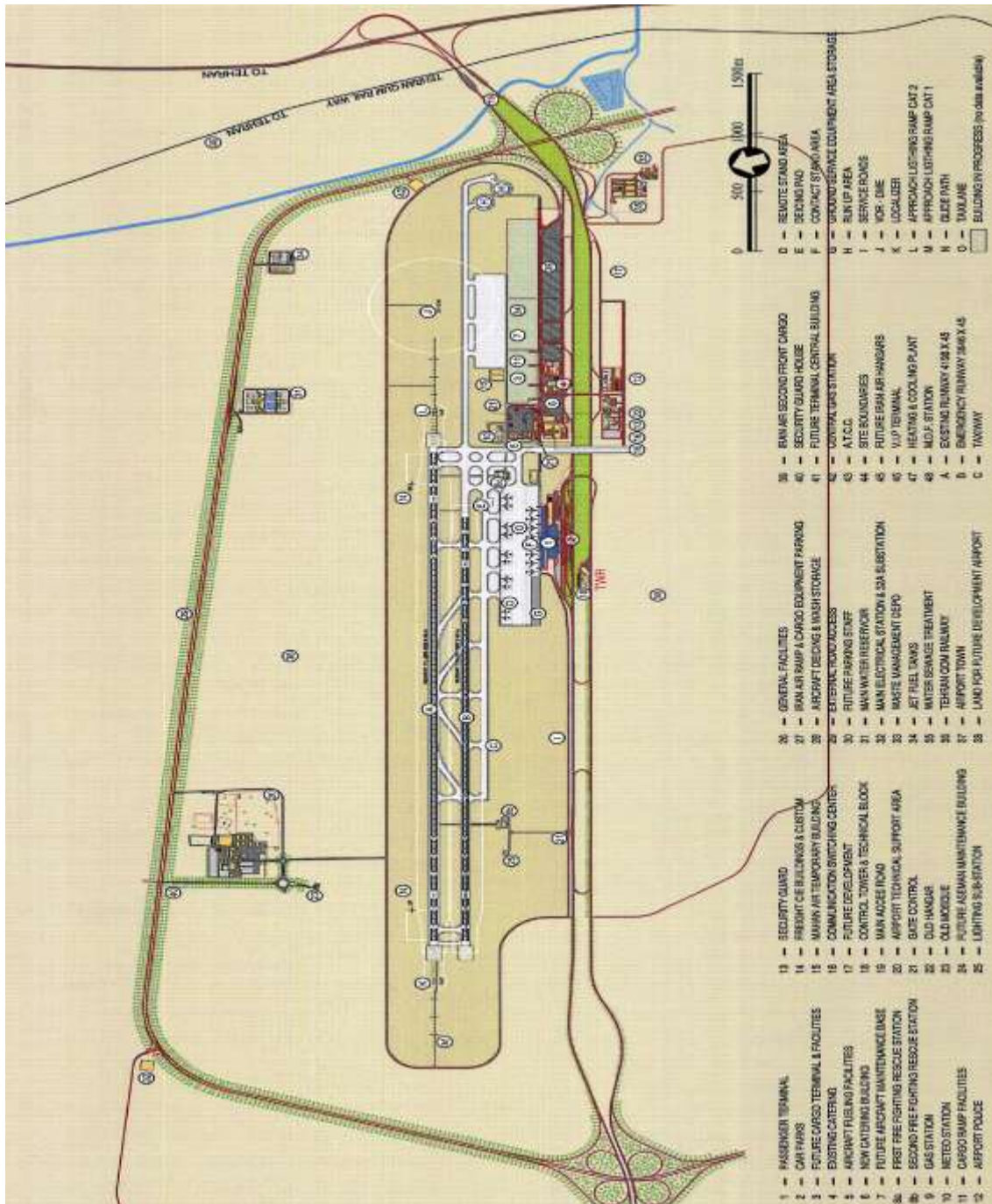
پروازهای آموزشی، نظامی، هوانوردی عمومی و هواپیماهای سبک و فوق سبک به جز در مواقع فرود اضطراری اجازه عملیات در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) را ندارند.

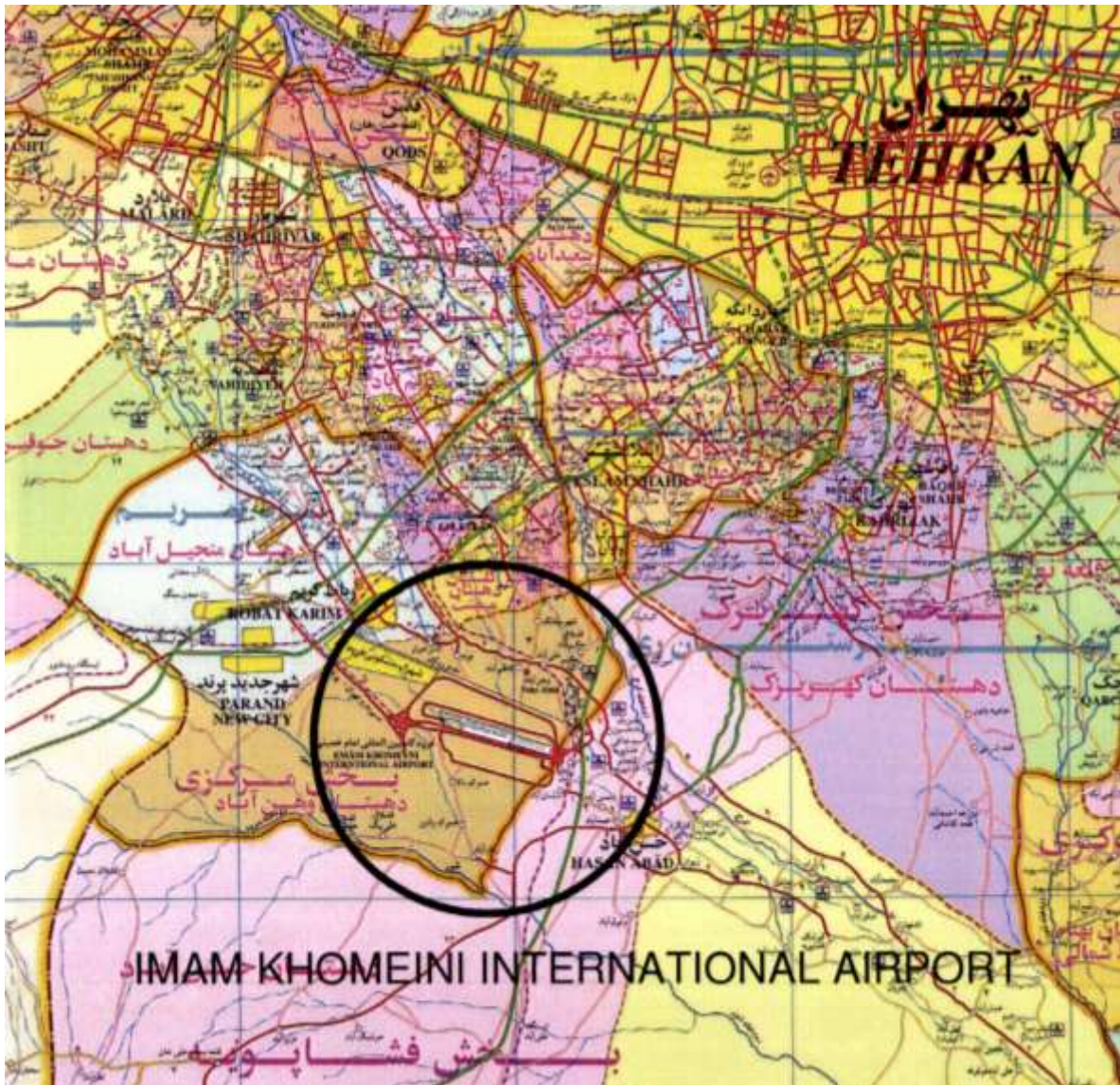
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) برای پروازهای ورودی و خروجی بین‌المللی و داخلی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

هواپیماهای ربنده شده و یا تهدید به بمب گذاری اجازه عملیات در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) را ندارند (مگر با تایید معاون بهره برداری فرودگاهی و کمیته حفاظتی امنیتی فرودگاه). محدودیت ساعت ارائه سرویس فرودگاه در شرایط خاص نظیر ۲۹ فروردین و یا ۱۴ خرداد ماه طی نوتام مربوطه ارائه می‌گردد.

فرودگاه دارای دو باند پروازی اصلی (۲۹ راست یا ۱۱ چپ) و باند پروازی اضطراری (۲۹ چپ یا ۱۱ راست) به شکل موازی است شرایط استفاده از باندهای یاد شده در دستورالعمل نحوه استفاده از باند 29L/11R و به شماره سند WI_ATM_09 (ضمیمه شماره ۹) درج گردیده است.

۲- موقعیت مکانی فرودگاه





۲-۲- نقشه موقعیت جغرافیایی فرودگاه

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) تقریباً در ۳۵ کیلومتری جنوب غربی تهران واقع شده است.



۳- اطلاعات ضروری فرودگاهی

۳-۱- اطلاعات عمومی

۳-۱-۱- کلیات

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) در ۳۵ کیلومتری جنوب غربی تهران واقع است.

(أ) کد مرجع فرودگاه OIIE است.

(ب) مختصات نقطه مرجع فرودگاه (ARP) به قرار زیر است:

35°24'58"N

051°09' 08" E

(ت) ارتفاع فرودگاه از سطح دریا ۳۳۰۵ پا

(ث) انحراف جغرافیایی 5°E

(ج) دمای مرجع فرودگاه ۳۲/۲ درجه سانتی گراد

(ح) جزئیات چراغ مشخص کننده فرودگاه (بیکن) به شرح زیر است:

مکان چراغ مشخص کننده فرودگاه روی سقف برج مراقبت پرواز بوده که در فواصل زمانی هر ۴ ثانیه

در تاریکی شب و شرایط دید ناکافی نور سبز و سفید را به شکل گردان ساطع می کند.

(خ) فرودگاه جهت انجام پروازهای بین المللی و داخلی طراحی شده است و پروازهای با دید و بدون دید

(IFR/VFR) از فرودگاه مطابق با مندرجات AIP در این فرودگاه قابل انجام است.

(د) باند 29R/11L از نوع precision و باند 29L/11R از نوع Non-precision

(ذ) باد نمای فرودگاه در ابتدا و انتهای باند پروازی موجود است.

(ر) ارتفاع آستانه های باند فرودگاه به شرح زیر است:

(۱) باند 11L: ۳۳۰۵ پا

(۲) باند 29R: ۳۲۵۶ پا

(۳) باند 11R: ۳۳۰۵ پا

(۴) باند 29L: ۳۲۵۶ پا

(ز) کد فرودگاهی 4E

(س) هواپیمای طرح B747-400

توجه: اطلاعات ضروری فرودگاه بر اساس آخرین اطلاعات درج شده در کتاب AIP ایران درج گردیده



نظام نامه فرودگاهی - اطلاعات ضروری فرودگاهی

است.

۳-۱-۲- اطلاعات هواشناسی

اطاعات هواشناسی مطابق با انکس ۳ ایکائو در فرودگاه از طریق سیستم AFTN در اختیار بخش‌های

عملیاتی قرار می‌گیرد.

1	<i>Associated MET Office</i>	Tehran / Imam Khomani
2	<i>Hours of service MET Office outside hours</i>	H24 --
3	<i>Office responsible for TAF preparation Periods of validity</i>	Tehran 24 HR
4	<i>Type of landing forecast Interval of issuance</i>	On request
5	<i>Briefing/consultation provided</i>	H24
6	<i>Flight documentation Language(s) used</i>	English
7	<i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	S, I, G, W, X
8	<i>Supplementary equipment available for providing information</i>	NIL
9	<i>ATS units provided with information</i>	IKA TWR
10	<i>Additional information (limitation of service, etc.)</i>	Trend forecast not available

۳-۱-۳- خدمات سوخت رسانی و خدمات زمینی

1	Cargo-handling facilities	Available by main carrier (Iran Air), Saman air services and Hamrahkosh Airport Services
2	Fuel / oil types	Jet A I
3	Fueling facilities / capacity	Jet A I: 3 trucks, 45000 liters, 45 liters/sec; 2 trucks, 20000 liters, 40 liters/sec; 2 trucks, 30000 liters, 40 liters/sec; 3 trucks, 60000 liters, 65 liters/sec, no limitation
4	De-icing facilities	Available by main carrier (Iran Air), Saman air services and Hamrahkosh Airport Services, it will be done at TWY U (two positions) and TWY A (one position).
5	Hanger space for visiting aircraft	Hanger dimension 48000 M2
6	Repair facilities for visiting aircraft	Check C & D for Airbus and Boeing A/C
7	Remarks	NIL

۳-۲- ابعاد فرودگاه و اطلاعات مرتبط

۳-۲-۱- باند و مقادیر اعلام شده باند

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength(PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of IDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
11L	108.89°GEO	4198 x 45	80/F/C/W/T Asphalt	352531.22N 0510719.91E GUND 5FT	THR 3305 FT
29R	288.86°GEO	4198 x 45	80/F/C/W/T Asphalt	352447.33N 0510957.43E GUND 5FT	THR 3256 FT
11R	108.86°GEO	4092 x 45	80/F/C/W/T Asphalt	352525.27N 0510717.44E GUND 5FT	THR 3305 FT
29L	288.89°GEO	4092 x 45	80/F/C/W/T Asphalt	352442.49N 0510950.98E GUND 5FT	THR 3256 FT
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
0.36 %	120 x 45	120 x 150	NIL	NIL	1-RWY 29L/11R is usable for take off and landing when: -RWY 29R/11L is not AVBL -No ACFT OPS on TWY A -No parked ACFT in the north side of Cargo apron -No parked ACFT cat D (except A300B4/A300-600) in the north side of passenger apron. 2-When RWY 29R/11L is AVBL; RWY 29L/11R is usable only as TWY. 3-The first 450M of RWY 11L/29R is concrete. PCN 80 R/C/W/T. 4- 11meter shoulder exists on each side of RWY11L/29R. 5 - 7.5M shoulder exists on each side of RWY11R/29L. 6- AD Code Letter/Number: 4E
0.36 %	121 x 45	121 x 150	NIL	NIL	
0.36 %	NIL	NIL	NIL	NIL	
0.36%	308 x 45	308 x 150	NIL	NIL	

THR RWY 29L displaced 444M. DTHR 29L coordinate: 352447.13N 0510934.33E. DTHR 29L Elevation: 3257 FT

۳-۲-۱- فواصل ارائه شده متناظر باند پروازی

Runway designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11L	4198	4318	4318	4198
29R	4198	4319	4319	4198
11R	3648	4092	4092	4092
29L	4092	4400	4400	3648

۲-۱-۲-۳ استریپ باند پروازی و محل های توقف انتهایی باند (Stop ways)

Designations RWY NR	Strip Dimensions (M)	Remarks
11L	Partial	RWY 29R/11L has standard strip dimension at the North (150m from RWY CL) and at the West and East (360m from RWY THR)
29R	partial	
11R	NIL	When RWY 29L/11R is used, maximum height of allowed ACFT at the north side of passenger Apron is 16.60m
29L	NIL	

	Runway	Length (m)	Width(m)	Surface Type
Stop ways	11L 11R	120 NIL	45	Asphalt
	29L 29R	308 121	45	Asphalt

۳-۱-۲-۳ ابعاد منطقه عاری از موانع (Clear ways)

	Runway	Length (m)	Width(m)
Clearways	11L 29R	120 121	150
	11R 29L	NIL 308	NIL 150
Remarks			

۲-۲-۲-۳ تاکسی وی ها

Taxiway width, surface and strength	Width: All TWYs 30M. Surface: Asphalt Strength: PCN 80 F/C/W/T SALAM TWY Strength: PCN 86/R/C/W/T Surface SALAM TWY: Concrete
-------------------------------------	---

در شرایط دید کم، مسیرهای خزش استاندارد و نقاط بررسی به شرح ذیل تعریف شده اند.

نظام نامه فرودگاهی - اطلاعات ضروری فرودگاهی

Arrival aircraft: Runway 11L/R in use

Aircraft stand	Taxi routes	Check points	Note
All stands	H or J or N,A	TWY intersection of TWYs A & H and TWYs A & J	controller should select suitable TWY to apron in accordance with aircraft stands

Arrival aircraft: Runway 29L/R in use

Aircraft stand	Taxi routes	Check points	Note
All stands	Z,A or C,A	TWY intersection of TWYs Z & E	controller should select suitable TWY to apron in accordance with aircraft stands

Departure aircraft: Runway 11L/R in use

Aircraft stand	Taxi routes	Check points	Note
All stands	J,A,Z,C	TWY intersection of TWYs A & J And TWYs Z & E	controller should select suitable TWY to apron in accordance with aircraft stands

Departure aircraft: Runway 29L/R in use

Aircraft stand	Taxi routes	Check points	Note
All stands	J,A,N	TWY intersection of TWYs A & J And TWYs A & N	controller should select suitable TWY to apron in accordance with aircraft stands

۳-۲-۳ - اپرون‌ها

1	PAX Apron surface, strength and dimension	Surface: Concrete Strength: PCN 80 R/C/W/T Dimension: 1454*239.5m West extension: 382*242m Shoulders: 10m
2	Cargo Apron surface, strength and dimension	Surface: Concrete Strength: PCN 80 R/C/W/T Dimension: 1700*187m Shoulders: 10m
3	Salam Apron surface, strength and dimension	Surface: Concrete Strength: PCN 86 R/C/W/T Dimension: 660*159 Shoulders: 10.5m

۴-۲-۳- دستگاه‌های کمک ناوبری بصری (VISUAL AIDS)

۱-۴-۲-۳ نوع سیستم روشنایی مورد استفاده در تقرب هواپیما و سیستم

مشخص کننده شیب فرود هواپیما

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY Centre Line LGT LEN, spacing colour INTST	RWY edge LGT LEN, spacing colour, INTST	RWY End LGT colour WBAR	SWY LGT LEN(M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11L	PALS (CATII) 900M LIH	Green Supplemented by WBAR	PAPI Left / 3° (19.2 M / 63 FT)	NIL	4198M 30 M White & Red LIH	4198M 60 M White & yellow LIH	Red Supplemented by WBAR	120M Red	NIL
29R	PALS (CATII) 900M LIH	Green Supplemented by WBAR	PAPI Left / 3° (19.2 M / 63 FT)	900 M	4198M 30 M White & Red LIH	4198M 60 M White & yellow LIH	Red Supplemented by WBAR	121M Red	Strobe LGT ATBL
11R	SALS 420M LIL	Green NIL	PAPI Left / 3.4° (19.2 M / 63 FT)	NIL	NIL	4092M 60 M White	Red NIL	NIL	NIL
29L	SALS 420M LIL	Green NIL	PAPI Left / 3° (19.2 M / 63 FT)	NIL	NIL	4092M 60 M White	Red NIL	308M Red	NIL

۲-۴-۲-۳ سیستم روشنایی و رنگ آمیزی باند، تاکسی روها و ا پرون‌های

فرودگاه

RWY and TWY marking and LGT	<p>RWYs: Designation, THR, TDZ, center line, edge end, RWY end are marked.</p> <p>THR, TDZ, center line, edge, RWY end are lighted.</p> <p>TWYs: Edge of all TWYs are lighted except TWY A, B, R1, R2, R3, R4, R5, R6</p> <p>Center line: All TWYs are lighted</p> <p>Center line, edge, holding position at all TWY/RWY intersections are marked.</p>
Stop bars	All TWYS connecting to main RWY
Apron(s)	Edge, Apron taxi lanes and ACFT stands marked Flood light

۳-۴-۲-۳ علائم بصری و تجهیزات کمک کنترلی روی تاکسی روها و ا پرون‌ها

(أ) تابلوهای راهنمای خزش پرواز در محل‌های تقاطع تاکسی روها و باند پروازی و نقاط توقف هواپیماها

(ب) خطوط راهنمای رنگ آمیزی شده در ا پرون

ت) تابلوها و رنگ آمیزی مشخص کننده شماره استند هواپیماها در اپرون

ث) خطوط راهنمای هواپیما به سمت استندهای محل توقف

۳-۲-۴-۳ موقعیت و نوع سیستم هدایت خودکار هواپیماها به سمت محل

توقف

سیستم هدایت خودکار هواپیماها به سمت محل توقف از نوع بصری بوده و به شکل کاملاً خودکار هواپیما را تا نقطه توقف در استندهای جنوبی اپرون مسافری فرودگاه امام خمینی^(ه) هدایت می نماید.

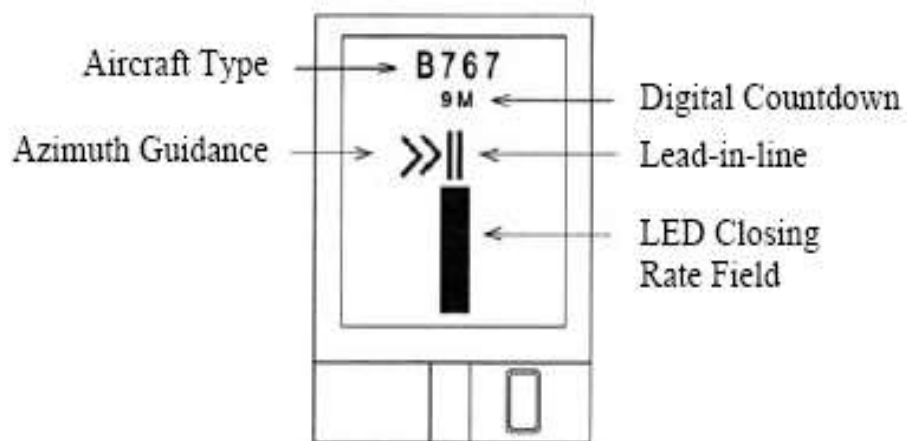
۳-۲-۴-۳-۱ توصیف سیستم هدایت خودکار هواپیماها

اساس کار سیستم استفاده از تکنیک جستجوی لیزری است و در دو جهت طولی و جانبی موقعیت هواپیما را تعقیب و شنا سایی می نماید. با استفاده از این سیستم هواپیمای ورودی شنا سایی شده و در موقعیت از پیش تعیین شده در خط مرکزی استند تا نقطه توقف هواپیما هدایت می گردد.

عملیات سیستم کاملاً به شکل خودکار انجام می گردد و در زمان بروز هر گونه خطا هواپیما به شکل دستی توسط مارشالر به سمت استند مورد نظر هدایت می گردد.

اطلاعات جهتی، اطلاعات نرخ نزدیک شدن به محل توقف هواپیما و نوع هواپیما از طریق نمای شگری که به طور واضح برای خلبان از کابین قابل رویت است، ارائه می گردد.

شکل زیر نمایی از نمایشگر سیستم هدایت خودکار هواپیما که در مقابل استندهای جنوبی اپرون فرودگاه روی بدنه ترمینال مسافری نصب شده است را نشان می دهد.



۳-۲-۴-۵ پشتیبانی برق سیستم روشنایی مناطق عملیاتی

پشتیبانی برق سیستم روشنایی مناطق عملیاتی به طور مداوم از طریق ایستگاهی که به این منظور تعبیه شده است ارائه می‌گردد.

در زمان بروز اختلال در سیستم برق و یا قطع آن در مدت زمان ۱ ثانیه سیستم پشتیبانی برق وارد مدار می‌گردد.

۳-۲-۵-۵ ارتفاع و موقعیت مکانی محل تست ارتفاع سنج و VOR هواپیما

محل تست دستگاه VOR در تاکسی وی N قرار دارد.

ارتفاع و موقعیت مکانی محل تست ارتفاع سنج هواپیما در دست تهیه است.

۳-۲-۶-۶ قابلیت فرودگاه جهت هواپیمای زمین گیر

براساس دستورالعمل مندرج در بخش ۴_۱۴

۳-۲-۷-۷ رده آتش نشانی فرودگاه

1	<i>AD category for fire fighting</i>	CAT 9
2	<i>Rescue equipment</i>	Available in accordance with AD category for firefighting.
3	<i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Tow cars, trucks & crane are available.
4	<i>Remarks</i>	NIL

۳-۲-۸-۸ مختصات جغرافیایی آستانه‌های باند فرودگاه

RWY 11L: 35°25'31.22"N 051°07'19.91"E

RWY 29R: 35°24'47.33"N 051°09'57.43"E

RWY 11R: 35°25'25.27"N 051°07'17.44"E

RWY 29L: 35°24'42.49"N 051°09'50.98"E

Note: GUND 5 FT

۹-۲-۳- مختصات جغرافیایی و ارتفاع موانع فرودگاهی

In approach / TKOF areas			In circling area and at AD		Remarks
1			2		3
RWY/Area affected	Obstacle type Elevation/ HGT Markings/LGT	Coordinates	Obstacle type Elevation / HGT Markings/LGT	Coordinates	
a	b	c	a	b	
29R/L /APCH 11L/R /TKOF	NDB Antenna 59 FT AGL LGTD	352428.5N 0511105.1E	COM Mast 160 FT AGL LGTD	352422N 0510952E	
29R/APCH 11L/TKOF	Mast (GP Antenna) 49 FT AGL NIL	352454.2N 0510947.9E	Apron floodlights 23 FT AGL LGTD	North side of apron First one: 352439N 0510938E Last one: 352451N 0510857E	
11L/APCH 29R/TKOF	Mast(LLZ Antenna) 10 FT AGL NIL	352534.4N 0510708.5E	Apron floodlights 46 FT AGL LGTD	South side of apron First one: 352431N 0510936E Last one: 352446N 0510844E	
29L/APCH 11R/TKOF	Iran air Hangar 112 FT AGL NIL	352420N 0511045E	Cargo Hangar 59 FT AGL NIL	352429N 0511007E	
29L/APCH 11R/TKOF	Mahan air Hangar 112 FT AGL NIL	352422N 0511036E	Fire fighting station antenna 57 FT AGL NIL	352438N 0510942E	
29L/APCH 11R/TKOF	Aseman Hangar 95 FT AGL NIL	352423N 0511032E	Parked aircraft 66 FT AGL NIL	North side of Apron	
29L/APCH 11R/TKOF	Stand NO. 50 64 FT AGL NIL	352434N 0511004E	AD Control Tower BLDG 205 FT AGL NIL	352431N 0510904E	

۹-۲-۳-۱- زیر سازی مناطق عملیاتی و مقاومت قابل تحمل آنها

RWY 11/29 and TWY surface: Asphalt and strength: PCN 80/F/C/W/T

Apron surface: concrete and strength: PCN 80R/C/W/T

۴- دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

۴-۱- گزارش دهی فرودگاه

۴-۱-۱- روش گزارش دهی و ثبت آن

شبکه ارتباطات هوانوردی AFTN به منظور تبادل اطلاعات پروازی، اطلاعیه‌های هوانوردی (نوتام‌های داخلی و بین‌المللی)، پیام‌های هواشناسی، ارتباط بین فرودگاه و شرکت‌های هواپیمایی و... در فرودگاه مستقر می‌باشد. از این شبکه واحدهای عملیاتی (نظیر اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، اداره مهندسی الکترونیک هواپیمایی و اداره مخابرات و فناوری اطلاعات هوانوردی و...) و واحدهای خدماتی فرودگاه (نظیر گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی (TOC)) استفاده می‌کنند.

واحد بریفینگ اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) به منظور ارتباط مستقیم با شرکت‌های هواپیمایی و یا نمایندگان آن‌ها به منظور دریافت طرح‌های پروازی و در اختیار گذاردن اطلاعات هوانوردی و وضعیت فرودگاه در ترمینال مسافری، سالن شرکت‌های هواپیمایی مستقر است.

شرکت‌های هواپیمایی بطور ۲۴ ساعته می‌توانند آخرین اطلاعات جاری فرودگاه را از طریق شماره تلفن‌های ۱_۰۷۱۸۰۷۱۵۱۰۰+۹۸۲ دریافت نمایند.

فرودگاه بین‌المللی مهرآباد فرودگاه احتیاطی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی^(۹) است و در صورت عدم وجود شرایط مساعد در فرودگاه مهرآباد از فرودگاه بین‌المللی شهید بهشتی اصفهان به عنوان فرودگاه احتیاطی استفاده می‌گردد.

۴-۱-۲- افراد مجاز به درخواست صدور نوتام

افراد ذیل مجاز به درخواست صدور و یا جایگزینی نوتام صادر شده می‌باشند:

۱. معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
۲. رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)
۳. سرکشیک برج مراقبت پرواز
۴. معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی، در شرایط اعمال محدودیت‌های عملیاتی و بسته شدن فرودگاه

نکته ۱: شماره تلفن‌های پرسنل کلیدی فرودگاه در بخش ۲,۱,۵ لیست شده است.

نکته ۲: صدور نوتام منوط به انجام هماهنگی با معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی

۴-۱-۲-۱ سوابق

سرکشیک برج مراقبت پرواز و مسئول وقت بریفینگ موظف به نگهداری و آرشیو کلیه نوتام‌های معتبر در کابین برج مراقبت پرواز و واحد بریفینگ و در معرض دید کارکنان می‌باشند. در ابتدای هر شیفت سرکشیک مراقبت پرواز ملزم به بررسی آرشیو نوتام‌ها و توجیه همکاران تیم عملیاتی نسبت به نوتام‌های جدید است.

تمامی گزارشات و وضعیت فرودگاه، همچنین نوارهای شاخص پروازی تکمیل شده برای حداقل مدت ۱۲ ماه در اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) نگهداری می‌شوند. تمامی پیام‌های هوانوردی مانند نوتام‌ها، گزارش‌های هواشناسی، برنامه‌های پروازی و... که توسط سیستم پیام‌های هوانوردی فرودگاه (AFTN) دریافت و یا منتشر شده باشند، در سیستم اتوماسیون شبکه پیام‌های هوانوردی برای مدت حداقل شش ماه نگهداری می‌شوند.

۴-۱-۳- لغو نوتام

در صورتیکه ماهیت شرایط یا محدودیتی که موجب صدور نوتام شده باشد، تغییر کند و یا اینکه شرایطی حادث شود که صدور نوتام جدید موجب فراگیری نوتام و یا نوتام‌های صادر شده قبل شود، توسط افراد مجاز به درخواست صدور و یا جایگزینی نوتام صادر شده ی قید شده در بند ۴_۱_۲، درخواست لغو نوتام می‌شود.

۴-۱-۴- شرایط و ساختار نوتام جدید، جایگزین و لغو

درخواست فرودگاه برای اعلان یک نوتام مربوط به هر گونه ایجاد، ابطال یا تغییر در امکانات، سرویس‌ها یا تجهیزات هوانوردی فرودگاهی، به یکی از فرمت‌های زیر انجام خواهد پذیرفت:
I. نوتام جدید

NOTAM N		
i) Date & Time of initiation		
A) Location indicator	B) Date & Time of enforcement	C)
Termination (EST)		
D) Time periods (if applicable)	E) NOTAM Text	
Name of person in charge: -----		

اعلان نوتام از طریق سیستم شبکه پیام‌های هوانوردی (AFTN) و یا از طریق دستگاه فکس:

۱. شماره تلفن واحد نوتام اداره اطلاعات هوانوردی ۴۴۶۴۹۲۶۹ یا

۲. آدرس مخابراتی واحد نوتام اداره اطلاعات هوانوردی OIIHNYX

نکته‌ها:

۱. متن نوتام‌ها مطابق با الزامات و مقررات انکس ۱۵ ایکائو است.

۲. قبل از اعلان نوتام، فرد مسئول، تمام نوتام‌های مربوط به فرودگاه را جهت اطمینان از اینکه هیچ

نوتام دیگری مشابه نوتام حاضر وجود ندارد، بررسی می‌نماید. در صورت وجود، نوتام قبلی جایگزین یا لغو می‌شود.

۳. جهت بررسی صحت نوتام‌های صادر شده توسط واحد نوتام، فرد مسئول واحد نوتام اطلاعات دریافتی را بررسی کرده و در صورت وجود هر گونه عدم تطابق موارد را گزارش می‌نماید.

۴. هرگاه زمان اتمام نوتام به صورت تقریبی (EST) اعلام شده باشد توجه به نوتام‌های جایگزین و یا

ابطالی ضروری است.

II. نوتام جایگزین

NOTAM R----- [Number of previous NOTAM]		
A) Location indicator	B) Date & Time of enforcement	C) Termination
(EST)		
D) Time periods (if applicable)		
E) Text		
Name of person in		

اعلان نوتام از طریق سیستم شبکه پیام‌های هوانوردی (AFTN) و یا از طریق دستگاه فکس:

۱. شماره تلفن واحد نوتام اداره اطلاعات هوانوردی +۴۴۶۴۹۲۶۹ و یا +۶۱۰۲۲۲۵۹

۲. آدرس مخابراتی واحد نوتام اداره اطلاعات هوانوردی OIIYNYX

نکته‌ها:

(أ) هرگاه زمان اتمام نوتام به صورت تقریبی (EST) اعلان شده باشد، در زمان پیشنهادی جایگزین (یا لغو) می‌شود.

(ب) ضروری است قبل از اعلان نوتام اصلاحی، دیگر نوتام‌های مربوط به فرودگاه جهت اطمینان از تکراری نبودن بررسی می‌شوند.

III. نوتام لغو (کنسل)

NOTAM C ----- [Number of previous NOTAM]

A) **Location indicator**

B) **Date & Time of enforcement**

E) **Text** (a brief description regarding to the new condition if necessary)

Name of person in charge: -----

نکته: برای اطلاعات بیشتر درباره سرویس‌های هوانوردی ایران به Iran AIP, GEN 3.1 مراجعه نمایید.

۴-۲- کنترل دسترسی به مناطق عملیاتی فرودگاه

۴-۲-۱- روش کنترل دسترسی به مناطق عملیاتی فرودگاه

محیط پیرامونی سطوح پروازی فرودگاه به منظور جلوگیری از ورود غیر قانونی افراد، خودروها، تجهیزات و حیوانات به ایرساید با فنس‌های حفاظتی محصور شده است. مداخل ورودی به سطوح پروازی توسط پلیس فرودگاه کنترل می‌شود.

بازدید از فنس پیرامونی فرودگاه به شکل دوره‌های (هر سه ماه یکبار) توسط اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) انجام شده و در صورت مشاهده هرگونه خرابی نسبت به رفع آن از طریق خدمات شرکتهای پیمانکار یا عوامل مستقر در فرودگاه اقدام خواهند نمود.

مجوز دسترسی به سطوح پرواز برای افراد و تجهیزات منوط به دریافت کارت تردد جهت افراد و تجهیزات با موافقت قبلی معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت از طریق اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) صورت می‌پذیرد.

صدور کارت تردد جهت افراد پس از انجام مکاتبات با اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و طی شدن روند اداری انجام می‌شود. دستورالعمل و شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی به شماره سند WI-SEC-04 (ارائه شده در ضوابط نظامنامه) در اداره کل حراست تهیه و در اختیار متقاضیان قرار گرفته و از آن بهره برداری می‌شود.

۴-۲-۲- مسئولیت کنترل تردد به مناطق عملیاتی فرودگاه

مسئولیت‌های کنترل دسترسی به مناطق عملیاتی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) در بخشنامه حراستی فرودگاه (مصوبه ۹۸ شورای امنیت ملی) مشخص شده است. ورود و خروج کلیه خودروها به مناطق محدود شده توسط پرسنل اداره کل حراست یا پلیس فرودگاه ثبت می‌گردند.

۴-۳- طرح اضطراری فرودگاه

طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) بر اساس الزامات بخش ۷ سند ۹۱۳۷ ایکائو و الزامات سازمان هواپیمایی کشوری آماده شده است. هدف اولیه طرح، به حداقل رساندن تاثیرات نامطلوب انسانی و خسارت مالی در جریان یک حالت اضطراری است.

نکته ۱: نسخه اصلی طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) در حوزه عملیات فرودگاهی با شماره سند WI_QAO_05 در دفتر معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) نگهداری می‌شود.

طرح اضطراری فرودگاه به کلیه ارگان‌های مرتبط و شرکت‌های هواپیمایی توزیع شده و دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت شهر فرودگاهی مسئول پیگیری بروز رسانی و توزیع آن است.

نکته ۲: در یک وضعیت اضطراری که برای حفاظت‌های جانی و مالی نیازمند اقدام فوری است، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) ممکن است تا اندازه‌ای که برای رفع اضطرار کفایت کند، از الزامات، توصیه‌ها، آیین نامه‌ها یا نظامنامه فرودگاه انحراف ورزد. در این شرایط معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی فرودگاه طی مدت ۷ روز بعد از وضعیت اضطراری، به شکل مکتوب، سازمان هواپیمایی کشوری را آگاه خواهد ساخت.

۴-۴- آتش نشانی و نجات

۴-۴-۱- رده آتش نشانی و روش اعلام کاهش آن

رده آتش نشانی و نجات شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) ۹ است و در صورت کاهش آن از طریق معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی یا جانشین ایشان نوتام مربوطه صادر می‌گردد.

۴-۴-۲- تجهیزات و امکانات

۴-۴-۲-۱- تجهیزات و تسهیلات

فرودگاه دارای دو ایستگاه آتش نشانی است که ایستگاه A در جنب تقاطع تاکسی روهای L و A در شرق اپرون و ایستگاه B در جنوب غربی باند 29R/11L مستقر است. ایستگاه A یک استخر آب با ظرفیت ۴۰۰ متر مکعب و ایستگاه B نیز دارای استخر آب به ظرفیت ۴۰۰ متر مکعب می باشد. خودروهایی آتش نشانی مجموعاً در ۸ موقعیت در ایستگاه‌های آتش نشانی که مجهز به سیستم گرمایشی هستند پارک شده اند. ایستگاه A متشکل از انبار نگهداری مواد اطفائی، دپوی اقلام یدکی، اتاق دیده بان آتش نشانی و نجات، اتاق استراحت، آشپزخانه، سالن بدنسازی و اتاق‌های آموزش و اداری است.

ایستگاه A و B به صورت ۲۴ ساعته و ۷ روز هفته با کلیه پرسنل آماده به کار هستند.

هر دو ایستگاه مجهز به سیستم آژیر هشدار بوده و ارتباط بین دو ایستگاه در شرایط عادی از طریق سیستم تلفن و در هنگام شرایط اضطراری و استقرار در خودروهای اطفائی از طریق سیستم بیسیم ارتباطی خودروها صورت می‌گیرد.

نوع فوم استفاده شده AFFF از نوع B بوده و مقدار موجود ماشین آلات و ذخیره فوم داخل ایستگاه مطابق با الزامات یکاؤ می‌باشد.

۴-۴-۲-۲- تجهیزات

جدول مشخصات کلیه خودروهای اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) به شرح ذیل است:

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

ردیف	کاربری	نوع خودرو	شرکت سازنده	سال ساخت	شناسه خودرو	ظرفیت آب (لیتر)	دبی مانیتور (لیتر / دقیقه)	دبی پمپ	برد مانیتور	ظرفیت پودر (کیلوگرم)	هوز ریل	تعداد لاستیک
۱	فرماندهی	ویتارا استیشن	ایران خودرو	۱۳۹۴	خودرو فرماندهی	-	-	-	-	-	-	۴
۲	نجات	ML180 اویکو	سنگین کار	۱۳۸۷	خودرو نجات	-	-	-	-	-	-	۶
۳	کفساز	فرزیا	سنگین کار	۱۳۸۹	خودرو ۴	۱۲۰۰۰	۱۰۵۰۰۰ بار	۶۵۰۰	۸۵ متر	۵۰۰	عملیاتی	۶
۴	کفساز	فرزیا	سنگین کار	۱۳۸۹	خودرو ۵	۱۲۰۰۰	۱۰۵۰۰۰ بار	۶۵۰۰	۸۵ متر	۵۰۰	عملیاتی	۶
۵	کفساز	فرزیا	سنگین کار	۱۳۸۹	خودرو ۶	۱۲۰۰۰	۱۰۵۰۰۰ بار	۶۵۰۰	۸۵ متر	۵۰۰	عملیاتی	۶
۶	تانکر	ML180 اویکو	سنگین کار	۱۳۷۹	خودرو ۷	۱۵۰۰۰	-	۵۰۰۰	-	ندارد	عملیاتی	۱۰
۷	کفساز	ولوو	سنگین کار	۱۳۹۳	خودرو ۱۱	۱۱۰۰۰	۷۶۰۰	۸۰۰۰	۸۰ متر	۲۵۰	عملیاتی	۱۰
۱۱	کفساز	بنز ۲۶۲۹	سنگین کار	۱۳۷۹	خودرو ۱۳	۱۰۰۰۰	۵۵۰۰	۶۰۰۰	۸۰ متر	۲۵۰	عملیاتی	۶
۱۲	کفساز	بنز ۲۶۲۸	سنگین کار	۱۳۸۷	خودرو ۱۴	۸۰۰۰	۴۰۰۰	۵۰۰۰	۷۵ متر	۲۵۰	عملیاتی	۱۰
۱۳	مارشالر	ویتارا استیشن	ایران خودرو	۱۳۹۶	مارشالر ۱	-	-	-	-	-	-	۴
۱۴	مارشالر	ویتارا استیشن	ایران خودرو	۱۳۹۶	مارشالر ۲	-	-	-	-	-	-	۴
۱۵	مارشالر	ویتارا استیشن	ایران خودرو	۱۳۹۵	مارشالر ۳	-	-	-	-	-	-	۴
۱۶	مارشالر	ویتارا استیشن	ایران خودرو	۱۳۹۴	مارشالر ۴	-	-	-	-	-	-	۴
۱۷	ترافیک	کاپرا	بهمن خودرو	۱۳۹۶	ترافیک	-	-	-	-	-	-	۴

سیستم ارتباطی خودروها ۴-۲-۳-۴

خودروها دارای تجهیزات ارتباطی دوطرفه رادیویی با فرکانس ۱۲۱,۸۲۵ هستند.

تبصره: با توجه به مستندات DOC9137 سه دستگاه کف ساز، یک دستگاه نجات و یک دستگاه تانکر

جهت CAT9 مورد نیاز است. لازم به ذکر است دو دستگاه کفساز در جدول فوق به صورت جایگزین جهت

حفظ استعداد CAT9 استفاده می‌شود.

۴-۲-۴-۴ رنگ خودروها و چراغ‌های گردان

خودروهای اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) به رنگ زرد رنگ آمیزی شده‌اند. هدف انتخاب این رنگ کنتراست آن با پس زمینه و رویت بهتر آن در زمان شب و آب و هوای نامناسب است. مشخصه خودروهای اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما در رابطه با دستگاه‌های رادیویی، آژیر و چراغ‌های گردان به صورت زیر است:

نام خودرو	دستگاه رادیویی	نوع دستگاه	رنگ چراغ گردان	آژیر	رنگ خودرو
آذر ۱ فرماندهی	✓	I-COM	قرمز	✓	خاکستری
آذر ۲	✓	Beaker GK_415	آبی	✓	زرد
آذر ۳	✓	Beaker GK_415	قرمز	✓	زرد
آذر ۴	✓	Beaker GK_415	آبی	✓	زرد
آذر ۵	✓	Beaker GK_415	آبی	✓	زرد
آذر ۶	✓	Beaker GK_415	آبی	✓	زرد
آذر ۷	✓	Beaker GK_415	آبی	✓	زرد
آذر ۱۱	✓	Beaker GK_415	آبی	✓	زرد
آذر ۱۳	✓	Beaker GK_415	آبی	✓	زرد
آذر ۱۴	✓	Beaker GK_415	قرمز	✓	زرد
مارشال ۱	✓	I-COM	قرمز	✓	سفید
مارشال ۲	✓	I-COM	قرمز	✓	سفید
مارشال ۳	✓	I-COM	قرمز	✓	سفید
مارشال ۴	✓	I-COM	قرمز	✓	سفید
ترافیک	✓	Beaker GK_415	قرمز - آبی	✓	سفید

۴-۴-۳- کارکنان و آموزش

۴-۴-۳-۱ پرسنل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما

جدول زیر تعداد پرسنل آموزش دیده اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما را نمایش می‌دهد:

واحد	تعداد پرسنل	دوره اطفاء حریق هواپیما	دوره اطفاء حریق ساختمانی	دوره مارشالینگ	دوره امداد و کمک‌های اولیه
آتش نشانی و نجات	۶۵	✓	✓	✓	✓
ایمنی پرواز	۲۷	✓	✓	✓	✓

۴-۴-۳-۲ کفایت پرسنل

تعداد پرسنل در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در هر تیم عملیاتی ۱۶ نفر است. (۱۱ نفر آتش نشان و ۳ نفر مارشال و ۲ نفر ایمنی ساختمان)
نکته: در وضعیت تصادم هواپیما تمام پرسنل در عملیات نجات درگیر خواهند بود.

۴-۴-۳-۳ شرایط احراز مشاغل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما

- ۱- داشتن شرایط عمومی استخدامی کشوری
 - ۲- دارا بودن حداقل مدرک تحصیلی کاردانی در رشته‌های مراقبت پرواز، مهندسی صنایع، ایمنی زمینی فرودگاهی، آتش نشانی و خدمات ایمنی (کلیه گرایش‌ها)، فیزیک (کلیه گرایش‌ها)، برق (کلیه گرایش‌ها)، کامپیوتر (کلیه گرایش‌ها)، مهندسی ایمنی و بازرسی فنی، مکانیک (کلیه گرایش‌ها)، شیمی کلیه گرایش‌ها، الکترونیک کلیه گرایش‌ها
 - ۳- داشتن سلامت جسمی و روانی به تایید پزشک معتمد فرودگاه
 - ۴- حداکثر سن ۲۷ سال (با احتساب خدمت سربازی ۲۹ سال)
 - ۵- حداقل قد ۱۷۶ سانتیمتر
 - ۶- تسلط به زبان انگلیسی در حد مطلوب
 - ۷- دارا بودن گواهینامه رانندگی
 - ۸- موفقیت در تست‌های آمادگی جسمانی و مصاحبه علمی اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما
- دارندگان مدال و مقام در رشته‌های ورزشی، دارندگان گواهی نامه پایه یکم و داوطلبین هلال احمر، دارندگان مدارک و سوابق دوره‌های آتش نشانی که واجد شرایط فوق‌الذکر می‌باشند در اولویت استخدام قرار دارند.

۴-۳-۴-۴ دوره‌های آموزش و بازآموزی

تمامی پرسنل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما فعال در عملیات، قبل از آغاز به کار در این اداره در دوره‌های پایه آموزش شرکت کرده‌اند. این بسته آموزشی شامل دوره‌های خاص نجات و کمک‌های اولیه، اطفاء حریق هواپیمایی و هدایت زمینی هواپیما است. بخش دوم مربوط به آموزش‌های شغلی و زمینه‌های آشنایی با فرودگاه، آشنایی با هواپیما (درب‌های خروج اضطراری، سیستم اطفاء حریق هواپیما و تخلیه سریع هواپیما)، آموزش‌های تئوری شامل انکس‌ها و اسناد مرتبط است.

۴-۳-۴-۵ مدارک آموزشی و مستندسازی

دوره‌هایی که نیاز به صدور گواهینامه دارند، با اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و واحد آموزش فرودگاه هماهنگ می‌شوند. پس از پایان دوره یک کپی از گواهینامه و مدارک در واحد آموزش مستند می‌شود. برای دوره‌هایی که نیاز به صدور گواهینامه ندارند، لیستی از افراد شرکت کننده، تاریخ و تعداد ساعات دوره در واحد آموزش ثبت و مستند می‌شود. این اسناد برای حداقل ۲۴ ماه در واحد آموزش نگهداری و بایگانی خواهند شد.

۴-۴-۴-۴ دستورالعمل‌ها

۴-۴-۴-۱ آمادگی خودروها

اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) دارای درجه آتش نشانی ۹ بوده و بنابراین دارای یک خودرو نجات و حداقل ۳ خودرو کف ساز و ۱ تانکر آب (بر مبنای سند ۹۱۳۷) است. این خودروها در مدت زمان کمتر از سه دقیقه با حجم مواد اطفائی و نرخ تخلیه تعریف شده در صحنه حادثه حاضر می‌شوند.

۴-۴-۴-۲ روش‌های نگهداری خودروها و بازرسی روزانه

بررسی‌های عملیاتی خودروهای اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و سیستم اطفاء حریق آن‌ها به صورت روزانه توسط پرسنل همان اداره انجام می‌شوند و بازرسی‌های زمانبندی شده اجرا گردیده و سپس فرم بازرسی توسط رانندگان کامل می‌شود. علاوه بر بازرسی‌های روزانه تعدادی از بازرسی‌ها به صورت هفتگی و ماهانه انجام می‌پذیرد.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

نکته: تعمیراتی که نمی‌توانند توسط پیمانکار نگهداری فرودگاه انجام پذیرند، توسط پیمانکاران واجد صلاحیت خارج از فرودگاه انجام می‌شوند.

۳-۴-۴-۴ اقدامات لازم جهت خودروهای غیر عملیاتی

جهت ارسال خودروهای غیر عملیاتی فرم‌های خاصی برای ثبت تاریخ و نوع عیب آن‌ها ایجاد گردیده است. اگر قطعه جداگانه‌ای نیاز باشد، اقدام لازم توسط سرکشیک وقت اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما انجام می‌گیرد. بعد از تعمیر و تست نهایی خودرو، تاریخ و زمان بازگرداندن خودرو به ایستگاه در فرم توزیع ثبت خواهد شد.

با توجه به تجهیزات حاضر در فرودگاه برای تعمیرات بلند مدت از خودرو جایگزین استفاده می‌گردد. اگر شرایط استفاده از خودرو جایگزینی وجود نداشته، کاهش درجه آتش نشانی به اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) و معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت اطلاع داده می‌شود.

۴-۴-۴-۴ لباس‌های ایمنی

تمامی پرسنل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما دارای یک دست لباس، چکمه، دستکش، کلاه ایمنی و هود آتش نشانی می‌باشند. این لباس‌ها تنها برای مقاصد اطفاء حریق تخصیص یافته‌اند.

۵-۴-۴-۴ استفاده از مواد خاموش کننده

مواد خاموش کننده‌ای که در فرودگاه استفاده می‌شوند عبارتند از: آب، فوم، پودر خشک و گاز CO₂. آب و فوم برای حوادث آتش گرفتن هواپیما استفاده می‌شوند. پودر خشک برای قطعات فلزی مانند چرخ‌های هواپیما به کار می‌روند. گاز CO₂ برای ایستگاه‌های ناوبری، سایت‌های رادار و هر مکانی که در آن بردهای الکتریکی/الکترونیکی وجود دارد، تخصیص یافته است.

۶-۴-۴-۴ مقدار مواد خاموش کننده در ایستگاه‌های عملیاتی

همواره به اندازه کافی فوم و پودر خشک در انبارهای ایستگاه‌های اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما جهت حفظ درجه آتش نشانی و نجات فرودگاه و پشتیبانی خودروهای اطفائی مطابق با سند ۹۱۳۷ ایکائو نگهداری می‌شود. این میزان علاوه بر مقدار موجود در خودروهای اطفائی است. همواره میزان موجودی انبارها ۲ برابر میزان مورد نیاز برای درجه آتش نشانی فرودگاه نگه داشته می‌شود. لازم به توضیح است هر دو ایستگاه آتش نشانی و نجات فرودگاه مجهز به ذخیره استخر آب با ظرفیت بیش از ۳۵۰ متر مکعب و

تجهیزات شارژ خودروهای اطفائیه است

۷-۴-۴-۴ تعداد خاموش کننده‌های دستی

حداقل تعداد ۸۸۸ خاموش کننده دستی در سطح فرودگاه توزیع شده است. از این میزان حداقل ۴۵۴ کپسول اطفائیه پودر خشک و ۴۳۴ کپسول اطفائیه گاز CO2 در فرودگاه موجود است. با توجه به گسترش فرودگاه و اماکن فرودگاهی، این تعداد حداقل بوده و با توجه به نیاز افزوده خواهد شد. بازرسی جعبه‌های آتش نشانی و خاموش کننده‌های دستی طبق برنامه زمان بندی شده توسط واحد ایمنی ساختمان اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما انجام می‌گردد. نتایج این بازرسی‌ها ثبت شده و به مدت ۲ سال نگهداری می‌شود.

۱-۴-۴-۴ حداقل زمان حضور

با توجه به فعال بودن هر دو ایستگاه آتش نشانی و نجات فرودگاه حداقل زمان رسیدن اولین خودرو اطفائیه به ابتدای هر دو باند ۲ دقیقه است و با توجه به شرایط و موقعیت مورد نیاز حضور تمامی خودروهای اطفائیه در زمان ۳ دقیقه در ابتدای هر باند خواهد بود.

دستورالعمل‌های عملیاتی اداره عملیات ایمنی هواپیما شامل دستورالعمل شح وظایف پرسنل اداره آتش نشانی و نجات به شماره سند WI-ARF-01، دستورالعمل بازدید و نگهداری خودروها و تجهیزات اطفائیه و امداد و نجات به شماره سند WI-AFR-02، دستورالعمل ارزیابی کارکنان آتش نشانی و نجات به شماره سند WI-ARF-03، دستورالعمل تحویل شیفت به شماره سند WI-ARF-04 و دستورالعمل سنجش زمان واکنش به شماره سند WI-ARF-05 به شکل جداگانه تهیه و در فرودگاه مورد استفاده قرار می‌گیرند.

۴-۵- بازرسی از محوطه حرکت (Movement Area) و سطوح محدودیت موانع

۴-۵-۱- مسئولیت بازرسی‌ها و روش انجام آن

ا) بازرسی روزانه محوطه حرکت به جز محوطه مانور توسط اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما انجام می‌گردد.

ب) بازرسی روزانه محوطه مانور پروازی فرودگاه توسط اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) انجام می‌گردد.

ت) بازرسی دوره‌ای (هر دو هفته یک بار) منطقه پروازی شامل کل منطقه محوطه جابجایی، استریپ باندها و تاکسی‌وی‌ها و جاده‌های پیرامونی سطوح پروازی از لحاظ عمرانی توسط حوزه دفتر باسازی و بهسازی ابنیه و تاسیسات انجام می‌گردد.

ث) سطح بی‌خطری موانع توسط معاون عملیات هوانوردی نماینده شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران یا نماینده ایشان در شرایط نصب موانع جدید در محوطه جابه‌جایی مورد بازرسی قرار می‌گیرد.

ج) تست ترمزگیری بر روی مناطق عملیاتی با استفاده از دستگاه Friction tester و در نبود آن با استفاده از خودرو توسط حوزه دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی انجام خواهد شد. (مطابق با پیوست شماره ۶، بخش ۲ سند ۹۱۳۷ ایکائو و بند ۱۷ دستورالعمل عملیات زمستانی WI-QAO-06).

ح) بازرسی تجهیزات کمک بصری و سیستم روشنایی فرودگاه مطابق با بند ۴_۶ انجام می‌گردد. توجه: در تمام شرایط به منظور ورود به محوطه مانور پروازی اخذ مجوز برج مراقبت پرواز الزامی است.

۴-۵-۲- وسایل ارتباطی


به منظور بازرسی و دسترسی به مناطق عملیاتی، خودرویی مجهز به ارتباطات رادیویی و چراغ هشدار دهنده در اختیار اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) قرار داده شده است.

بازرسی عوامل حوزه معاونت توسعه زیرساخت و دسترسی به مناطق عملیاتی با همکاری و حضور خودرو مارشال یا کنترل ترافیک اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما انجام می‌گردد.

ارتباطات از طریق سیستم رادیویی با کنترلر گراند و برج مراقبت پرواز انجام می‌گردد. هماهنگی ورود به تاکسی‌روها و هماهنگی ورود به باند پروازی بایستی به ترتیب با کنترلر گراند و کنترلر برج مراقبت پرواز انجام گیرد.

۴-۵-۳- فواصل زمانی بازدید

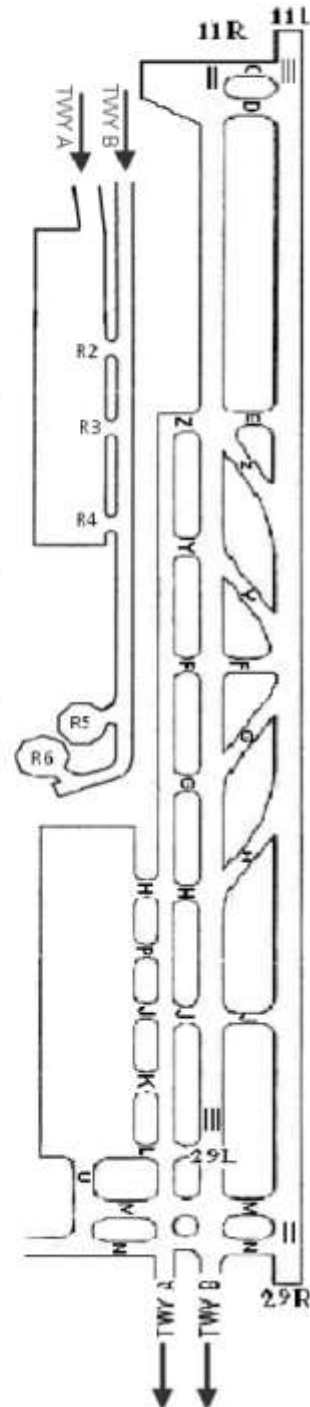
- خ) بازرسی باند، تاکسی روها و اپرون‌ها در ابتدای هر شیفت کاری انجام می‌گردد.
- د) بازرسی منطقه پروازی شامل کل منطقه محوطه جابجایی، استریپ باندها و تاکسی وی‌ها و جاده‌های پیرامونی سطوح پروازی از لحاظ عمرانی هر دو هفته یک بار انجام می‌گردد.
- علاوه بر موارد فوق در صورت نیاز بازرسی‌هایی به شرح ذیل انجام خواهد شد:
- ۵) بعد از جابجایی هواپیمای صدمه دیده یا فرود اضطراری هواپیما در مناطق عملیاتی
- ۶) در خلال بارش برف یا شرایط یخبندان به منظور صدور نوتام برف
- ۷) بعد از دریافت گزارش هرگونه خسارت وارد شده به مناطق عملیاتی
- ۸) بعد از وزش طوفان
- ۹) بعد از وقوع زلزله یا سیل
- ۱۰) با توجه به صلاحدید کنترلر برج مراقبت پرواز و مارشال در زمان‌های مورد نیاز
- نکته: هدف از بازرسی انجام شده بررسی شرایط سطوح پروازی و حصول اطمینان از عملیات ایمن و بی خطر است.

شماره فرم: FR-ATM-03 ویرایش: هفتم	فرم بازدید از سطوح پروازی	
--------------------------------------	----------------------------------	--

Maneuvering Area Inspection Form


Date (Solar): _____ Time (UTC): _____ RWY in use: _____ Team: _____

FOD				
Mark ▲ on the map for FOD				
BUMPY, HOLE, PIT AND BROKEN				
Mark O on the map for bumpy, hole, pit and broken				
No 1: Length	Width	Depth	(cm)	
No 2: Length	Width	Depth	(cm)	
No 3: Length	Width	Depth	(cm)	
LIGHTS				
Mark * on the map for any fault				
Check (✓) the inspected items otherwise mark (x)				
Items	APCH	PAPI	Edge	Center
RWY 29R				
RWY 29L				
RWY11L				
RWY11R				
TWYs	*	*		
WINDSOCK CONDITION				
RWY 11	Normal <input type="checkbox"/>	Torn <input type="checkbox"/>	Fallen <input type="checkbox"/>	Lighted <input type="checkbox"/>
RWY 29	Normal <input type="checkbox"/>	Torn <input type="checkbox"/>	Fallen <input type="checkbox"/>	Lighted <input type="checkbox"/>
Notify any safety related comments and taken actions				



Signature of inspector

Signature of supervisor

شماره سند: FR-QAO-41 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱	فرم بازدید از روسازه‌های آسفالت ایرساید شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	 شهر فرودگاهی امام خمینی
---	--	--


محل خرابی	میزان خرابی	بازدید کننده:			نوع خرابی	ردیف
		شدت خرابی	زیاد	متوسط		
					ترک پوست سوسماری	۱
					قیر زدگی	۲
					ترک بلوکی	۳
					ناهمواری سطح	۴
					شیارشدگی	۵
					گودشدگی (فرورفتگی)	۶
					ترک لبه	۷
					ترک انعکاسی درز روسازی بتنی	۸
					افتادگی شانه	۹
					ترک های طولی و عرضی	۱۰
					خرابی های ناشی از بهسازی یا تعمیر	۱۱
					صیقلی شدن سنگدانه	۱۲
					چاله	۱۳
					موج زدگی	۱۴
					اختلاف ارتفاع ناگهانی سطح روسازی	۱۵
					ترک هلالی	۱۶
					تورم	۱۷
					هوازگی	۱۸

توضیحات:

به منظور تعیین شدت و میزان خرابی‌ها به کتاب مدیریت روسازی فرودگاه، نوشته دکتر شاهین مراجعه شود. در تعیین محل خرابی، سطح باند به سه قسمت ۱۵ متری تقسیم می‌شود. خرابی در شانه‌ها با عنوان SH در قسمت ایرون AP و در ناگسی وی TA در قسمت محل خرابی درج گردد. محل خرابی در باند: C: ۱۵ متری مرکزی باند، L: ۱۵ متری سمت چپ باند، R: ۱۵ متری سمت راست باند، مبدأ حرکت شماره باند فعال محل خرابی در ناگسی وی، مبدأ حرکت از محل اتصال ناگسی وی به باند می‌باشد. گل عرض ناگسی وی یک قطعه در نظر گرفته شود. محل خرابی در ایرون، شماره استند هایی که نیاز به بررسی دارند در محل خرابی درج گردد.

نام و نام خانوادگی بازدید کننده:
امضاء:

نام و نام خانوادگی بازبین کننده:
امضاء:

شماره سند: FR-QAO-42 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱	فرم بازدید از روسازه‌های بتنی ایرساید شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	 <p>IRAC شرکت فرودگاهی امام خمینی</p>
---	--	--

محل خرابی	میزان خرابی	بازدید کننده:			تاریخ بازدید:		
		شدت خرابی	کم	متوسط	زیاد	ردیف	نوع خرابی
						۱	شکست گوشه
						۲	تقسیم شدن دال به چند قسمت
						۳	ترک نوع D
						۴	پایین افتادگی دال
						۵	خرابی آبندی درز
						۶	افتادگی شانه
						۷	ترک خطی (طولی، عرضی، قطری)
						۸	وصله (بزرگتر از ۰.۴۵ متر مربع)
						۹	وصله (کوچکتر از ۰.۴۵ متر مربع)
						۱۰	صیقلی شدن سنگدانه
						۱۱	پمپینگ
						۱۲	قطعه قطعه شدن دال
						۱۳	ترک ناشی از جمع شدگی
						۱۴	تخریب (خرد شدن) گوشه
						۱۵	تخریب درز
						۱۶	خمش دال (بدلیل هوای گرم و عدم کارآمدی درزها)
						۱۷	تورم

توضیحات:

به منظور تعیین شدت و میزان خرابی‌ها به کتاب مدیریت روسازی فرودگاه نوشته دکتر شاهین مراجعه شود.
 در تعیین محل خرابی، سطح بلد به سه قسمت ۱۵ متری تقسیم می‌شود.
 خرابی در شانه‌ها یا عنوان SH در قسمت ایرون AP و در ناگسی وی TA در قسمت محل خرابی درج گردد.
 محل خرابی در بلد: C: ۱۵ متری مرکزی بلد، L: ۱۵ متری سمت چپ بلد، R: ۱۵ متری سمت راست بلد، میا حرکت شماره باند فعال
 محل خرابی در ناگسی وی: میا حرکت از محل اتصال ناگسی وی به بلد می‌باشد. کل عرض ناگسی وی یک قطعه در نظر گرفته شود.
 محل خرابی در ایرون: شماره استند هایی که نیاز به بررسی دارند در محل خرابی درج گردد.

نام و نام خانوادگی بازدید کننده:	نام و نام خانوادگی تایید کننده:
امضاء:	امضاء:

۴-۵-۵- روش گزارش دهی بازرسی‌ها

در حوزه معاونت امور فرودگاهی، فرم بازدیدها پس از تکمیل شدن توسط فرد بازدید کننده و سرکشیک مربوطه امضاء گردیده و نتایج بازرسی‌ها به معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت گزارش شده و از طریق ایشان در صورت نیاز با توجه به شرایط و موضوع گزارش به دیگر حوزه‌های فرودگاه یا شهر فرودگاهی جهت انجام اقدامات اصلاحی یا پیشگیرانه ارجاع می‌گردد.

در حوزه معاونت توسعه زیرساخت‌ها، فرم بازدیدها پس از تکمیل شدن توسط فرد بازدید کننده و سرکشیک مربوطه امضاء گردیده و نتایج بازرسی‌ها به معاون بهره برداری فرودگاهی گزارش می‌گردد.

۴-۵-۶- روش و محل نگهداری گزارشات

سوابق بازرسی‌های روزانه حداقل برای مدت ۲۴ ماه در ادارات مربوطه نگهداری می‌شود. این سوابق باید خوانا و قابل بازیابی باشند.

۴-۶- تجهیزات کمک بصری و سیستم روشنایی فرودگاه

۴-۶-۱- مسئولیت‌ها و روش اجرایی بازرسی‌ها

به منظور اطمینان از عملکرد صحیح سیستم‌های الکتریکی و علائم بصری شامل تابلوهای سطوح واقع در مناطق عملیاتی بزرسی‌های دوره‌ای و روزانه توسط مسئولین تعمیر و نگهداری سیستم‌های فوق انجام می‌گیرد.

گروه مهندسی برق و روشنایی باند مسئول پیگیری و انجام فعالیت‌های تعمیرات و نگهداری روزانه، دوره‌ای و در شرایط اضطراری سیستم‌های الکتریکی شامل تجهیزات کمک بصری شامل تابلوهای سطوح و سیستم روشنایی سطوح پروازی است.

نحوه انجام بازرسی‌ها به شکل زیر می‌باشد:

- ذ) بازرسی‌های عملیاتی بودن سیستم‌ها حداقل یک بار در روز انجام می‌شود.
- ر) بازرسی‌های فنی با توجه به دستورالعمل‌های فنی داخلی به شکل روزانه، هفتگی و ماهانه انجام می‌شود.
- ز) تعمیرات اضطراری با توجه به دستورالعمل‌های محلی و دستورالعمل‌های دستگاه‌ها انجام می‌شود.
- س) بازرسی از تمام چراغ‌های سیستم تقرب فرودگاه، چراغ‌های PAPI، چراغ‌های باند، چراغ‌های تاکسی روها و چراغ‌های هشدار دهنده فرودگاه توسط سرکشیک واحد روشنایی یا نماینده ایشان انجام خواهد شد.

۴-۶-۲- روش ثبت بازرسی‌ها و انجام اقدام اصلاحی و پیشگیرانه

نتایج بازرسی‌ها در کتابچه گزارش روزانه واحدهای مرتبط ثبت می‌گردد. اقدامات اصلاحی و یا پیشگیرانه به منظور برطرف نمودن یافته‌های نامنتطبق و یا پیشگیری از بروز یافته‌های نامنتطبق توسط واحد مربوطه انجام می‌گردد.

۴-۶-۳- هماهنگی انجام تعمیر و نگهداری منظم و اضطراری

کسب مجوز از برج مراقبت پرواز به منظور هر گونه ورود به باند یا تاکسی روه‌های فرودگاه جهت بازرسی و یا انجام فعالیت‌های تعمیر و نگهداری الزامی است.

در صورتی که فعالیت‌های تعمیر و نگهداری روی مناطق عملیاتی موجب بسته شدن و یا تاخیر در

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

روند جریان پروازی گردد هماهنگی صدور نوتام مربوطه توسط اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) مطابق با بند ۴-۱ انجام خواهد شد.

۴-۶-۴- برق اضطررای فرودگاه

به منظور بالا بردن قابلیت اطمینان تامین نیروی برق، شبکه برق فرودگاه از چهار خط جداگانه ۲۳۰ کیلو ولت جداگانه تغذیه می‌گردد. همچنین نقاط حساس فرودگاه مجهز به سیستم دیزل ژنراتورهای برق اضطراری و یا سیستم‌های UPS بوده که در شرایط قطع برق سراسری در کوتاه ترین زمان ممکن وارد مدار شده و نیروی برق مورد نیاز تجهیزات را تامین می‌کند.

با توجه به استقرار سیستم کمک ناوبری فرود دقیق ILS CATII در فرودگاه سیستم روشنایی سطوح پروازی مجهز به دیزل ژنراتورهای جداگانه بوده که در کمتر از یک ثانیه برق مورد نیاز را تامین می‌کند. سیستم‌های کمک ناوبری فرودگاه نیز متصل به سیستم تامین برق سیستم روشنایی سطوح پروازی می‌باشند.

تجهزات مستقر در ترمینال مسافری از سیستم UPS و دیزل ژنراتورهای جداگانه استفاده می‌کنند. برق کابین برج مراقبت پرواز از طریق سیستم UPS تامین می‌گردد. همچنین دیزل ژنراتورهای موجود در ساختمان برج مراقبت پرواز سیستم UPS را پشتیبانی می‌کنند.

تعمیر، نگهداری تست سیستم‌ها و سرویس تجهیزات یاد شده فوق به پیمانکاران واجد شرایط سپرده شده است و نظارت بر کار پیمانکار یاد شده بر عهده دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) است.

۷-۴- نگهداری محوطه جابه جایی (Movement Area)

۷-۴-۱- روش نگهداری از سطوح روسازی شده در محوطه جابجایی

مناطق شامل زیر سازی در فرودگاه مانند باند، تاکسی روها و پرونها که به منظور عملیات هوانوردی طراحی شده اند در صورت نیاز از دید عمرانی توسط حوزه معاونت توسعه زیر ساختها (مدیر کل دفتر امور فنی و اجرایی) و از دید تجهیزات و علائم بصری و تجمع لاستیک روی باند توسط حوزه معاون بهره برداری فرودگاهی (مدیرکل دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی) تعمیر و نگهداری می گردند.

۷-۴-۱-۱- شرایط مورد نیاز در مناطق دارای زیر سازی

برخی الزامات و شرایط مورد نیاز مناطق دارای زیر سازی به شرح ذیل است:

ش) ارتفاع بین حاشیه مناطق زیر سازی و شانه‌های آن نباید از ۸ سانتی متر بیشتر باشد. (اختلاف سطح بین شانه آسفالت یا بتون و شانه آن بیش از ۸ سانتی متر نباشد.)

ص) هیچ گونه چاله یا حفره‌ای با عمق بیشتر از ۸ سانتی متر در مناطق دارای زیر سازی نباید وجود داشته باشد. همچنین هیچ گونه چاله یا حفره‌ای که لبه‌های آن دارای زاویه‌ای بیشتر از ۴۵ درجه باشد، نباید وجود داشته باشد.

ض) مناطق عملیاتی بایستی عاری از هر گونه شکاف، ترک و یا سطوحی باشد تا موجب اختلال در حرکت هواپیما نگردد.

ط) گل، خاک، شن، برف، یخ، قطعات جدا شده ناشی از عملیات هوانوردی، اشیای خارجی، آثار لاستیک هواپیما روی باند و موارد دیگری که موجب آلودگی مناطق عملیاتی شود باید سریعاً جمع آوری گردند.

تبصره ۱: دستورالعمل عملیات زمستانی به شماره سند WI-QAO-06 در ضمیمه شماره ۴ نظام نامه به طور مجزا آمده است. در این دستورالعمل شرح فعالیتها و هماهنگیها در عملیات زمستانی و برف رویی در مناطق ایرساید و لندساید فرودگاه آمده است. همچنین ماشین آلات برف رویی و تجهیزات پشتیبانی در عملیات زمستانی، عوامل اجرایی در عملیات زمستانی، محدوده و فرماندهی عملیات، آمادگی برای انجام عملیات زمستانی، عملیات یخ زدایی، انجام عملیات برف رویی، اولویت عملیات برف رویی در ایرساید، عملیات برف رویی در لندساید، اجرا و ساماندهی عملیات برف رویی،

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

اطلاع رسانی و مدیریت عملیات به همراه پشتیبانی و تدارکات مورد نیاز آمده است.

تبصره ۲: در شرایط عملیات زمستانی استفاده از محلول‌های ضد یخ، برای برطرف نمودن برف و کنترل یخ و یا استفاده از موادی که به منظور افزایش اصطکاک مناطق عملیاتی استفاده می‌شوند اجتناب ناپذیر است.

ظ) سطح باند پروازی باید در مقابل تغییر شکل (جمع شدگی) مقاوم بوده و دارای شرایط مطلوب اصطکاکی باشد.

ع) حلال‌های شیمیایی که به منظور تمیز نمودن سطوح دارای زیر سازی استفاده می‌شوند باید سریعاً جمع آوری شوند. (توجه به دستورالعمل کارخانه‌ای استفاده از این حلال‌ها ضروری است).

غ) مناطق عملیاتی فرودگاه طوری طراحی شده‌اند که از جمع شدن آب روی آن‌ها که موجب عدم رویت رنگ آمیزی مناطق عملیاتی و اخلال در عملیات امن هواپیما می‌شود جلوگیری به عمل آید. در انجام فعالیت‌های تعمیر و نگهداری توجه آن ضروری است.

ف) هر گونه حفره، شکاف و برآمدگی در سطوح پروازی باید بلافاصله تعمیر گردد.

ق) آب‌های ایستا، گل، قطعات جدا شده از عملیات هوانوردی، اثر لاستیک به جا مانده بر روی باند پروازی و مواد آلاینده دیگری که در عملیات هوانوردی موثر هستند در کلیه سطوح پروازی باید سریعاً جمع آوری گردند.

ک) با هماهنگی مدیرکل دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی از طریق گروه بهسازی و نگهداری اماکن به طور دوره‌ای (حداقل هر سه ماه یکبار یا با توجه به تعداد پروازهای روزانه) میزان اصطکاک سطح باند پروازی سنجیده شده ولی در صورت نیاز اقدام به لاستیک زدایی سطوح پروازی خواهند نمود.

ل) علائم بصری روی مناطق عملیاتی که کمرنگ شده و یا از بین رفته اند باید سریعاً رنگ آمیزی مجدد گردند.

م) نسبت به برطرف نمودن آب‌های جمع شده روی سطح پروازی به سبب عدم کفایت زهکشی باید سریعاً اقدام گردد.

ن) نسبت به جمع آوری آب‌های جمع شده روی تاکسی‌روها یا سطح ایرون که عمق آن‌ها موجب عدم رویت رنگ آمیزی سطوح می‌گردد باید سریعاً اقدام گردد.

تبصره ۱: بازرسی از محوطه حرکت فرودگاه مطابق با بند ۴_۵ انجام می‌شود.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

تبصره ۲: تعمیر و نگهداری سطوح پروازی با استفاده از پیمانکاران واجد شرایط انجام می‌گیرد.

۴-۷-۲- روش نگهداری از سطوح روسازی نشده در محوطه جا به جایی

سطوح روسازی نشده در محوطه حرکت موجود نیست.

۴-۷-۳- روش نگهداری و علف زدایی حریم باندها (استریپ باند) و مسیره‌های

خزش

علف زدایی منطقه استریپ پروازی به شکل دوره‌ای (هر سه ماه یکبار) با هماهنگی با معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از طریق دفتر برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری و همکاری دفتر بازسازی و بهسازی ابنیه و تاسیسات شهر فرودگاهی، انجام می‌گردد.

مطابق با استاندارد وجود هر گونه مانع، در استریپ باند پروازی ممنوع بوده و توسط بازرسی‌های اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و دفتر بازسازی و بهسازی ابنیه و تاسیسات شهر فرودگاهی پایش می‌گردد. نتیجه پایش‌ها و اقدامات انجام شده به معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت گزارش شده و ایشان با توجه به شرایط حاکم اقدامات مقتضی را انجام خواهند داد. پس از انجام فعالیت‌ها در جهت اصلاحات مورد نیاز، اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و دفتر بازسازی و بهسازی ابنیه و تاسیسات شهر فرودگاهی نسبت به بازدید مجدد اقدام می‌نمایند.

۴-۷-۴- مسئولیت و روش نگهداری از زهکشی سطوح پروازی

تعمیر و نگهداری زهکشی سطوح پروازی از طریق دفتر امور فنی و اجرایی انجام می‌گردد.

اطلاعات تکمیلی در دستورالعمل تعمیر و نگهداری محوطه حرکت فرودگاه (WI_QAO_09) در

ضمیمه شماره ۷ آمده است.

۴-۸- روش انجام ایمن فعالیت‌های عمرانی و زیر ساختاری فنی فرودگاه

هدف از این دستورالعمل شرح مقدمات برنامه ریزی و هدایت ایمن فعالیت‌های عمرانی و زیرساختاری فنی در مناطق عملیاتی یا اطراف آن است که امکان دارد ایمنی و سطح بی خطری موانع مناطق عملیاتی را به خطر بیندازد.

۴-۸-۱- کارهای کوتاه مدت

برای فعالیت‌هایی که تا ۳۰ دقیقه به طول می‌انجامد و در جریان عادی عملیات پروازی خللی ایجاد نمی‌کند صدور نوتام نیازی نیست. این فعالیت‌ها شامل علف زدائی، نظافت و یا جاروب مناطق عملیاتی، تعمیرات جزئی زیر سازی، تعمیر و نگهداری تابلوها، علائم بصری، چراغ‌ها، رنگ آمیزی سطوح، بازدیدها و بازرسی‌ها است.

با اجازه برج مراقبت پرواز، فعالیت افراد با ابزارهای دستی در محوطه استریپ باند پروازی در خلال عملیات پروازی تحت شرایط ذیل مجاز است:

أ) پروازی در حال انجام نباشد.

ب) در شرایط روشنایی روز باشد.

ت) تحت نظارت اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما باشند.

در زمان انجام فعالیت‌ها باید تماس رادیویی مداوم با برج مراقبت پرواز برقرار باشد. زیرا در هر زمان کنترلر برج به لحاظ حفظ ایمنی امکان دارد دستور تخلیه محل مورد نظر را صادر کند.

آموزش‌ها و هشدارهای لازم قبل از شروع فعالیت به تمام پیمانکاران و افرادی که قرار است در مناطق عملیاتی به فعالیت بپردازند، خصوصاً افرادی که تحت نظارت مداوم اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما نبوده و در یک منطقه مشخص شده کار خواهند کرد داده می‌شود.


برای کارهای محدودی که بیشتر از ۳۰ دقیقه بطول می‌انجامد نوتام مربوطه صادر می‌شود. نوتام صادر شده حاوی اطلاعاتی شامل شرایط کار، مناطق تحت تاثیر، مدت زمان فعالیت، زمان خاتمه است. این نوتام حداقل ۲۴ ساعت قبل از آغاز فعالیت صادر می‌شود. هدف از صدور این نوتام به حداقل رساندن اختلال در روند برنامه ریزی پروازی است.

در زمان انجام فعالیت‌های عمرانی و زیرساختاری فنی در مناطق عملیاتی استفاده از علائم هشدار دهنده، تعیین کننده حریم و با رنگ آمیزی‌های استاندارد مشخص کننده الزامی است.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

در شرایطی که امکان صدور نوتام در ۲۴ ساعت قبل وجود ندارد، مسئولیت تصمیم‌گیری انجام فعالیت بر عهده معاون بهره‌برداری فرودگاهی با هماهنگی نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران است.

برای انجام کلیه کارهای کوتاه مدت در ایرساید اخذ مجوز فعالیت مطابق با فرم شماره FR-QAO-43 توسط پیمانکار مربوطه الزامی است.

شماره سند: FR-QAO-43 ویرایش: دوم صفحه: ۱ از ۲	معاونت بهره برداری فرودگاهی فرم مجوز فعالیت در ایرساید	 شهر فرودگاهی امام خمینی
---	---	---

هرگونه فعالیت عمرانی، ساختمانی، تعمیراتی و نگهداری بر روی تجهیزات، سطوح پروازی و ابرون شامل علف زدایی سطوح نیازمند دریافت این مجوز می‌باشد.

پیمانکار: _____

نوع عملیات: ساختمانی تعمیراتی نگهداری علف زدایی سطوح

مکان عملیات: ثابت متغیر محل دقیق: _____

مدت زمان انجام عملیات: _____ تاریخ شروع عملیات: _____ تاریخ پایان عملیات: _____

نوع فعالیت: روزانه شبانه روزی در خلال انجام پروازها

زمان شروع: _____ زمان پایان: _____

تعداد پرسنل انجام دهنده عملیات: _____ ناظر فنی عملیات (ON CALL): _____ تلفن همراه: _____

وسایل نقلیه و تجهیزات مورد نیاز جهت انجام عملیات: _____


TWY یا STAND هایی که باید بسته شوند یا تحت تاثیر قرار می‌گیرند: _____

نحوه رفع FOD: _____

ناظر ایمنی عملیات مسئول: نحوه نظارت:	الزامات پیمانکار و کارگران
<input type="checkbox"/>	آگاهی از تماس های اضطراری
<input type="checkbox"/>	گذراندن دوره آموزشی ویژه عملیات در ایرساید (با توجه به منطقه عملیاتی)
<input type="checkbox"/>	آگاهی از عدم ایجاد FOD و خطرات آن
<input type="checkbox"/>	رفع FOD در اسرع وقت
<input type="checkbox"/>	رعایت نکات ایمنی و وسایل حفاظت فردی کارکنان
<input type="checkbox"/>	اشکانات امدادی اولیه
<input type="checkbox"/>	محصور سازی محوطه عملیات با استفاده از علائم و ابزار ایمنی

اطلاع رسانی در خصوص این پروژه به واحدهای ذیل انجام پذیرفته است:

<input type="checkbox"/> پلیس فرودگاه	<input type="checkbox"/> حوزه معاونت عملیات هوانوردی - اداره کنترل ترافیک
<input type="checkbox"/> حوزه معاونت توسعه زیرساخت	<input type="checkbox"/> هوایی (مراقبت پرواز)
<input type="checkbox"/> حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی	<input type="checkbox"/> مدیر ایمنی و تضمین کیفیت
<input type="checkbox"/> شرکت‌های هواپیمایی مربوطه	<input type="checkbox"/> اداره کل حراست
<input type="checkbox"/> شرکت‌های خدمات هندلینگ مربوطه	<input type="checkbox"/> یگان سپاه حفاظت فرودگاهی

<p>شماره سند: FR-QAO-43 ویرایش: دوم صفحه: ۲ از ۲</p>	<p>معاونت بهره برداری فرودگاهی فرم مجوز فعالیت در ایرساید</p>	 <p>شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
--	---	---

امضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	سمت	
			مدیر ایمنی فرودگاه	تهیه کننده
			مدیر ایمنی عملیات هوانوردی	تاییدکنندگان
			رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)	
			رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	
			پیمانکار و ناظر مجری پروژه	
			نماینده اداره کل حراست فرودگاه	
			معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران	
			معاون بهره برداری فرودگاهی	تصویب کننده

۲-۸-۴- دستورالعمل انجام کارهای ساختمانی MOWP

تمام فعالیت‌های از قبل برنامه ریزی شده عمرانی و زیر ساختاری فنی در مناطق عملیاتی دارای یک روش اجرائی مدون بوده مطابق با فرم شماره FR-QAO-44 و نوتام مربوطه به آن نیز صادر می‌شود. این روش مدون برای تمام فعالیت‌هایی که به شکل جزئی و یا کامل موجب مسدود و محدود شدن باند یا تاکسی روهای فرودگاه و یا اپرون‌های مسافری و باری می‌شود تهیه می‌شود.

جهت کلیه فعالیت‌هایی که سطوح محدودیت موانع در حاشیه مناطق عملیاتی را نیز به خطر می‌اندازد و یا نحوه فعالیت و تردها موجب تاثیر گذاری در ایمنی مناطق عملیاتی و عملیات ایمن پروازی می‌شود روش اجرایی تهیه می‌گردد.

در این روش اجرایی توصیه‌ها، برنامه ریزی‌ها و نحوه هماهنگی‌های انجام فعالیت آورده می‌شود. محدودیت‌های مکانی و زمانی انجام فعالیت و نحوه تاثیر آن بر عملیات هوانوردی در مناطق عملیاتی آن آورده می‌شود.

قبل از برنامه ریزی انجام فعالیت‌ها در مناطق عملیاتی مسئول پروژه باید با حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی هماهنگی‌های لازم را به عمل آورد. در شرایط اضطراری و نیاز به انجام فعالیت‌های اضطراری کلیه هماهنگی‌ها به طور شفاهی قبل از شروع به کار انجام می‌شود. (خصوصاً" با اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) و اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما)

در کارهای از قبل برنامه ریزی شده، روش اجرائی تهیه شده باید حداقل تا دو هفته قبل از اجرا به تایید و تصویب حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی برسد.

۳-۸-۴- مسئولیت‌ها

معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران مسئولیت کلی جنبه‌های ایمنی عملیاتی فعالیت‌های ساختمانی فرودگاه و تصویب رسمی روش اجرایی مدون آنها را دارند.

نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران مسئول نظارت بر ایمنی فعالیت‌های ساختمانی فرودگاهی در حوزه محوطه مانور فرودگاه^۱ است.

¹ Maneuvering area

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

معاون بهره برداری فرودگاهی یکی از افرادی را که دارای مهارت‌ها و صلاحیت‌های لازم در راستای نوع فعالیت مورد نیاز است به عنوان ناظر بر ایمنی در فعالیت‌های ساختمانی فرودگاهی انتخاب می‌نماید. مسئول نظارت بر ایمنی در فعالیت‌های ساختمانی فرودگاهی مسئول اطمینان از انجام فعالیت‌ها مطابق با دستورالعمل‌های عملیاتی استاندارد و متن روش اجرایی مصوب آن است. همچنین او در محل انجام فعالیت در زمان انجام کار حضور داشته و از اینکه فعالیت‌ها، ایمنی پروازها را به خطر نمی‌اندازند اطمینان حاصل می‌کند.

بخش‌های ذیل مسئول برنامه ریزی، در نظر گرفتن تمهیدات ایمنی و انجام فعالیت‌های ساختمانی فرودگاهی در حوزه ایرساید هستند:

أ) حوزه معاونت توسعه زیرساختها

ب) حوزه نمایندگی اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران

ت) حوزه دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی

ث) حوزه توسعه عمران و تجهیز منابع

شرکت‌های خدمات زمینی و شرکت‌های هواپیمایی در صورت نیاز از انجام فعالیت‌ها مطلع می‌شوند.

۴-۱-۳-۱ وظایف مسئول نظارت بر ایمنی در فعالیت‌های ساختمانی

فرودگاهی:

أ) اطمینان از ایمنی عملیات پروازی و هدایت ایمن روزانه فعالیت‌ها مطابق با روش اجرایی مدون تصویب شده

ب) اطمینان از صدور نوتام جهت انجام فعالیت و بررسی و تطابق نوتام با روش اجرایی مدون تصویب شده
ت) ارائه اطلاعات مورد نیاز به شکل روزانه به اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) به منظور اطمینان از اجرای ایمن فعالیت‌ها

ث) تعامل و ارتباط روزانه با مدیر پروژه و پیمانکار مربوطه به منظور اطمینان از اجرای ایمن فعالیت‌ها در رابطه با ایمنی عملیات هوانوردی.

ج) اطمینان از صحت علامت گذاری و نصب چراغ‌های هشدار دهنده مشخص کننده حریم فعالیت‌ها و مناطق غیر عملیاتی مطابق با روش اجرایی مدون آن.

ح) اطمینان از فعالیت خودروها و ماشین آلات درگیر مطابق با استاندارد و دارا بودن رنگ آمیزی و

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

- چراغ‌های هشدار دهنده و یا تحرک آن‌ها تحت اسکورت خودرو و فرد ذیصلاح
- (خ) اطمینان از اینکه خودروها، ماشین‌آلات، تجهیزات و اجزائی که مستقیماً در کار استفاده نمی‌شوند در مکان‌هایی خارج از مناطق قرار گیرند که موجب به خطر افتادن سطوح ایمنی پروازی، منطقه بلند شدن، منطقه نشست و یا تداخل در ارسال امواج تجهیزات کمک ناوبری نشود.
- (د) اطمینان از اینکه مسیرهای دسترسی مطابق با روش اجرایی استفاده می‌شوند.
- (ذ) تخلیه سریع، جابجائی خودروها، ماشین‌آلات و افراد از مناطق عملیاتی به منظور حفظ ایمنی عملیات پروازی
- (ر) اطمینان از اینکه مناطق عملیاتی برای عملیات هواپیما پس از تخلیه و جابجائی خودروها، ماشین‌آلات و افراد ایمن است.
- (ز) اطمینان از اینکه نور افکن‌ها یا سیستم‌های روشنایی دیگر مورد استفاده در فعالیت‌های محفوظ شده اند که هیچ خطری را در عملیات پروازی بوجود نمی‌آورد.
- (س) مسئول نظارت بر ایمنی در فعالیت‌های ساختمانی فرودگاهی بلافاصله پس از اتمام فعالیت و ایمن سازی منطقه به اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) اطلاع رسانی نموده و زمان ابطال نوتام صادر شده را بیان نماید.

۴-۸-۴ لیست توزیع روش اجرایی انجام کارهای ساختمانی MOWP

- (أ) حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی
- (ب) حوزه معاونت توسعه زیرساخت‌ها
- (ت) حوزه دفتر توسعه عمران و تجهیز منابع
- (ث) شرکت‌های ارائه دهنده خدمات زمینی (هندلینگ)
- (ج) شرکت‌های هواپیمایی (در صورت نیاز)

شماره سند: FR-QAO-44 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۲	معاونت بهره برداری فرودگاهی فرم روش اجرایی انجام فعالیت‌های عمرانی و فنی در ابرساید (MOWP)	
---	--	--

شرح روش اجرایی:

محل انجام پروژه:

محدودیت‌های ایجاد شده:

مشارکت کنندگان عملیات اجرایی:

مدت زمان انجام پروژه:

مقدمات اجرای عملیات:

تعیین و معرفی ناظرین فنی، اجرایی و ایمنی:

مراحل اجرای عملیات:

مسیرهای ترددی:

محل دیو و استقرار ماشین آلات:

نحوه رفع FOD:

شماره سند: 44-QAO-FR ویرایش: اول صفحه: ۲ از ۲		معاونت بهره برداری فرودگاهی فرم روش اجرایی انجام فعالیت‌های عمراتی و فنی در ایرساید (MOWP)		 شهر فرودگاهی امام خمینی	
اعضاه	تاریخ	نام و نام خانوادگی	سمت		
			مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	تهیه کنندگان	
			رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)		
			رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما		
			مدیرکل عملیات فرودگاهی	تایید کنندگان	
			مدیرکل دفتر بازرسی و بهسازی فرودگاهی		
			بیمانگار مجری پروژه		
			بخش نظارت مقیم-مشاور		
			مدیرکل حراست فرودگاه		
			مدیرکل دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی		
			معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران		
			معاون بهره برداری فرودگاهی	تصویب کننده	

۴-۸-۵- رنگ آمیزی و شناسایی خودروها و ماشین آلات

خودروها و ماشین آلات و اجزاء آنها که در فعالیت‌های فرودگاهی درگیر هستند به عنوان موانع متحرک محسوب می‌شوند. خودروها و ماشین‌آلاتی که به طور معمول در مناطق عملیاتی تردد می‌کنند با رنگ‌های متمایز و با قابلیت رویت بالا رنگ آمیزی می‌شوند. چراغ‌های هشدار دهنده به رنگ‌های زرد، آبی یا قرمز در حالت‌های چرخان و یا چشمک زن که بدین منظور طراحی شده‌اند استفاده می‌شوند.

خودروها و ماشین‌آلاتی که در مناطق عملیاتی در ساعات شب در مناطق عملیاتی تردد می‌کنند مجهز به چراغ‌های جلو و عقب روشن و چراغ هشدار دهنده روی سقفی می‌باشند.

خودروها و ماشین‌آلاتی که به ندرت در فعالیت‌های فرودگاهی شرکت می‌کنند مانند ماشین‌آلات و تجهیزات پیمانکاران نیازی به انجام رنگ آمیزی و یا نصب چراغ هشدار دهنده و داشتن تجهیزات ارتباطی ندارند لیکن در تمام زمان‌ها باید توسط مسئول نظارت بر ایمنی تعیین شده، اسکورت شوند.

۴-۸-۶- امنیت فعالیت‌های ساختمانی فرودگاه

اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) پس از اطلاع از فعالیت‌ها به شکل اداری و طی مراحل مربوطه نسبت به صدور مجوزهای تردد موقت برای ماشین‌آلات، خودروها و افراد اقدام نموده و مسئولیت افراد با ناظر پیمانکار آنها است. ورود و خروج پیمانکاران به مناطق عملیاتی از طریق درب‌های تحت کنترل بوده و در صورت بعد مسافت تا محل کار اسکورت خواهند شد.

۴-۹- مدیریت پرواز

مدیریت پرواز به فرآیند کنترل و نظارت بر تمامی فعالیت‌های انجام شده در پروازهای مسافری و باری فرودگاه اطلاق می‌شود. این فعالیت‌ها شامل هرگونه حرکت هواپیماها، خودروها، ماشین‌آلات، تجهیزات، افراد و ارائه خدمات به پروازها است.

۴-۹-۱- حوزه فعالیت

با توجه به لزوم تفکیک حوزه مسئولیت و وظایف واحدهای درگیر در فرآیند کنترل ترافیک فرودگاهی، حوزه فعالیت واحدهای درگیر به شرح زیر است:

أ) حوزه فعالیت مدیریت پرواز فرودگاه پروازهای مسافری، باری و جاده‌های دسترسی مربوط به آنها است.

ب) حوزه فعالیت اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) منطقه مانور فرودگاه (باند‌های پروازی و تاکسی‌وی‌ها) است.

ت) نظارت بر تمام فعالیت‌های شرکت‌های هواپیمایی، شرکت‌های ارائه دهنده خدمات هوایی (هندلینگ)، پیمانکاران و نظارت بر کلیه تردها در پرواز توسط واحد مارشال انجام می‌گردد.

ث) برج مراقبت پرواز مسئول تعیین نظم پروازهای ورودی به پرواز و خروجی از پرواز می‌باشد.

ج) مسئولیت ایمنی پروازهای پارک شده در استندهای پروازهای مسافری و باری بر عهده شرکت‌های هواپیمایی مربوطه است.

شرح وظایف کنترلر پرواز، سرکشیک پرواز و مدیر پرواز در ضمیمه شماره ۱۱ این کتاب به شماره سند WI_AMD_02 آمده است.

مسئولیت بخش‌های مختلف در کنترل ترافیک فرودگاهی در محوطه پرواز و انجام هماهنگی بین واحدهای درگیر در ضمیمه شماره ۸ این کتاب به شماره سند WI_QAO_10 آمده است. در این دستورالعمل وظایف و مسئولیت‌ها در هدایت هواپیماهای ورودی (هدایت زمینی هواپیما به محل پارک در پرواز)، دستورالعمل استارت و پوشش بک هواپیماها و هدایت پروازهای خروجی آمده است.

۲-۹-۴- تخصیص موقعیت پارک به هواپیماها

تخصیص محل‌های پارک هواپیما توسط اداره برنامه ریزی و هماهنگی پروازی و نظارت و اجرای واحد مدیریت پرواز با توجه به ابعاد هواپیما و حداکثر هواپیمای قابل پذیرش در آن محل مطابق با نقشه‌های طراحی پروازهای مسافری، باری و سلام انجام می‌گردد.

أ) تخصیص محل‌های پارک هواپیما در استندهای متصل به پل تلسکوپی و هماهنگی با شرکت‌های هواپیمایی، مدیریت ترمینال و شرکت‌های ارائه دهنده خدمات زمینی در خصوص کلیه استندها توسط اداره برنامه ریزی و هماهنگی پرواز (TOC) انجام می‌گردد.

ب) اطلاع رسانی منابع تخصیص داده شده پروازها در خصوص کلیه استندها توسط اداره برنامه ریزی و هماهنگی پروازی به ادارات مراقبت پرواز و عملیات ایمنی زمینی هواپیما انجام می‌گردد.

ت) استندهای زیرتوسط پل‌های تلسکوپی به ترمینال مسافری متصل هستند.

104L, 104, 104R, 106L, 106, 106R, 108L, 108, 108R, 110, 112L, 112, 112R, 114L, 114, 114R, 116L, 116, 116R,

ث) استندهای زیر به عنوان استندهای ریموت در پرواز مسافری هستند.

100, 102, 118, 120, 120R, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134L, 134R, 136, 138, 140, 142, 144, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 158, 160, 162, 164R, 164L, 400, 400L, 400R, 401, 402, 402L, 402R, 403, 404, 404L, 404R, 405, 406, 406L, 406R, 407, 408, 408R

توجه: استندهای شماره 164L و 134R به گونه‌ای طراحی شده اند که هواپیما با موتور روشن وارد محل پارک شده و موقعیت را با موتور روشن بدون نیاز به پوش بک ترک کند.

ج) استندهای زیرتوسط پل‌های تلسکوپی به ترمینال سلام متصل هستند.

204L, 204, 204R, 205L, 205, 205R, 206L, 206, 206R

ح) استندهای زیر به عنوان استندهای ریموت در پرواز ترمینال سلام هستند.

201, 202, 202L, 202R, 203, 203L, 203R, 207, 207L, 207R, 208

خ) استندهای شماره‌های زیر به عنوان استندهای ریموت در اپرون باری هستند.

301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321

توجه: به منظور ارتقاء ایمنی مطابق با الزامات ایکائو و ACI رنگ آمیزی خط مرکزی کلیه استندها در اپرون‌های فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به رنگ زرد و رنگ آمیزی کلیه استندهای سمت راست (xxxR) به رنگ آبی و کلیه استندهای سمت چپ (xxxL) به رنگ نارنجی رنگ آمیزی شده است.

د) R5, R6 به عنوان استندهای ایزوله در انتهای تاکسی رو B قرار دارند.

ذ) محدودیت‌های پارک هواپیما در استندهای اپرون‌های فرودگاه بین‌المللی امام خمینی^(۵) به شرح زیر است:

۱- حداکثر طول بال و حداکثر طول هواپیمای قابل پذیرش در استندها مطابق با جدول درج شده در نقشه (مطابق با جدول زیر) خواهد بود.

۲- استفاده از پوش بک برای خروج هواپیما از کلیه استندها بجز استندهای 134R و 164L الزامی است.

۱۱) تبصره ۱: خروج هواپیماها مطابق با الزامات سازمان هواپیمایی کشوری منوط به حضور دو نفر ناظر بال هواپیما (Wingman) و نفر فنی شرکت هواپیمایی است. (حضور ناظرین دو سر بال در کلیه جابجایی‌های هواپیماها الزامی است.)

تبصره ۲: روشن نمودن موتور هواپیما همزمان با پوش شدن هواپیما از استند ممنوع است.

۳- پارک هواپیما با موتور روشن در استندهای 138, 140, 146, 150 صرفاً وقتی امکان پذیر است که استندهای 136 برای استند 138، 142 برای استند 140، 144 برای استند 146 و 148 برای استند 150 تا زمان اتمام تخلیه مسافرگیری یا بارگیری هواپیما خالی باشند. در صورت وجود هواپیما در استندهای ذکر شده از استندهای 138, 140, 146, 150 صرفاً برای پارک هواپیماهای جابجا شده‌ی با پوش بک بدون مسافر استفاده شوند.

۴- پارک همزمان دو پرواز در استندهای 104L-104R، 106L-106R و 108L-108R با توجه به طول بال و طول هواپیمای درج شده در جدول نقشه بلامانع است. لازم به ذکر است در صورت پارک هواپیما در هر یک از استندهای چپ یا راست از پارک هواپیما در استندهای مرکزی هم شماره اجتناب شود.

۵- در هنگام پارک هواپیما در استند 112R از پارک هواپیما در استندهای 114L و 112 خودداری شود.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

- ۶- در صورت پارک هواپیما در استند 114L یا 114R از پارک هواپیما در استند 114 خودداری گردد.
- ۷- در صورت پارک هواپیما در استند 116L یا 116R از پارک هواپیما در استند 116 خودداری گردد.
- ۸- در صورت پارک هواپیما در استند 120R از پارک هواپیما در استند 120 و 122 خودداری گردد.
- ۹- در صورت پارک هواپیما در استند 202 از پارک هواپیما در استندهای 202R و 202L خودداری گردد.
- ۱۰- در صورت پارک هواپیما در استند 203 از پارک هواپیما در استندهای 203R و 203L خودداری گردد.
- ۱۱- در صورت پارک هواپیما در استند 204 از پارک هواپیما در استندهای 204R و 204L خودداری گردد.
- ۱۲- در صورت پارک هواپیما در استند 205 از پارک هواپیما در استندهای 205R و 205L خودداری گردد.
- ۱۳- در صورت پارک هواپیما در استند 206 از پارک هواپیما در استندهای 206R و 206L خودداری گردد.
- ۱۴- در صورت پارک هواپیما در استند 207 از پارک هواپیما در استندهای 207R و 207L خودداری گردد.
- ۱۵- در صورت پارک هواپیما در استند 400 از پارک هواپیما در استندهای 400R و 400L خودداری گردد.
- ۱۶- در صورت پارک هواپیما در استند 402 از پارک هواپیما در استندهای 402R و 402L خودداری گردد.
- ۱۷- در صورت پارک هواپیما در استند 404 از پارک هواپیما در استندهای 404R و 404L خودداری گردد.
- ۱۸- در صورت پارک هواپیما در استند 406 از پارک هواپیما در استندهای 406R و 406L خودداری گردد.
- ۱۹- در صورت پارک هواپیما در استند 408 از پارک هواپیما در استندهای 406R ، 406L ، 406 و 408R خودداری گردد.

۲۰- در صورت پارک هواپیمای رده F در استند 408 هنگام خروج هواپیما (هنگام پوش شدن هواپیما) استندهای 404L, 404R, 404 باید خالی بوده و هواپیما تا استقرار روی خط مرکزی تاکسی وی A پوش گردد.

- ۲۱- همزمانی ورود و خروج در استندهای 204L و 203R ممنوع است.
- ۲۲- همزمانی ورود و خروج در استندهای 205L و 204R ممنوع است.
- ۲۳- استفاده از استند ۲۰۶ برای پذیرش هواپیماهای A340 و B777 با توجه به فاصله ۶ متری از دکل روشنایی اپرون منوط به عملیاتی بودن سیستم DGS خواهد بود.

ر) جدول شماره استندهای اپرون مسافری و باری و حداکثر طول بال و طول هواپیمای قابل پذیرش مطابق جداول زیر آمده است:

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

جدول شماره استندهای اپرون مسافری، حداکثر طول بال (متر) و طول هواپیمای (متر) قابل پذیرش در آنها

STAND NUMBER	MAX. WING SPAN(m)	MAX. LENGTH(m)
100	60	71
102	65	71
104L	34	47
104	56	76.23
104R	34	54
106L	34	47
106	65	76.23
106R	36	54
108L	34	47
108	65	76.23
108R	34	54
110	65	76.23
112L	45	54
112	45	54
112R	65	76.23
114L	35	54
114	65	76.23
114R	36	54
116L	36	54
116	65	73
116R	36	54
118	65	76.23
120	65	76.23
120R	80	76.23
122	65	76.23
124	65	76.23
126	65	76.23
128	65	76.23
130	65	76.23
132	65	76.23
134L	65	76.23
134R	25.5	50
136	54	61.50
138	65	70.50
140	65	70.50
142	54	61.50
144	45	61.50
146	65	70.50
148	45	61.50
150	65	70.50
152	35	61.50
154	45	61.50
156	54	61.50
158	54	61.50
160	54	61.50
162	54	61.50
164R	54	61.50
164L	45	61.50
400	65	76.30
400L	36	50.00
400R	36	50.00
401	36	57.00
402	65	76.30
402L	36	50.00
402R	36	50.00
403	51.9	64.10

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

404	65	76.30
404L	36	50.00
404R	36	50.00
405	51.9	64.10
406	65	76.30
406L	36	50.00
406R	36	50.00
407	51.9	64.10
408	79.8	85.00
408R	36	50.00

جدول شماره استندهای اپرون کارگو، حداکثر طول بال (متر) و طول هواپیمای (متر) قابل پذیرش در آنها

STAND NUMBER	MAX. WING SPAN(m)	MAX.LENGTH(m)
301	65	79.5
302	65	79.5
303	65	79.5
304	65	79.5
305	65	79.5
306	65	79.5
307	65	79.5
308	65	79.5
309	65	79.5
310	51.70	79.5
311	65	79.5
312	47	79.5
313	65	79.5
314	65	79.5
315	65	79.5
316	65	79.5
317	65	79.5
318	48	79.5
319	65	79.5
320	75.40	79.5
321	98.60	79.5

تبصره ۱: در صورت استفاده از باند 29L/11R (باند اضطراری) از استند شماره ۳۰۱ الی ۳۱۰ جهت

پارک هواپیما تا حداکثر ارتفاع دم به صورت جدول زیر استفاده می‌گردد.

شماره استند	ارتفاع دم (متر)
۳۰۱	۱۰
۳۰۲	۱۲
۳۰۳	۱۴
۳۰۴	۱۵
۳۰۵	۱۷
۳۰۶	۲۰
۳۰۷	۲۱
۳۰۸	۲۲
۳۰۹	۲۴
۳۱۰	۲۶

تبصره ۲: جهت ورود یا خروج هواپیمای رده F (مطابق با انکس ۱۴) در استندهای ۳۲۰ و ۳۲۱ فقط

از تاکسی‌وی روبروی آن استفاده می‌گردد.

تبصره ۳: هرگونه جابجایی هواپیما با موتور خاموش در کلیه اپرون‌ها با حضور و تایید مارشالر باید

انجام گردد.

تبصره ۴: ورود و خروج هواپیماها از آشیانه‌ها به اپرون و بالعکس باید با اداره برنامه ریزی و هماهنگی پروازها هماهنگ شود.

جدول شماره استندهای اپرون ترمینال سلام، حداکثر طول بال (متر) و طول هواپیمای (متر) قابل پذیرش در آنها

STAND NUMBER	MAX. WING SPAN(m)	MAX.LENGTH(m)
201	68	75
202L	35.8	70
202	68	75
202R	35.8	70
203L	35.8	70.5
203	68	75
203R	35.8	70.5
204L	35.8	50
204	80	75
204R	35.8	45
205L	35.8	50
205	65	75
205R	35.8	45
206L	35.8	50
206	65	75
206R	35.8	45
207L	35.8	70
207	68	75
207R	35.8	70
208	35.8	70

۳-۹-۴- روش کنترل تجهیزات و افراد

اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما مسئول کنترل افراد و تجهیزات در مناطق عملیاتی است. خودرو کنترل ترافیک و مارشالر اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما که مجهز به سیستم ارتباطی، آژیر و چراغ هشدار دهنده هستند، در محوطه اپرون گشت زده و فعالیت افراد و تجهیزات را تحت نظر دارد. اگر سیستم پارک خودکار هواپیما عملیاتی نباشد و یا هواپیمای ورودی قصد توقف در محلی که مجهز به این سیستم نباشد داشته باشد، خورو مارشالر اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما را به سمت محل پارک مورد نظر راهنمایی می‌کند. فعالیت افراد و تجهیزات در اطراف هواپیما تحت نظر مارشالر بوده و هر گونه تخطی از قانون و استانداردها توسط ایشان پیگیری و برخورد می‌گردد.

۴-۱۰-۱- مدیریت ایمنی پرواز

۴-۱۰-۱-۱- محافظت در برابر جت بلس (حفاظت در مقابل گازهای خروجی و جریانات

هوایی ناشی از موتور هواپیماها)

به منظور پرهیز از گازهای خروجی موتور هواپیماها و یا جریانات هوای ناشی از ملخ هلی کوپترها و یا هواپیماهای ملخی، کنترلر برج با توجه به مسیر حرکت هواپیما یا هلی کوپتر، مسیر این جریانات را پیش بینی کرده و خطرات ناشی از آن را در مورد تحرک وسایل، افراد و دیگر هواپیماهای ورودی، خروجی و یا در حال خزش در مناطق عملیاتی و پروازها را پیش بینی می‌نماید.

۴-۱۰-۲- نظارت بر انجام ایمن عملیات سوختگیری

شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران یا نماینده رسمی آن در فرودگاه که سوخت مورد نیاز هواپیماها را تامین می‌کند، شرکت‌های ارائه دهنده خدمات فنی و یا زمینی به هواپیماها و شرکت‌های هواپیمایی در چهارچوب وظایف محوله خود در پرواز به فعالیت می‌پردازند. نظارت بر انجام ایمن کلیه فعالیت‌های فوق بر عهده اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما است.

موارد خاص دیگر با توجه به شرایط در خصوص مدیریت ایمنی پرواز توسط واحد کنترل ترافیک و یا مارشال با هماهنگی با برج مراقبت پرواز اجرا خواهد شد.

دستورالعمل نظارت بر سوختگیری در مناطق عملیاتی در سند شماره WI_AMD_10 (ضمیمه شماره ۱۹) آمده است.

۴-۱۰-۳- رفع اجسام خارجی از سطح پرواز Sweeping

پروازهای مسافری و باری توسط مارشال حداقل روزی دو بار بازرسی می‌شوند. در صورت مشاهده اشیاء خارجی در سطوح، مارشال به برج مراقبت پرواز گزارش داده و درخواست خودروی جاروب را می‌نماید. هماهنگی حضور خودروی جاروب توسط برج مراقبت پرواز در سطوح مورد نظر شامل مناطق عملیاتی و یا پروازها انجام می‌گردد.

نظارت بر فعالیت خودروی جاروب در پرواز بر عهده اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما است.

پس از اتمام فعالیت خودروی جاروب سطوح مورد نظر مورد بازبینی مجدد قرار می‌گیرند.

دستورالعمل رفع FOD در مناطق عملیاتی در سند شماره WI_QAO_07 (ضمیمه شماره ۵) آمده

۴-۱۰-۴ - پاکسازی سطح پرون Cleaning

پرسنل اداره سوختگیری فرودگاه باید توجه و دقت کافی در جلوگیری از ریزش سوخت در کلیه سطوح را داشته باشند. در صورت ریزش سوخت سریعاً نسبت به جلوگیری از ورود سوخت به سیستم جمع آوری آب‌های سطحی فرودگاه با هماهنگی شرکت‌های هواپیمایی و شرکت‌های خدمات زمینی (هندلینگ) اقدام نمایند. هرگونه ریزش سوخت سریعاً به اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما اطلاع رسانی می‌شود. نظارت بر انجام ایمن کلیه فعالیت‌های فوق بر عهده اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما است. تمام شرکت‌های هواپیمایی و شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات زمینی موظف به پاک‌سازی محل پارک هواپیمای مربوطه خود را از وجود هر گونه آلودگی، و زباله و قطعات بجای مانده هستند.

۴-۱۰-۵ - گزارش دهی حوادث و سوانح در پرون

۴-۱۰-۵-۱ - تخلفات و تصادفات خودرویی

کلیه حوادث و سوانح خودرویی در پرون بلافاصله به اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما توسط راننده خودرو و یا از طریق ناظرین در پرون اطلاع رسانی می‌شود. نماینده مستقر در محل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما در صورت بروز حادثه و یا سانحه جدی که منجر به جراحت و یا فوت راننده، سرنشین و یا شخص ثالثی گردد، مرکز فوریت‌های پزشکی فرودگاه را مطلع می‌سازد. راننده یا رانندگان خودروها، نباید صحنه حادثه یا سانحه را ترک کنند مگر دلیل ترک محل شرایط اضطراری و نیاز به درمان پزشکی باشد. نماینده اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما گزارش شرح و جزئیات حادثه را در محل، تکمیل خواهد نمود. تا قبل از حضور مسئول و یا مسئولین بررسی صحنه حادثه یا سانحه تغییر نمی‌کند مگر در شرایطی که نجات جان فردی و یا جلوگیری از بروز خطری مد نظر باشد. اطلاعات ذیل در اختیار مسئول بررسی صحنه حادثه یا سانحه قرار می‌گیرد: نام و آدرس، کارت شناسائی فرودگاه، گواهی نامه رانندگی و هر نوع اطلاعات دیگری که در کامل

نمودن گزارش نیاز باشد.

دستورالعمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات در سند شماره WI_AMD_07 (ضمیمه شماره ۱۳) موارد تکمیلی در آن درج گردیده است.

۲-۵-۱۰-۴ سوانح و حوادث مربوط به هواپیما

در صورت بروز سوانح و حوادث مربوط به هواپیما در ایرون مطابق طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) (سند شماره WI_QAO_05) عمل خواهد شد. اداره استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری مسئول بررسی سوانح و حوادث مربوط به هواپیما در داخل مناطق عملیاتی است.

۳-۵-۱۰-۴ سوانح و حوادث مربوط به افراد

در صورت بروز سانحه و یا حادثه‌ای برای هر یک از افراد شاغل و یا تردد کننده بلافاصله به اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما جهت بررسی شرایط و تنظیم گزارش اطلاع رسانی می‌گردد. شرکت‌های پیمانکار و یا شرکت‌های هندلیگ و یا هواپیمایی موظف به بررسی و ارائه گزارش اقدامات اصلاحی و یا پیشگیرانه مطلوب هستند.

۶-۱۰-۴ روش بررسی ایمنی کارکنان شاغل در ایرون

تمام واحدها موظف به بررسی و ممیزی تمام فعالیت‌ها، تجهیزات و ماشین آلات خود در ایرون هستند.

با توجه به فعالیت واحد مدیریت ایرون در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) و به منظور افزایش ایمنی و نظارت دستورالعمل‌های زیر به عنوان اسناد جداگانه (ضمائم شماره ۱۰ تا ۲۱) در فرودگاه نگهداری می‌شوند.

دستورالعمل وظایف و مسئولیت‌های اصلی واحد مدیریت ایرون WI-AMD-01، دستورالعمل کاری پرسنل واحد مدیریت ایرون - شرح وظایف - WI-WMD-02، دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید WI-WMD-03، دستورالعمل درخواست تردد در ایرساید WI-AMD-04، دستورالعمل آموزش و صدور گواهینامه WI-AMD-05، دستورالعمل صدور گواهینامه رانندگی در ایرساید WI-AMD-06، دستورالعمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات WI-AMD-07، دستورالعمل دریافت پلاک

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

فرودگاهی و معاینه فنی خودروها WI-AMD-08، دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما WI-AMD-09، دستورالعمل نظارت بر سوختگیری WI-AMD-10، دستورالعمل فعالیت‌های عمرانی و ساختمانی در ایر ساید WI-AMD-11 و دستورالعمل کار در شرایط دید کم باد شدید یا طوفان WI-AMD-12.

۴-۱۱- کنترل وسایل نقلیه در ایرساید

دستورالعمل قوانین و مقررات ترافیکی به شماره سند WI_AMD_03 (ضمیمه شماره ۱۲) و دستورالعمل صدور مجوز و گواهی نامه رانندگی در ایرساید به شماره سند WI_AMD_06 (ضمیمه شماره ۱۵) به شکل مجزا تهیه شده و در آن قوانین ترافیکی، الزامات خورویی، الزامات رانندگان، مقررات ترافیکی در مناطق عملیات، سرعت‌های مجاز در مناطق عملیاتی و فرآیند صدور گواهی نامه رانندگی در سطوح پروازی به همراه توضیحات تکمیلی آمده است.

۴-۱۲- مدیریت خطر حیات وحش

حیات وحش فرودگاه و اطراف آن از دیدگاه ایمنی بر عملیات پروازی موثراند. الزام به حفاظت از گونه‌های مختلف جانوری و حفظ ایمنی عملیات پروازی از چالش‌های مهم فرودگاه است.

دستورالعمل مدیریت خطر حیات وحش فرودگاه، سند با شماره WI_QAO_08 (ضمیمه شماره ۶)، به منظور به حداقل رساندن ریسک ناشی از خطر ورود حیوانات و یا پرندگان در محیط فرودگاه و اطراف آن و به منظور عملیات ایمنی پروازی تدوین شده است.

در این دستورالعمل ارزیابی خطر و پایش حیات وحش فرودگاه، کنترل پرندگان و حیوانات و شرایط استفاده از سلاح و مدیریت محیط زیست فرودگاه به همراه مسئولیت‌های مرتبط آمده است.

۴-۱۳- کنترل موانع فرودگاهی

۴-۱۳-۱- نظارت بر سطوح دارای محدودیت موانع

تمام ساختمان‌ها و اشیاء مرتفع دیگر خواه بصورت دائمی و یا موقتی در فرودگاه یا اطراف آن تا شعاع ۱۵ کیلومتر مطابق با موارد ذیل محدود می‌گردند.

أ) حداکثر شیب مجاز موانع در منطقه تقرب باید ۲٪ در فاصله لبه استریپ باند پروازی تا ۳۰۰۰ متری از آن باشد لذا حداکثر مانع مجاز در این فاصله ۶۰ متر است. از فاصله ۳۰۰۰ متری تا ۶۶۰۰ متری از لبه استریپ حداکثر شیب مجاز ۲/۵٪ و لذا حداکثر ارتفاع مجاز در ۶۶۰۰ متری، ۱۵۰ متر خواهد بود. از فاصله ۶۶۰۰ متری تا ۱۵ کیلومتری از لبه استریپ رشد موانع بایستی صفر درصد بوده و لذا حداکثر ارتفاع مانع مجاز در این محدوده ۱۵۰ متر است.

ب) حداکثر شیب مجاز موانع واقع در منطقه بلند شدن هواپیماها باید ۲٪ باشد و حداکثر ارتفاع مانع در این شرایط ۳۰۰ متر خواهد بود. لازم به توضیح است این ارتفاع برای باندهایی که صرفاً برای بلند شدن هواپیما استفاده می‌گردند مجاز است.

ت) حداکثر شیب مجاز برای رشد موانع از لبه استریپ باند پروازی در ازاء هر هفت متر فاصله یک متر رشد مانع مجاز است و حداکثر ارتفاع مانع در انتهای این محدوده ۴۵ متر خواهد بود.

ث) حداکثر شیب مجاز رشد موانع بین ۴ کیلومتر تا ۶ کیلومتر در هر دو طرف خط مرکزی باند ۵٪ است لذا حداکثر ارتفاع مجاز در انتهای این محدوده ۱۴۵ متر خواهد بود.

۴-۱۳-۲- کنترل موانع موجود

هر گونه دکل، ساختمان و یا شیء مرتفع در اطراف فرودگاه که در مناطق تعریف شده اطراف فرودگاه مطابق با ایکاس ۱۱۴ بخش ۷ (انکس ۱۴ جلد ۱ بخش ۴) قرار داشته باشند، برچیده شده یا مطابق با استاندارد رنگ آمیزی و روی آن چراغ‌های هشدار دهنده نصب می‌گردد. (نقشه سطح زمین جهت تقرب دقیق هواپیماها در AIP بخش AD2_OIIE_Part C آمده است.)

موانع رنگ آمیزی شده و یا مشخص شده توسط چراغ‌های هشدار دهنده در فرودگاه و محیط اطراف آن مطابق با آخرین اصلاحیه AIP به شرح ذیل است:

<i>In approach / TKOF areas</i>			<i>In circling area and at AD</i>		<i>Remarks</i>
1			2		3
<i>RWY/Area affected</i>	<i>Obstacle type Elevation/ HGT Markings/LGT</i>	<i>Coordinates</i>	<i>Obstacle type Elevation / HGT Markings/LGT</i>	<i>Coordinates</i>	
a	b	c	a	b	
29R/L /APCH 11L/R /TKOF	NDB Antenna 59 FT AGL LGTD	352428.5N 0511105.1E	COM Mast 160 FT AGL LGTD	352422N 0510952E	
29R/APCH 11L/TKOF	Mast (GP Antenna) 49 FT AGL NIL	352454.2N 0510947.9E	Apron floodlights 23 FT AGL LGTD	North side of apron First one: 352439N 0510938E Last one: 352451N 0510857E	
11L/APCH 29R/TKOF	Mast(LLZ Antenna) 10 FT AGL NIL	352534.4N 0510708.5E	Apron floodlights 46 FT AGL LGTD	South side of apron First one: 352431N 0510936E Last one: 352446N 0510844E	
29L/APCH 11R/TKOF	Iran air Hangar 112 FT AGL NIL	352420N 0511045E	Cargo Hangar 59 FT AGL NIL	352429N 0511007E	
29L/APCH 11R/TKOF	Mahan air Hangar 112 FT AGL NIL	352422N 0511036E	Fire fighting station antenna 57 FT AGL NIL	352438N 0510942E	
29L/APCH 11R/TKOF	Aseman Hangar 95 FT AGL NIL	352423N 0511032E	Parked aircraft 66 FT AGL NIL	North side of Apron	
29L/APCH 11R/TKOF	Stand NO. 50 64 FT AGL NIL	352434N 0511004E	AD Control Tower BLDG 205 FT AGL NIL	352431N 0510904E	

۴-۱۳-۳- کنترل موانع جدید

مسئولیت کنترل موانع دائم یا موقت در محدوده فرودگاهی (لند ساید و ایرساید) بر عهده معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ره) است لذا برقراری هر گونه شیء مرتفع، ساختمان یا افزایش ارتفاع اشیاء مرتفع موجود خواه دائمی یا موقتی درون محوطه فرودگاه (مناطق عملیاتی یا بخش زمینی فرودگاه) قبل از اجرا منوط به هماهنگی و اخذ مجوز از معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ره) می‌باشد.

مسئولیت کنترل موانع دائم یا موقت در محدوده سطوح بی خطری پروازها با معاون عملیات هوانوردی

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران است. لذا برقراری هرگونه شیء یا ساختمان مرتفع خواه دائم یا موقتی خارج از محوطه فرودگاه، منوط به اخذ مجوز از معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران است.

۴-۱۳-۴- روش اطلاع رسانی موانع به اداره اطلاعات هوانوردی

اداره اطلاعات هوانوردی توسط نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران جهت صدور نوتام در خصوص تغییرات، جمع آوری و یا ایجاد موانع جدید مطلع می‌گردد. این اطلاعات در AIP درج خواهند شد.

۴-۱۴- دستورالعمل جابجایی هواپیمای ناتوان

هدف از برنامه جابجایی هواپیمای ناتوان ارائه هماهنگی‌ها، ارتباطات و خدمات مورد نیاز، جهت جابجایی ایمن و سریع هواپیمایی است که موجب بسته شدن موقت باند، تاکسی‌وی‌ها و یا مکان‌هایی که مناطق عملیاتی را تحت تاثیر قرار داده باشد.

مسئولیت‌های شرکت‌های هواپیمایی یا مالکین آن، مسئولین فرودگاهی و مقامات ذیصلاح تحقیق و بازرسی و تجهیزات مورد نیاز جهت جابجایی هواپیمای زمین‌گیر در سند جداگانه مربوطه با نام دستورالعمل جابجایی هواپیمای ناتوان (WI_QAO_04) (ضمیمه شماره ۳) در فرودگاه تدوین شده است.

۴-۱۵- جابجایی کالاهای خطرناک

۴-۱۵-۱- کلیات

مطابق سند ۹۲۸۴ ایکائو شرکت‌های هواپیمایی و هندلینگ در فرودگاه امام خمینی^(۵) موظف به اجرای اقدامات و الزامات مربوط به حمل و نگهداری کالاهای خطرناک هستند. این کالاها در بخش انبارهای عمومی فرودگاه، بخش گمرک نگهداری می‌شوند.

حمل کالاهای خطرناک توسط افراد ممنوع است. تنها کالاهایی که افرا مجاز به حمل آن‌ها هستند عبارتند از کالاهایی با درجه عادی که در عملیات فرودگاه و یا تعمیر و نگهداری استفاده میشوند. مطابق با سند ۹۲۸۴ ایکائو ارسال و پذیرش کالاهای خطرناک تابع شرایط ذیل است.

أ) کالاهای خطرناک مربوطه باید به دقت کلاسه بندی شده و اسناد این کالاها باید پیوست کالا شوند.

ب) تاییدهای لازم برای حمل کالاهای خطرناک باید دریافت گردد.

ت) توضیحات لازم ارائه شده باشد.

ث) بسته بندی کالاهای خطرناک باید شامل برچسب‌های هشدار دهنده و شرایط نگهداری از آن باشد.

۴-۱۵-۲- سوخت هواپیمایی

شرکت اوج نماینده شرکت ملی پالایش و پخش ایران در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) وظیفه تهیه و توزیع سوخت مورد نیاز هواپیماها را بر عهده دارد.

۴-۱۵-۲-۱- استانداردهای ایمنی خدمات سوخت رسانی

به منظور جلوگیری از حریق و انفجار در نگهداری، انتقال و توزیع سوخت شرکت اوج مطابق استانداردهای تدوین شده شرکت ملی پالایش و پخش ایران اقدام می‌نماید.

۴-۱۵-۲-۲- منطقه نگهداری سوخت

ایستگاه اصلی سوخت رسانی و مخازن نگهداری سوخت در شمال شرقی فرودگاه و کاملاً مجزا از ساختمان‌ها، تجهیزات و تاسیسات فرودگاه قرار دارد همچنین ایستگاه روزانه سوخت رسانی، در شرق اپرون مسافری و جدا از ساختمان‌ها، تجهیزات و تاسیسات فرودگاه قرار دارد. ایستگاه سوخت رسانی فرودگاه دارای ۶ مخزن ۱۳۵۰۰۰۰۰ لیتری جهت نگهداری و ذخیره سوخت، ۳ مخزن ۳۰۰۰۰۰۰ لیتری جهت نگهداری

هفتگی و ۳ مخزن ۱۵۰۰۰۰۰ لیتری جهت نگهداری و استفاده روزانه است.

۴-۱۵-۲-۳ نوع سوخت و ماشین آلات سوخت رسانی

نوع سوخت ارائه شده در فرودگاه امام خمینی^(۵) از نوع JETA1 است. فرودگاه دارای ۲ ماشین حمل سوخت ۲۰۰۰۰ لیتری با نرخ تخلیه ۴۰ لیتر در ثانیه، ۲ ماشین حمل سوخت ۳۰۰۰۰ لیتری با نرخ تخلیه ۴۰ لیتر در ثانیه، ۳ ماشین حمل سوخت ۴۵۰۰۰ لیتری با نرخ تخلیه ۴۵ لیتر در ثانیه و ۳ ماشین حمل سوخت ۶۰۰۰۰ لیتری با نرخ تخلیه ۶۵ لیتر در ثانیه (بدون هیچ محدودیتی) و همچنین ۳ دیسپنسر با نرخ انتقال ۱۰۰۰ لیتر در دقیقه است.

۴-۱۵-۲-۴ بازرسی از تجهیزات و ماشین آلات سوخت رسانی

به منظور اطمینان از راهبری و عملیات ایمن و استاندارد، تمام تجهیزات و ماشین آلات سوخت رسانی به طور دوره‌ای منظم، توسط پرسنل شرکت اوج جهت تطابق با استانداردهای شرکت ملی پالایش و پخش ایران بازرسی می‌شوند.

بازرسی‌های شرکت اوج توسط واحد مربوطه ایمنی و آتش نشانی آن‌ها حداقل هر شش ماه یکبار انجام می‌شود. این بازرسی‌ها یا توسط شرکت ملی پالایش و پخش ایران و یا توسط مقامات ذیصلاح دولتی انجام می‌گردد.

به محض مشاهده نقص فنی ایمنی در سوخت، گزارش شده و اقدام اصلاحی لازم انجام می‌گردد. اگر اقدام اصلاحی در جهت برطرف کردن نقایص مشاهده شده در یک مدت زمان منطقی قابل انجام نباشد، اقدامات لازم توسط فرودگاه با توجه به شرایط صورت گرفته و به سازمان هواپیمایی کشوری گزارش می‌گردد.

مخازن سوخت و ماشین آلات سوخت رسانی به شکل روزانه، هفتگی و ماهانه بازرسی می‌گردند. نتایج بازرسی‌ها و چک لیست‌های مربوطه در اداره سوختگیری فرودگاه نگهداری می‌شوند.

۴-۱۵-۳- مواد قابل اشتعال

مواجهه با مواد قابل اشتعال به عنوان یکی از کالاهای خطرناک ممکن است در شرایط زیر در فرودگاه بوجود آید:

(أ) به عنوان بخشی از فرآیند تعمیر و نگهداری هواپیما

ب) به عنوان بار تجاری ورودی به فرودگاه

ت) مواجهه به شکل تصادفی

این مواد در سه شکل جامد، مایع و گاز می‌تواند باشد. حریق و انفجار مهمترین خطرات همراه با این مواد است.

ریسک خطر کار با این مواد در جابجایی و نگهداری آنها شناسایی و ارزیابی می‌شود.

در انجام فعالیت‌ها بایستی تا آنجایی که امکان دارد از این مواد استفاده نشود و یا با مواد غیر قابل اشتعال جایگزین گردند.

در زمانی که استفاده از این مواد و یا وجود این مواد در فرودگاه اجتناب ناپذیر باشد اقدامات احتیاطی کافی از قبل مورد شناسایی قرار گرفته و به اجرا درمی‌آیند.

به منظور کاهش و یا کنترل ریسک مربوط به وجود مواد قابل اشتعال در فرودگاه اقدامات ذیل انجام می‌شود:

أ) نگهداری ایمن به دور از منابع مولد جرقه، مواد ناهمگون (شامل اکسید کننده‌ها) و صدمات مکانیکی

ب) تهویه کافی جهت خروج گازها و بخارات قابل اشتعال

ت) دقت کافی در جابجایی و توزیع مواد قابل اشتعال به منظور جلوگیری از ریزش و یا نشت آنها

ث) استفاده از تجهیزات صحیح طراحی شده برای کار با مواد قابل اشتعال

ج) نظافت کافی و دقت در جمع‌آوری بقایای بر جای مانده این مواد.

تبصره: مسئولیت انجام اقدامات کنترلی و مقتضی در خصوص مواد قابل اشتعال با شرکت هواپیمایی و یا شرکت هندلینگ کننده مربوطه است.

۴-۱۵-۴ - کلاس بندی کالاهای خطرناک

شرکت‌هایی که مسئولیت ارائه خدمات بار و هندلینگ در زمینه کالاهای خطرناک را دارند موظف به کلاس بندی و در نظر گرفتن موارد ایمنی در جابجایی و نگهداری آنها هستند. کلاس بندی کالاهای خطرناک در پیوست شماره ۲ نظام نامه آمده است.

۴-۱۵-۵ - کالاها و مواد رادیو اکتیو

جابجایی و نگهداری مواد رادیو اکتیو بر اساس دستورالعمل‌های سند شماره ۹۲۸۴ ایکائو انجام

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

می‌شود. سطح ایمنی قابل پذیرش در کنترل تشعشع، خطرات تهدید کننده افراد، اموال و محیط زیست در جابجایی و نگهداری مواد رادیو اکتیو تعریف می‌شوند.

تماس مستقیم با موادی که تشعشعات رادیو اکتیو از خود صادر می‌نمایند برای سلامتی خطرناک است. قرارگیری در معرض تشعشع ممکن است موجب صدمات آنی شود برای مثال سوختگی‌های تشعشعاتی و یا تغییر در سلول‌های انسان که موجب بیماری سرطانی می‌شود.

شرکت‌های مربوطه در حمل کالاهای خطرناک ریسک خطر انفجار یا تشعشع مواد رادیو اکتیو را ارزیابی نموده و آنرا به حداقل ممکن می‌رسانند. آن‌ها دستورالعمل‌های احتیاطی در شرایط اضطراری را کاملاً رعایت نمایند.

کارکنان در تماس با مواد رادیو اکتیو شامل افرادی که در حمل و نقل مواد رادیو اکتیو دخالت دارند از صلاحیت‌های لازم به منظور تضمین ایمنی خود، محیط کار و ایمنی فرودگاه را برخوردار باشند. شرکت‌ها در صورت نیاز از مشاوره افراد ذیصلاح در جهت حفاظت سلامتی کارکنان و حفظ سطح ایمنی استفاده می‌کنند.

اقلام تشعشع‌زا تحت شرایط ایمن به صورت حمل یکسره از فرودگاه خارج می‌شوند و در صورت نیاز به نگهداری از این کالاها از انبارهای ویژه موجود استفاده می‌گردد.

۴-۱۵-۱ محدودیت‌های در معرض تشعشع قرارگرفتن افراد

سطح تشعشعی که افراد در معرض آن قرار می‌گیرند در نگهداری و جابجایی مواد رادیو اکتیو کاملاً تحت کنترل بوده و بیشتر از سطح تعریف شده مجاز برای عموم نیست. در شرایط خاص اقدامات مقتضی جهت کنترل سطح رادیو اکتیو این افراد صورت پذیرفته و فعالیت ایشان بعنوان افرادی که در معرض تشعشع قرار می‌گیرند تعریف شده و تابع مقررات خاص آن می‌گردند.

۴-۱۵-۶ محیط‌های خطرناک

کالاهای خطرناک بعنوان خطرانی برای سلامتی افراد شناخته می‌شوند. این کالاها می‌توانند شامل مواد سمی، مواد خورنده، مواد آلوده‌کننده یا خطرناک برای سلامتی افراد باشند (برای مثال مواد بیولوژیکی). شرکت‌های حمل کننده و ارائه دهنده خدمات مربوطه باید ریسک خطرات این مواد را ارزیابی نموده و در راستای کنترل، کاهش و حذف خطرات آن‌ها اقدام نمایند. در مورد کالاهای خطرناک و کلیه مواد

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

شیمیایی اطلاعات مربوطه به شرایط حمل، نگهداری و اطلاعات ایمنی و زیست محیطی کالاها روی آنها به انضمام علائم هشدار دهنده مربوطه درج گردند.

۴-۱۶- دستورالعمل عملیات در شرایط دید کم

زمانی که میزان دید افقی اندازه گیری شده، به کمتر از ۸۰۰ متر برسد یا دید روی باند، RVR، به کمتر از ۵۵۰ متر برسد وقتی که سقف ابر حاکم بر فرودگاه به ۲۰۰ پا یا زیر آن کاهش پیدا کند دستورالعمل عملیات در شرایط دید کم در فرودگاه عملیاتی می‌گردد.

زمانی که پیش بینی شود میزان دید یا سقف ابر به زیر مقدارهای تعریف شده فوق کاهش یابد تمهیدات لازم جهت عملیاتی شدن این دستورالعمل اجرا خواهد شد. مرجع تصمیم گیری جهت اجرای این دستورالعمل اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) است. هدف از این دستورالعمل حفاظت از عملیات پروازی در شرایط دید کم بوده و در هنگام اجرای این دستورالعمل به منظور حفاظت از باند، سیستم‌های کمک ناوبری تقرب دقیق هواپیما و جابجایی ایمن هواپیماها، تردد کلیه خودروها و ماشین آلات در مناطق عملیاتی به حداقل رسیده، همچنین فعالیت‌های تعمیر و نگهداری و کلیه فعالیت‌هایی که آن‌ها را می‌توان به زمان دیگری موکول کرد متوقف می‌گردند.

۴-۱۶-۱- مسئولیت‌ها در شرایط عملیاتی شدن دستورالعمل دید کم

در زمان اطلاع از عملیاتی شدن دستورالعمل دید کم تمام کارکنان فرودگاه، شرکت‌های هواپیمایی، شرکت‌های ارائه دهنده خدمات زمینی، نهادها و ارگان‌های مستقر در فرودگاه موظف به رعایت و اجرای دستورالعمل عملیات در شرایط دید کم بر اساس دستورالعمل‌های داخلی خود هستند.

دستورالعمل کار در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان به شکل مجزا با شماره سند WI-QAO-12 در فرودگاه تهیه شده و در ضمیمه این کتاب جهت استفاده درج شده است.

۴-۱۶-۲- شرایط دید کم در اپرون

در زمانی که میزان دید افقی به ۸۰۰ متر یا کمتر از آن برسد کلیه افراد باید موارد ذیل را رعایت کنند:

- ا) کلیه خودروها و ماشین آلات با چراغ‌های روشن تردد نمایند.
- ب) چراغ‌های هشدار دهنده خودروها و ماشین آلات روشن باشند.
- ت) تردد در اپرون محدود به تردهای ضروری گردد.
- ث) تمام افراد نسبت به حضور ناگهانی هواپیما در استند هوشیار بوده و آمادگی کافی جهت حفظ فاصله

ایمن از هواپیما را داشته باشند.

ج) سرعت‌های اعلام شده در دستورالعمل قوانین و مقررات ترافیکی (سند شماره WI_AMD_03) به ۱۰ کیلومتر بر ساعت کاهش یابند.

۴-۱۶-۳- لغو شرایط استفاده از دستورالعمل دید کم

در زمان بهبود شرایط و بر طرف شدن محدودیت‌های قید شده در بند ۴-۱۶، اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) اقدام به لغو شرایط استفاده از دستورالعمل دید کم می‌نماید و پس از آن عملیات پروازی و کلیه تردها مطابق با شرایط عادی انجام خواهد شد.

۴-۱۶-۴- اندازه گیری و گزارش میزان دید روی باند پروازی

تجهیزات اندازه گیری میزان دید روی باند پروازی (RVR) در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) نصب شده و اطلاعات آن تحت نظارت و کنترل اداره هواشناسی فرودگاه در اختیار پرسنل برج مراقبت پرواز قرار می‌گیرد. دفتر کشیک اداره هواشناسی بطور شبانه روزی حضور داشته و جهت تعمیر و نگهداری و یا کالیبراسیون سیستم RVR اقدام لازم را بعمل می‌آورند.

توجه: دستورالعمل شرایط دید کم فرودگاه در AIP ایران در بخش

AD1.1 (5_ Aerodrome Operating Minima, 6_ Low Visibility Procedures (LVP)) درج شده

است.

۴-۱۷- محافظت از سایت‌های رادار و دستگاه‌های کمک ناوبری

هدف از این دستورالعمل اطمینان از عدم تداخل در عملیات تجهیزات کمک ناوبری فرودگاه است. تداخل در عملیات ممکن است با احداث موانع یا انجام فعالیت‌هایی در حریم و یا نزدیکی تجهیزات کمک ناوبری و یا کابل‌های انتقال اطلاعات آن‌ها بوجود بیاید.

۴-۱۷-۱- دستورالعمل کنترل محدوده اطراف سایت رادار و دستگاه‌های کمک

ناوبری

مدیران پروژه یا افراد دیگری که فعالیت‌های عمرانی یا تجهیزاتی را در فرودگاه انجام می‌دهند، مسئول اطلاع رسانی به معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت هستند. این اطلاع رسانی شامل انجام فعالیت‌هایی است که احتمال تاثیر بر عملیات رادار یا دستگاه‌های کمک ناوبری همچنین سیستم‌های کابل‌های انتقال اطلاعات آن‌ها را داراست.

اداره مهندسی الکترونیک فنس‌های پیرامونی سایت رادار و دستگاه کمک ناوبری را بازرسی کرده و در صورت وجود هر گونه نقص جهت اقدام اصلاحی و دستور لازم به معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت اعلام می‌نمایند.

۴-۱۷-۱-۱- محافظت فیزیکی سایت رادار و دستگاه کمک ناوبری

تمام دستگاه‌های کمک ناوبری درون فرودگاه شامل آنتن رادار توسط فنس‌های پیرامونی و پایش از طریق سیستم‌های دوربین مدار بسته در مقابل ورود ناخواسته افراد محافظت می‌شوند. مداخل ورودی به فنس‌های حفاظتی توسط پلیس فرودگاه و حراست کنترل می‌گردند.

۴-۱۷-۱-۲- فعالیت‌های عمرانی موثر بر عملکرد سیستم‌های کمک ناوبری و رادار

أ) مدیر پروژه انجام فعالیت‌های عمرانی یا ناظر انجام پروژه باید حداقل ۲۴ ساعت قبل از شروع کار با هماهنگی اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) از خاموش بودن تجهیزات کمک ناوبری در زمان انجام کار اطمینان حاصل نمایند. در زمان انجام فعالیت‌ها شرایط فرودگاه باید در شرایط IMC نبوده و پرواز تست تجهیزات کمک ناوبری در آن دوره برنامه ریزی نشده باشد.

ب) اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) پس از اطلاع نسبت به صدور نوتام مربوطه، اعلام شرایط و زمان تخمینی انجام فعالیت‌ها اقدام می‌نماید.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

ت) کلیه فعالیت‌های انجام شده باید در شرایط روز و در شرایط جوی با دید مطلوب انجام گیرد.

۴-۱۷-۱-۳ برنامه ریزی انجام فعالیت‌های عمرانی و هماهنگی‌های مورد نیاز

ا) انجام کلیه فعالیت‌های عمرانی در سایت‌های رادار و دستگاه‌های کمک ناوبری همچنین در مناطقی که بر عملکرد آن‌ها تاثیر گذار باشد باید قبل از اجرا به اطلاع معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت برسد. (انجام فعالیت‌های عمرانی وقتی در نزدیکی سایت رادار و دستگاه‌های کمک ناوبری بر عملکرد این تجهیزات تاثیر گذار بوده و احتمال به خطر افتادن ایمنی پروازهایی که از این سیستم‌ها استفاده می‌کنند وجود دارد).

ب) هر گونه حفاری در حریم ۳ متری کابل‌های انتقال اطلاعات باید قبل از اجرا با هماهنگی معاون عملیات هوانوردی فرودگاه انجام گیرد.

ت) جهت انجام هر گونه فعالیت روش انجام کار آن (MOWP) باید با هماهنگی حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی تهیه گردد.

ث) مرجع صدور مجوز جهت انجام فعالیت‌هایی که موجب اختلال در کارکرد دستگاه‌های کمک ناوبری و رادار فرودگاه می‌شوند معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت است.

ج) مدیر پروژه و ناظر آن باید اطمینان حاصل کنند که تمامی افراد درگیر در انجام فعالیت‌های عمرانی دقیقاً از شرایط کاری و محدودیت‌های حفاظتی سایت رادار و دستگاه‌های کمک ناوبری و کابل‌های انتقال اطلاعات آن‌ها مطلع می‌باشند. این شرایط شامل تمام کارکنان، شرکت‌های پیمانکار و سازمان‌هایی که در انجام فعالیت نقش دارند نیز هست.

۴-۱۷-۲-۲ تابلوها و علائم هشدار دهنده

مداخل ورودی مناطق بحرانی و حساس دستگاه کمک ناوبری ILS فرودگاه با تابلوهای هشدار دهنده مشخص شده است. همچنین بر روی فنس‌های پیرامونی فرودگاه تابلوهای هشدار دهنده مشخص کننده حریم فرودگاه نصب شده است.

د دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و حساس اطراف سیستم‌های کمک ناوبری در مناطق عملیاتی (WI_QAO_03) (ضمیمه شماره ۳) به همراه نقشه‌های آن به شکل جداگانه تدوین گردیده است.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

این صفحه عمداً سفید رها شده است.

۴-۱۸- دستورالعمل تحویل بار حجاج

۴-۱۸-۱- پروسه تحویل بار حجاج در ترمینال سلام

حدود یک ماه قبل از آغاز پرواز حجاج جلسه هماهنگی بین نماینده شرکت شهر فرودگاهی، پلیس فرودگاه، نماینده کارگو ایران ایر، نماینده سازمان حج و زیارت و مسئولین کاروان‌ها برگزار میگردد.

پروسه تحویل بار حجاج طبق به شرح ذیل می باشد:

أ) مدیر ترمینال بار یک هفته قبل از پرواز با مدیر کاروان‌ها تماس گرفته و هماهنگی لازم جهت ارسال بار به ترمینال سلام صورت می پذیرد. حضور رئیس کاروان یا نماینده وی به همراه آلبوم زائرین الزامی است.

ب) طبق هماهنگی انجام گرفته بار حجاج از طریق بار انداز وارد ترمینال سلام می گردد.

ت) تخلیه بار تا قبل از X-RAY توسط کاروان انجام می گردد.

ث) اولین بازرسی بار توسط X-RAY پلیس صورت می پذیرد و بارها بصورت کاروانی بازرسی می شوند. پلیس قبل از X-RAY بصورت چهره زنی بار بعضی افراد را جداسازی می کند و مابقی را X-RAY و در صورت نداشتن مورد خاصی تحویل ایران ایر یا هندلر پرواز می گردد.

ج) بارهای هر کاروان در محلی تجمیع شده و توسط سگ بازرسی مجدد می گردد.

ح) بارهای آلوده جداسازی شده و صورتجلسه گردیده و به دادسرا ارجاع داده می شود و نماینده کاروان موظف است شخص مورد نظر را به دادسرا معرفی نماید.

خ) بعد از تحویل بار به شرکت هندلر مدیر کاروان طی صورتجلسه ای میزان و تعداد بار تحویلی به شرکت هندلر را تنظیم می نماید و صورتجلسه ای دیگر با پلیس تنظیم می گردد.

د) ایران ایر یا شرکت هندلر پس از الصاق تگ بار، بار را پلت بندی کرده تا در موعد پرواز انتقال یابد.

ذ) بار همراه مسافران پس از انجام مراحل چک و بازرسی توسط پلیس به شرکت هندلر تحویل می گردد.

۴-۱۸-۲- پروسه تحویل بار حجاج از طریق پایانه هوشمند بار

حدود یک ماه قبل از آغاز پرواز حجاج جلسه هماهنگی بین نماینده شرکت شهر فرودگاهی، پلیس

فرودگاه، نماینده کارگو ایران ایر، نماینده سازمان حج و زیارت و مسئولین کاروان‌ها برگزار میگردد.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

پروسه تحویل بار حجاج طبق سنوات گذشته به شرح ذیل می باشد :

أ) مدیر ترمینال بار یک هفته قبل از پرواز با مدیر کاروان ها تماس گرفته و هماهنگی لازم جهت ارسال بار به پایانه هوشمند بار صورت می پذیرد.

ب) حضور رئیس کاروان یا نماینده وی به همراه آلبوم زائرین الزامی است .

ت) تخلیه بار تا قبل از X-RAY توسط کاروان انجام می گردد.

ث) اولین بازرسی بار توسط X-RAY پلیس صورت می پذیرد و بارها بصورت کاروانی بازرسی می شوند. پلیس قبل از X-RAY بصورت چهره زنی بار بعضی افراد را جداسازی می کند و مابقی را X-RAY و در صورت نداشتن مورد خاصی تحویل ایران ایر یا هندلر پرواز می گردد.

ج) بارهای هر کاروان در محلی تجمیع شده و توسط سگ بازرسی مجدد می گردد.

ح) بارهای آلوده جداسازی شده و صورتجلسه گردیده و به دادسرا ارجاع داده می شود و نماینده کاروان موظف است شخص مورد نظر را به دادسرا معرفی نماید.

خ) بعد از تحویل بار به شرکت هندلر مدیر کاروان طی صورتجلسه ای میزان و تعداد بار تحویلی به شرکت هندلر را تنظیم می نماید و صورتجلسه ای دیگر با پلیس تنظیم می گردد.

د) ایران ایر یا شرکت هندلر پس از الصاق تگ بار ، بار را پلت بندی کرده تا در موعد پرواز انتقال یابد.

ذ) بار همراه مسافران پس از انجام مراحل چک و بازرسی توسط پلیس به شرکت هندلر تحویل می گردد.

۴-۱۹- دستورالعمل برنامه ریزی و هماهنگی پرواز

۴-۱۹-۱- برنامه ریزی پروازی فرودگاه امام خمینی (ره)

برنامه ریزی پروازی شامل درج و ثبت برنامه، ویرایش در حالت‌های مختلف، کنسلی پرواز و همچنین در صورت لزوم حذف آن می‌شود، که در ذیل به اختصار اشاره شده است.

- درج برنامه پروازی: به دو صورت فصلی و موردی
 - ویرایش برنامه پروازی: هرگونه تغییر در برنامه پروازی شامل تغییر ساعت، تغییر روز پرواز، تغییر نوع هواپیما، و کاهش بازه تاریخی از ابتدا و انتهای بازه به صورت تک ویرایش و یا ترکیب چند ویرایش برای یک برنامه پروازی انجام می‌شود.
- علاوه بر آن برای افزایش بازه تاریخی از ابتدا و انتهای بازه ملزم به درج برنامه پروازی جدید است. جهت تغییر مسیر پرواز و همچنین شماره پرواز بایستی برنامه جاری تا تاریخ قبل از تغییر بسته شود و برای ادامه بازه همراه با تغییرات، برنامه پروازی جدید ثبت شود.

نکته: کاهش بازه از ابتدا و یا انتها، به معنای Approve ماندن باقیمانده بازه است و در صورت لزوم قابلیت هرگونه تصمیم‌گیری از جمله تغییر و یا حذف آن بازه به صورت مجزا امکان پذیر می‌باشد.

- **پذیرش برنامه پروازی:** فرودگاه می‌تواند برنامه پروازی اعلام شده از سوی شرکت‌های هواپیمایی را به صورت کلی Approve و یا Reject نماید. در صورت عدم پذیرش و یا Reject، فرودگاه با توجه به شرایط موجود پروازها، نظر پیشنهادی خود در مورد ساعت پرواز و غیره را به شرکت‌های هواپیمایی اعلام می‌دارد. در مواقعی که فرودگاه فقط با بخشی از برنامه پروازی موافق باشد، می‌تواند برنامه را به صورت کلی Reject کند ولی برای روزهای موافق آن اختصاص منابع را انجام دهد و برای روزهای مخالف ساعت پیشنهادی ارسال کرده و در صورت توافق با شرکت‌های هواپیمایی آن ساعت را جایگزین و پذیرش نماید.
- **حذف برنامه پروازی:** شرکت هواپیمایی می‌تواند قبل از هرگونه اقدام فرودگاه روی برنامه پروازی اعلام شده از سوی خود، برنامه مورد درخواست را از ماژول مربوطه حذف کند.
- **کنسلی برنامه پروازی:** کل بازه درخواستی پس از پذیرش فرودگاه قابل کنسل شدن است. همچنین امکان کنسلی بخشی از بازه و یا روزهای خاصی از آن را نیز دارا می‌باشد.

۴-۱۹-۲- اختصاص منابع پروازی فرودگاه امام خمینی (ره)

۴-۱۹-۲-۱ قوانین عمومی منابع:

۴-۱۹-۲-۱-۱-۱ کانتر (Counter)

✓ اختصاص تعداد کانتر به یک پرواز بر اساس تعداد مسافر می باشد ، هر ۶۰ مسافر یک کانتر اختصاص داده می شود.

✓ حداقل تعداد کانتر اختصاص داده شده به یک پرواز ۲ کانتر می باشد.

✓ باید در اختصاص کانتر همسایگی کانتر ها در نظر گرفته شود .

✓ حداکثر تعداد کانتر اختصاص داده شده به یک پرواز ۸ عدد می باشد.

✓ زمان باز شدن کانتر ها ۳ ساعت قبل از پرواز تا ۳۰ دقیقه قبل از خروج می باشد.

۴-۱۹-۲-۱-۲-۱ استند (Stand)

✓ اختصاص استند ها بر اساس max wingspan و max length انجام می گیرد و با مقایسه با wingspan و length هواپیما اختصاص انجام می شود.

✓ در پرواز های باری tail height نیز مهم خواهد بود.

✓ در تخصیص استند به هواپیما اولویت با استند های کوچکتر می باشد.

✓ بین دو هواپیما با دو اندازه متفاوت و یک استند با سایز بزرگ اولویت اختصاص با هواپیمای بزرگتر می باشد.

✓ در تخصیص هواپیمای کوچک به یک استند با اندازه بزرگ محدودیتی وجود ندارد.

✓ استند ها به دو نوع متصل به پل و ریموت تقسیم بندی می شوند.

✓ اولویت اختصاص با استند های متصل به پل و سپس استند های ریموت می باشد.

با توجه به اینکه تخصیص استند در planning به علت عدم وجود رجیستر بر مبنای نوع هواپیمای پیش فرض اعلام شده از سوی شرکت هواپیمایی می باشد ، به منظور تخصیص بهینه به شرح ذیل اقدام می گردد :

✓ در صورت مشخص بودن زمان ورود و خروج یک پرواز بر مبنای الگوریتم مربوط به تخصیص جت وی و در صورت عدم امکان ، بر مبنای الگوریتم مربوط به تخصیص ریموت استند اقدام خواهد شد .

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

✓ در صورت مشخص نبودن زمان خروج یک پرواز ورودی ، زمان اولین پرواز خروجی همان شرکت هواپیمایی که نوع هواپیمای آن همانند نوع هواپیمای پرواز ورودی باشد به عنوان زمان خروج در نظر گرفته شده و بر مبنای الگوریتم های مربوطه اقدام خواهد شد .

✓ چنانچه برای یک پرواز ورودی با زمان خروج نامشخص ، پرواز خروجی از همان شرکت و با همان نوع هواپیما وجود نداشته باشد ، در صورت امکان تخصیص جت وی از زمان برنامه ای ورود به مدت ۶۰ دقیقه و بعد ریپوزیشن به یک ریموت استند و یا از زمان برنامه ای ورود یک ریموت استند اختصاص می یابد .

✓ برای پرواز های خروجی بدون پرواز ورودی ، چنانچه بتوان جت وی تخصیص داد ، اقدام به REPOSITION از REMOTE STAND از 90 دقیقه قبل از زمان برنامه ای خروج خواهد شد و یا یک REMOTE STAND تا زمان برنامه ای خروج اختصاص می یابد .

فاصله مجاز دو پرواز روی یک استند از یکدیگر حداقل به میزان ۳۰ دقیقه می باشد که می تواند شامل یکی از حالت های ذیل باشد:

✓ فاصله بین زمان خروج برنامه ای یک پرواز با زمان ورود برنامه ای پرواز بعد

✓ فاصله بین زمان جابجایی برای خروج از استند یک پرواز با زمان ورود برنامه ای پرواز بعد

✓ فاصله بین زمان خروج برنامه ای یک پرواز با زمان جابجایی برای ورود از استند پرواز بعد

✓ فاصله بین زمان جابجایی برای خروج از استند یک پرواز با زمان جابجایی برای ورود از استند پرواز

بعد

۴-۱۹-۲-۱-۳- گیت (Gate)

✓ در هنگام ورود مسافران از گیت های باسلانج ، گیت برای خروج مسافران از باسلانج مسدود خواهد شد.

✓ گیت های 11, 12, 23, 24 برای هر دو منظور باسلانج و پل استفاده می شود.

✓ گیت ها ، استند ها و جت وی ها ، هال و نوار نقاله با یکدیگر وابستگی دارند که در صورت اختصاص یکی از منابع باید از منابع وابسته به آن استفاده شود.

✓ در شرایطی مطابق در پرواز های ورودی گیت اشغال نمی شود و قابلیت اختصاص آن وجود خواهد داشت.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

Jet way	Stand	Hall	Belt	Gate
A1	116r	A	1,2,3	11
A1	116	A		11
A2	116l	A		11
B1	114r	A		12,13
B1	114	A		13
B2	114l	A		13
C1	112r	A		14
C1	112	A		14
C2	112l	A		14
D1	110	B		4,5,6
D2	110	B	21	
E1	108r	B	22	
E1	108	B	22	
E2	108l	B	22,23	
F1	106r	B	24,25	
F1	106	B	25	
F2	106l	B	25	
G1	104r	B	26	
G1	104	B	26	
G2	104l	B	26	

امکان اختصاص همزمان گیت های R و L در گیت های مختلف به صورت زیر می باشد:

✓گیت G1 خروجی ، گیت G2 ورودی

✓گیت A1 ورودی ، گیت A2 خروجی

✓گیت C1 خروجی ، گیت C2 ورودی

زمان در اختیار قراردادن گیت برای رده بندی های مختلف هواپیما به شرح ذیل می باشد:

AIRCRAFT CATEGORY	AIRCRAFT POSITION PARK ON :	
	JETWAY	REMOTE STAND
C	30 MIN BEFORE STD	45 MIN BEFORE STD
D	30 MIN BEFORE STD	45 MIN BEFORE STD
E	45 MIN BEFORE STD	45 MIN BEFORE STD

-زمان اشغال گیت در پروازهای ورودی از جت وی ۲۰ دقیقه

-زمان اشغال گیت در پروازهای ورودی از باس لانج ۳۵ دقیقه

۴-۱۹-۲-۱-۴- جت وی (Jet way)

✓جت وی نیز همانطور که گفته شد با استند و گیت وابستگی داشته و در اختصاص آن باید رعایت

وابستگی انجام شود.

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

-اولویت تخصیص جت وی به پروازها به شرح ذیل می باشد:

A- پروازهایی که جای ثابتی دارند.

B- پروازهایی که ورودی - خروجی هستند و گراند تایم آنها کمتر و مساوی ۹۰ دقیقه می باشد.

C- پروازهایی که ورودی - خروجی هستند و گراند تایم آنها بیشتر از ۹۰ دقیقه و ۱۸۰ دقیقه می

باشد.

D- پروازهایی که ورودی - خروجی هستند و گراند تایم آنها بیشتر از ۱۸۰ دقیقه و کمتر و مساوی

۲۷۰ دقیقه می باشد.

E- پروازهای خروجی

F- پروازهای ورودی

G- چنانچه یک پروازی ورودی دارای پرواز خروجی باشد که گراند تایم آن بیشتر از ۲۷۰ دقیقه بوده

و جت وی اختصاص داده شده به پرواز خروجی آن از زمان ورود تا خروج تحت اشغال پرواز دیگری نباشد ،

پرواز ورودی تا خروجی در آن جت وی قرار می گیرد و ری پوزیشن نمی شود.

H- در پلنینگ با توجه به عدم مشخص بودن رجیستر برای تمامی پروازهای بالاتر از ۲۷۰ دقیقه

ریپوزیشن انجام میپذیرد ولیکن بعد از مشخص شدن رجیستر دقیقاً مطابق بندهای فوق عمل میگردد.

I- سایر پروازها

J- به پروازهای شرکت های هواپیمایی زیر که گراند تایم آنها بیشتر از 210 دقیقه است ، جت وی

اختصاص داده نمی شود و هواپیما در remote stand پارک خواهد شد.

-شرکت هواپیمایی Turkish Air

-ترتیب اولویت اختصاص جت وی به شرح ذیل می باشد :

JETWAY-STAND	PRORITY	JETWAY-STAND	PRORITY
G2-104L	1	C2-112L	11
G1-104	2	C1-112	12
G1-104R	3	C1-112R	13
F2-106L	4	B2-114L	14
F1-106	5	B1-114	15
F1-106R	6	B1-114R	16
E2-108L	7	A2-116L	17
E1-108	8	A1-116	18
E1-108R	9	A1-116R	19
D1-110	10		

۴-۱۹-۲-۱-۵- نوار نقاله (Belt)

✓اختصاص نوار نقاله در پرواز های ورودی انجام می گیرد.

✓برای هر پرواز ورودی از زمان برنامه ای به مدت ۱ ساعت بت در نظر گرفته می شوند.

✓حداکثر تعداد پرواز قابل پذیرش در هر بت ، ۲ پرواز می باشد

- نحوه تخصیص بت به پروازهای دارای جت وی بر اساس وابستگی آنها خواهد بود که به شرح ذیل

است:

JETWAY	HALL	BELT
A1	A	1,2,3
A2		
B1		
B2		
C1		
C2		
D1	B	4,5,6
E1		
E2		
F1		
F2		
G1		
G2		

-اولویت بت ها در هر دو سالن به شرح ذیل می باشد :

HALL	BELT	PRIORITY
A	1	1
	2	2
	3	3
B	4	2
	5	1
	6	3

-اولویت نحوه اختصاص بت در سالن ها به شرح ذیل می باشد:

A= بت خالی بر اساس اولویت (تایپ بزرگتر به بت بزرگتر و بالعکس)

B- بلتی که کمتر یا مساوی ۵ دقیقه به اتمام خالی شدن آن مانده باشد.

C- بلتی که کمتر یا مساوی ۱۰ دقیقه به اتمام خالی شدن آن مانده باشد.

D- بلتی که کمتر یا مساوی ۱۵ دقیقه به اتمام خالی شدن آن مانده باشد.

E- بلتی که فقط یک پرواز رده C روی آن است.

F- بلتی که فقط یک پرواز رده D روی آن است.

G- بت با اولویت تخصیص بالاتر

-نحوه تخصیص سالن به پروازهای ورودی از باس لانج به شرح ذیل می باشد:

((میزان پروازهای موجود اشغالی بت در نظر گرفته شده است))

تعداد پرواز موجود در سالن A	تعداد پرواز موجود در سالن B	سالنی که باید اختصاص یابد
0	0	B
	1	B
	2	B
	3	A
	4	A
	5	A
	6	A

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

تعداد پرواز موجود در سالن A	تعداد پرواز موجود در سالن B	سالنی که باید اختصاص یابد
1	0	A
	1	IF STA(A)<=STA(B) THEN B ELSE A
	2	B
	3	A
	4	A
	5	A
	6	A

تعداد پرواز موجود در سالن A	تعداد پرواز موجود در سالن B	سالنی که باید اختصاص یابد
2	0	A
	1	A
	2	B
	3	A
	4	A
	5	A
	6	A

تعداد پرواز موجود در سالن A	تعداد پرواز موجود در سالن B	سالنی که باید اختصاص یابد
3	0	B
	1	B
	2	B
	3	B
	4	A
	5	A
	6	A

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

تعداد پرواز موجود در سالن A	تعداد پرواز موجود در سالن B	سالنی که باید اختصاص یابد
4	0	B
	1	B
	2	B
	3	B
	4	B
	5	A
	6	A

تعداد پرواز موجود در سالن A	تعداد پرواز موجود در سالن B	سالنی که باید اختصاص یابد
5	0	B
	1	B
	2	B
	3	B
	4	B
	5	B
	6	A

تعداد پرواز موجود در سالن A	تعداد پرواز موجود در سالن B	سالنی که باید اختصاص یابد
6	0	B
	1	B
	2	B
	3	B
	4	B
	5	B
	6	B

HANDLING AGENT

ترجیحاً منابع پروازی اختصاص یافته به شرکتهای هواپیمایی بر اساس تفکیک هندلرها باشد.

Air line →	Iran air	Saman	Kosha
resource ↓			
CHECK – IN	20-30-40-50	50-60-70-80	10
GATE	21-22-23-24-25-26	11-12-13-14	11-12-13-14
JETWAY	D1-E1,2-F1,2-G1,2	A1,2 –B1,2 –C1,2	A1,2 –B1,2 –C1,2
BELT	4,5,6	1,2,3	1,2,3
REMOTE STAND	100-102-136-138	148-150-152-154- 156-160-162-164L,R	152-154-156-158
	140-142-144-146	-128-130-132- 134L,R	160-162-164L,R

قوانین اختصاصی منابع: ۴-۱۹-۲-۲

در هر دسته از قوانین از چهار نوع الزام برای هر قانون استفاده می شود :

Mandate: کاربرد آن در الزام اختصاص منابع به یک پرواز یا ویژگی آن خواهد بود و سامانه تحت

هیچ شرایطی از آن تخطی نخواهد کرد حتی در صورت عدم وجود منبع کافی برای اختصاص

Preferred: کاربرد آن در ترجیح اختصاص منابع به یک پرواز یا ویژگی آن خواهد بود و سامانه در

صورت وجود منابع اول این ترجیح را رعایت خواهد کرد و در صورت عدم وجود منابع کافی از این شرط گذر

مینماید.

Unallowed: کاربرد آن در عدم اختصاص منابع به یک پرواز یا ویژگی آن خواهد بود و سامانه تحت

هیچ شرایطی از آن تخطی نخواهد کرد حتی در صورت عدم وجود منبع کافی برای اختصاص

Not Preferred: کاربرد آن در عدم ترجیح اختصاص منابع به یک پرواز یا ویژگی آن خواهد بود و

سامانه در صورت وجود منابع اول این عدم ترجیح را رعایت خواهد کرد و در صورت عدم وجود منابع کافی از

این شرط گذر مینماید

در ذیل به بررسی قوانین اختصاصی برای اختصاص منابع میپردازیم . توجه شود در هر دسته از قوانین

میتوانیم استثنائاتی Exception تعریف نماییم که شرایط استفاده از قانون را تغییر دهد . برای مثال زمان باز

شدن کانتنر را ۳ ساعت قبل از پرواز برای همه ایرلاینها تعریف نماییم اما برای یک ایرلاین خاص انرا کمتر یا

قانون A (Flight attribute) ۴-۱۹-۲-۱-۱

این نوع قانون با توجه جهت ارتباط بین ویژگیهای یک پرواز و اختصاص منابع را برقرار مینماید که ممکن از متاثر از شرایط یا محدودیتهای سخت افزاری، نرم افزاری یا مدیریتی حاکم بر فرودگاه باشد برای مثال اختصاص یک یا چند کانتر خاص به یک ایرلاین.

در ذیل جداگانه قوانین مربوط به فرودگاه در این دسته از قوانین بطور تفکیکی از هر منبع آمده

است:

Counter A-1

در ذیل الزام و ترجیح اختصاص کانتر به ایرلاینها آمده است مثلا ترجیح اختصاص ردیف ۷۰ در

ایرلاین قطر

Flight Attribute	Resource	Value	Is Necessary
Airline	C71	Qatar Airways	Preferred
Airline	C74	Qatar Airways	Preferred
Airline	C77	Qatar Airways	Preferred
Airline	C13	ETIHAD	Preferred
Airline	C16	ETIHAD	Preferred
Airline	C71	Mahan Air	Preferred
Airline	C74	Mahan Air	Preferred
Airline	C77	Mahan Air	Preferred
Airline	C37	Lufthansa	Preferred
Airline	C31	Lufthansa	Preferred
Airline	C34	Lufthansa	Preferred
Airline	C51	Turkish Airlines	Preferred
Airline	C53	Turkish Airlines	Preferred
Airline	C56	Turkish Airlines	Preferred
Airline	C27	Emirates	Preferred
Airline	C24	Emirates	Preferred
Airline	C21	Emirates	Preferred
Airline	C31	Kuwait Airways	Preferred
Airline	C34	Kuwait Airways	Preferred
Airline	C37	Kuwait Airways	Preferred
Airline	C71	KLM Royal Dutch Airline	Preferred
Airline	C74	KLM Royal Dutch Airline	Preferred
Airline	C77	KLM Royal Dutch Airline	Preferred
Airline	C16	British Airways	Preferred
Airline	C77	Air France	Preferred
Airline	C74	Air France	Preferred
Airline	C71	Air France	Preferred

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

Airline	C16	Air Arabia	Preferred
Airline	C37	IRAN AIR	Preferred
Airline	C21	IRAN AIR	Preferred
Airline	C24	IRAN AIR	Preferred
Airline	C27	IRAN AIR	Preferred
Airline	C16	IRAN AIR	Preferred
Airline	C13	British Airways	Preferred
Airline	C13	Air Arabia	Preferred
Airline	C13	IRAN AIR	Preferred
Airline	C31	IRAN AIR	Preferred
Airline	C34	IRAN AIR	Preferred
Airline	C41	IRAN AIR	Preferred
Airline	C44	IRAN AIR	Preferred
Airline	C47	IRAN AIR	Preferred
Airline	C61	Mahan Air	Preferred
Airline	C65	Mahan Air	Preferred
Airline	C83	Mahan Air	Preferred
Airline	C86	Mahan Air	Preferred
Airline	C13	Azerbaijan	Preferred
Airline	C16	Azerbaijan	Preferred
Airline	C41	QESHM AIR	Preferred
Airline	C44	QESHM AIR	Preferred
Airline	C47	QESHM AIR	Preferred
Airline	C31	QESHM AIR	Preferred
Airline	C34	QESHM AIR	Preferred
Airline	C37	QESHM AIR	Preferred
Airline	C21	QESHM AIR	Preferred
Airline	C24	QESHM AIR	Preferred
Airline	C27	QESHM AIR	Preferred
Airline	C16	QESHM AIR	Preferred
Airline	C13	QESHM AIR	Preferred

Stand A-2

در ذیل ماکزیمم طول و عرض هواپیما برای هر اسند بطور دقیق مشخص و الزام شده است و این بدین معنی است در صورت عدم کوچکتر بودن طول و عرض هواپیما از طول و عرض تعریف شده برای اسند اجازه استفاده از آن وجود نخواهد داشت و در ردیف‌های انتهایی ترجیح اختصاص اسندها به ایرلاینها ذکر شده است.

(نکته: stand هایی که Aircraft Wingspan آنها ۳۴۰۰ بوده به ۳۴۱۰ تغییر کرده است.)

Flight Attribute	Resource	Value	Is Necessary
Aircraft Wingspan	STAND 116R	3579	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 116L	3579	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 116	6446	Mandate

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

Aircraft Wingspan	STAND 114R	3579	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 114	6446	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 114L	0\34	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 112R	6446	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 112	4483	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 112L	4483	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 110	6446	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 108R	0\34	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 108	6446	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 108L	0\34	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 106R	3500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 106	6446	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 106L	0\34	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 100	5964	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 102	6446	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 104	5600	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 104L	0\34	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 104R	0\34	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 118	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 120	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 120R	7858	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 122	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 124	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 126	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 128	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 130	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 132	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 134L	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 134R	2550	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 136	5400	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 138	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 140	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 142	5400	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 144	4483	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 146	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 148	4483	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 150	6500	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 152	3408	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 154	4483	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 156	5400	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 158	5400	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 160	5400	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 162	5400	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 164R	5400	Mandate
Aircraft Wingspan	STAND 164L	4483	Mandate
Aircraft Length	STAND 116R	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 116L	5400	Mandate

Aircraft Length	STAND 116	7000	Mandate
Aircraft Length	STAND 114R	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 114	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 114L	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 112R	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 112	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 112L	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 110	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 108R	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 108	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 108L	4700	Mandate
Aircraft Length	STAND 106R	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 106	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 106L	4700	Mandate
Aircraft Length	STAND 100	7100	Mandate
Aircraft Length	STAND 102	7100	Mandate
Aircraft Length	STAND 104	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 104L	4700	Mandate
Aircraft Length	STAND 104R	5400	Mandate
Aircraft Length	STAND 118	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 120	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 120R	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 122	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 124	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 126	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 128	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 130	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 132	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 134L	7623	Mandate
Aircraft Length	STAND 134R	5000	Mandate
Aircraft Length	STAND 136	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 138	7050	Mandate
Aircraft Length	STAND 140	7050	Mandate
Aircraft Length	STAND 142	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 144	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 146	7050	Mandate
Aircraft Length	STAND 148	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 150	7050	Mandate
Aircraft Length	STAND 152	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 154	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 156	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 158	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 160	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 162	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 164R	6150	Mandate
Aircraft Length	STAND 164L	6150	Mandate
Airline	STAND 116R	Aeroflot	Preferred

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

Airline	STAND 116L	Alitalia	Preferred
Airline	STAND 114R	Pegasus Airlines	Preferred
Airline	STAND 114	Lufthansa	Preferred
Airline	STAND 112R	Qatar Airways	Preferred
Airline	STAND 112L	Austrian Airlines	Preferred
Airline	STAND 108	Emirates	Preferred
Airline	STAND 106	Turkish Airlines	Preferred
Airline	STAND 108	British Airways	Preferred
Airline	STAND 104L	AEGEAN	Preferred
Airline	STAND 112R	KLM Royal Dutch Airline	Preferred

Gates A-3

در این جا با استفاده از این نوع قانون ترجیحات فعالیت شرکت‌های هندلینگ مستقر در فرودگاه با گیت های فرودگاهی مشخص گردیده است که برای مثال ترجیح استفاده از گیت‌های ۱۱، ۱۲ و ... با شرکت هندلینگ ایران ایر میباشد.

Flight Attribute	Resource	Value	Is Necessary
Handler Company	gate11	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate12	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate 24	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate 23	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate 22	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate 25	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate 26	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate13	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate14	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate 21	Iran Air	Preferred
Handler Company	gate 22	Saman	Not Preferred
Handler Company	gate 25	Saman	Not Preferred
Handler Company	gate 26	Saman	Not Preferred
Handler Company	gate 24	Saman	Not Preferred
Handler Company	gate 23	Saman	Not Preferred
Handler Company	gate 21	Saman	Not Preferred

Belt A-5

در جدول ذیل نیز ترجیح اختصاص بِلت به شرکت‌های هندلینگ آمده است.

Flight Attribute	Resource	Value	Is Necessary
Handler Company	Belt 4	Iran Air	Preferred
Handler Company	Belt 5	Iran Air	Preferred
Handler Company	Belt 6	Iran Air	Preferred
Handler Company	Belt 4	Saman	Not Preferred
Handler Company	Belt 5	Saman	Not Preferred
Handler Company	Belt 6	Saman	Not Preferred

قانون B (Resource Capacity): ۴-۱۹-۲-۲-۲-

در این دسته از قانون بر مبنای ظرفیت پذیرش منابع ، تعداد اختصاص منابع بر مبنای نوع پرواز یا

یک ویژگی از پرواز اختصاص می یابد:

Counters B-1

در جدول ذیل تعداد پذیرش مسافرین روی هر کانتر به ازای هر پرواز مشخص شده است .

Resource	Count OF Passenger	Is Necessary
C41	60	Mandate
C44	60	Mandate
C47	60	Mandate
C31	60	Mandate
C34	60	Mandate
C37	60	Mandate
C21	60	Mandate
C24	60	Mandate
C27	60	Mandate
C16	60	Mandate
C13	60	Mandate
C83	60	Mandate
C86	60	Mandate
C71	60	Mandate
C74	60	Mandate
C77	60	Mandate
C61	60	Mandate
C65	60	Mandate
C51	60	Mandate
C53	60	Mandate
C56	60	Mandate
C88	60	Mandate
C87	60	Mandate
C85	60	Mandate
C84	60	Mandate

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

C78	60	Mandate
C76	60	Mandate
C75	60	Mandate
C73	60	Mandate
C68	60	Mandate
C72	60	Mandate
C64	60	Mandate
C63	60	Mandate
C62	60	Mandate
C67	60	Mandate
C66	60	Mandate
C58	60	Mandate
C57	60	Mandate
C55	60	Mandate
C54	60	Mandate
C52	60	Mandate
C48	60	Mandate
C46	60	Mandate
C45	60	Mandate
C43	60	Mandate
C42	60	Mandate
C38	60	Mandate
C36	60	Mandate
C35	60	Mandate
C33	60	Mandate
C32	60	Mandate
C28	60	Mandate
C26	60	Mandate
C25	60	Mandate
C23	60	Mandate
C22	60	Mandate
C18	60	Mandate
C17	60	Mandate
C15	60	Mandate
C14	60	Mandate

Belt B-5

در این جا ظرفیت پذیرش تعداد پرواز روی هر بلت مشخص گردیده است

Resource	Count Of Flight	Is Necessary
Belt 4	4	Mandate
Belt 5	4	Mandate
Belt 6	4	Mandate
Belt 1	4	Mandate
Belt 2	4	Mandate
Belt 3	4	Mandate

قانون C (Resource Dependency) ۴-۱۹-۲-۲-۳-

این قانون شامل وابستگی های بین منابع جهت اختصاص منابع را مدیریت میکند که این وابستگی ها در سه دسته ذیل تعریف میگردند:

Adjacency: این دسته از وابستگی ها به رعایت همسایگی در اختصاص منابع اشاره دارد که برای معمولا در اختصاص چند منبع به یک پرواز کاربرد دارند مانند اختصاص چند کانتر به یک پرواز که معمولا همسایگی رعایت میشود

Concurrency: این وابستگی مربوط به منابع وابسته که الزاما با یکدیگر کار میکنند میباشد مانند اتصال یک پل و استند به یک گیت که قابل تغییر نیست

Dependency: این دسته از منابع به وابستگی اختصاص یک یا چند دسته از منابع به یک یا چند دسته دیگر از منابع در اختصاص منابع مربوط میباشد برای مثال تمامی استندهای ریموت میتوانند با یک یا چند گیت باس لانچ یا ریموت اختصاص یابند.

Counters C-1

در جدول ذیل لیست همسایگی های کانترها مشخص شده است.

Resource	Value	Resource	Value	Is Necessary	Is Adjacent
C83		C84		Not Preferred	TRUE
C84		C85		Not Preferred	TRUE
C85		C86		Not Preferred	TRUE
C86		C87		Not Preferred	TRUE
C87		C88		Not Preferred	TRUE
C71		C72		Not Preferred	TRUE
C72		C73		Not Preferred	TRUE
C73		C74		Not Preferred	TRUE
C74		C75		Not Preferred	TRUE
C75		C76		Not Preferred	TRUE
C76		C77		Not Preferred	TRUE
C77		C78		Not Preferred	TRUE
C61		C62		Not Preferred	TRUE
C62		C63		Not Preferred	TRUE
C63		C64		Not Preferred	TRUE
C64		C65		Not Preferred	TRUE
C65		C66		Not Preferred	TRUE
C66		C67		Not Preferred	TRUE
C67		C68		Not Preferred	TRUE
C51		C52		Not Preferred	TRUE

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

C52		C53		Not Preferred	TRUE
C53		C54		Not Preferred	TRUE
C54		C55		Not Preferred	TRUE
C55		C56		Not Preferred	TRUE
C56		C57		Not Preferred	TRUE
C57		C58		Not Preferred	TRUE
C41		C42		Not Preferred	TRUE
C42		C43		Not Preferred	TRUE
C43		C44		Not Preferred	TRUE
C44		C45		Not Preferred	TRUE
C45		C46		Not Preferred	TRUE
C46		C47		Not Preferred	TRUE
C47		C48		Not Preferred	TRUE
C31		C32		Not Preferred	TRUE
C32		C33		Not Preferred	TRUE
C33		C34		Not Preferred	TRUE
C34		C35		Not Preferred	TRUE
C35		C36		Not Preferred	TRUE
C36		C37		Not Preferred	TRUE
C37		C38		Not Preferred	TRUE
C21		C22		Not Preferred	TRUE
C22		C23		Not Preferred	TRUE
C23		C24		Not Preferred	TRUE
C24		C25		Not Preferred	TRUE
C25		C26		Not Preferred	TRUE
C26		C27		Not Preferred	TRUE
C27		C28		Not Preferred	TRUE
C13		C14		Not Preferred	TRUE
C14		C15		Not Preferred	TRUE
C15		C16		Not Preferred	TRUE
C16		C17		Not Preferred	TRUE
C17		C18		Not Preferred	TRUE

Stand C-2

در جدول ذیل رابطه و وابستگی‌های گیت‌ها، جت‌وی‌ها و استندها مشخص گردیده است که الزام یا ممنوعیت استفاده بایکدیگر مشخص گردیده است.

Resource	Resource	Is Necessary
STAND 100	gate 23	Mandate
STAND 102	gate12	Mandate
STAND 102	gate11	Mandate
STAND 102	gate 23	Mandate
STAND 102	gate 24	Mandate
STAND 102	jet way A2	Mandate
STAND 102	jet way A1	Mandate

STAND 102	jet way B1	Mandate
STAND 102	jet way E2	Mandate
STAND 104	jet way G1	Mandate
STAND 104	gate 26	Mandate
STAND 104	STAND 104L	UnAllowed
STAND 104	STAND 104R	UnAllowed
STAND 104L	jet way G2	Mandate
STAND 104L	gate 26	Mandate
STAND 104R	jet way G1	Mandate
STAND 104R	gate 26	Mandate
STAND 106	jet way F1	Mandate
STAND 106	gate 25	Mandate
STAND 106	STAND 106L	UnAllowed
STAND 106L	jet way F2	Mandate
STAND 106L	gate 25	Mandate
STAND 106R	jet way F1	Mandate
STAND 106R	gate 24	Mandate
STAND 106R	gate 25	Mandate
STAND 106R	STAND 106	UnAllowed
STAND 108	jet way E1	Mandate
STAND 108	gate 22	Mandate
STAND 108	STAND 108L	UnAllowed
STAND 108L	jet way E2	Mandate
STAND 108L	gate 22	Mandate
STAND 108R	jet way E1	Mandate
STAND 108R	gate 22	Mandate
STAND 108R	STAND 108	UnAllowed
STAND 110	jet way D1	Mandate
STAND 110	jet way D2	Mandate
STAND 110	gate 21	Mandate
STAND 112	jet way C1	Mandate
STAND 112	gate14	Mandate
STAND 112L	jet way C2	Mandate
STAND 112L	gate14	Mandate
STAND 112R	jet way C1	Mandate
STAND 112R	gate14	Mandate
STAND 112R	STAND 112	UnAllowed
STAND 112R	STAND 112	UnAllowed
STAND 114	jet way B1	Mandate
STAND 114	gate13	Mandate
STAND 114	STAND 114R	UnAllowed
STAND 114L	jet way B2	Mandate
STAND 114L	gate13	Mandate
STAND 114L	STAND 112R	UnAllowed
STAND 114L	STAND 114	UnAllowed
STAND 114R	jet way B1	Mandate
STAND 114R	gate13	Mandate

STAND 116	jet way A1	Mandate
STAND 116	gate11	Mandate
STAND 116	STAND 116L	UnAllowed
STAND 116L	jet way A2	Mandate
STAND 116L	gate11	Mandate
STAND 116R	jet way A1	Mandate
STAND 116R	gate11	Mandate
STAND 116R	STAND 116	UnAllowed
STAND 118	gate12	Mandate
STAND 118	gate11	Mandate
STAND 118	gate 23	Mandate
STAND 118	gate 24	Mandate
STAND 118	jet way A2	Mandate
STAND 118	jet way A1	Mandate
STAND 118	jet way B1	Mandate
STAND 118	jet way E2	Mandate
STAND 120	gate12	Mandate
STAND 120	gate11	Mandate
STAND 120	gate 23	Mandate
STAND 120	gate 24	Mandate
STAND 120	jet way A2	Mandate
STAND 120	jet way A1	Mandate
STAND 120	jet way B1	Mandate
STAND 120	jet way E2	Mandate
STAND 120	STAND 120R	UnAllowed
STAND 120R	gate12	Mandate
STAND 120R	gate11	Mandate
STAND 120R	gate 23	Mandate
STAND 120R	gate 24	Mandate
STAND 120R	jet way A2	Mandate
STAND 120R	jet way A1	Mandate
STAND 120R	jet way B1	Mandate
STAND 120R	jet way E2	Mandate
STAND 122	gate12	Mandate
STAND 122	gate11	Mandate
STAND 122	gate 23	Mandate
STAND 122	gate 24	Mandate
STAND 122	jet way A2	Mandate
STAND 122	jet way A1	Mandate
STAND 122	jet way B1	Mandate
STAND 122	jet way E2	Mandate
STAND 124	gate12	Mandate
STAND 124	gate11	Mandate
STAND 124	gate 23	Mandate
STAND 124	gate 24	Mandate
STAND 124	jet way A2	Mandate
STAND 124	jet way A1	Mandate

STAND 124	jet way B1	Mandate
STAND 124	jet way E2	Mandate
STAND 126	gate12	Mandate
STAND 126	gate11	Mandate
STAND 126	gate 23	Mandate
STAND 126	gate 24	Mandate
STAND 126	jet way A2	Mandate
STAND 126	jet way A1	Mandate
STAND 126	jet way B1	Mandate
STAND 126	jet way E2	Mandate
STAND 128	gate12	Mandate
STAND 128	gate11	Mandate
STAND 128	gate 23	Mandate
STAND 128	gate 24	Mandate
STAND 128	jet way A2	Mandate
STAND 128	jet way A1	Mandate
STAND 128	jet way B1	Mandate
STAND 128	jet way E2	Mandate
STAND 130	gate12	Mandate
STAND 130	gate11	Mandate
STAND 130	gate 23	Mandate
STAND 130	gate 24	Mandate
STAND 130	jet way A2	Mandate
STAND 130	jet way A1	Mandate
STAND 130	jet way B1	Mandate
STAND 130	jet way E2	Mandate
STAND 132	gate12	Mandate
STAND 132	gate11	Mandate
STAND 132	gate 23	Mandate
STAND 132	gate 24	Mandate
STAND 132	jet way A2	Mandate
STAND 132	jet way A1	Mandate
STAND 132	jet way B1	Mandate
STAND 132	jet way E2	Mandate
STAND 134L	gate12	Mandate
STAND 134L	gate11	Mandate
STAND 134L	gate 23	Mandate
STAND 134L	gate 24	Mandate
STAND 134L	jet way A2	Mandate
STAND 134L	jet way A1	Mandate
STAND 134L	jet way B1	Mandate
STAND 134L	jet way E2	Mandate
STAND 134R	gate12	Mandate
STAND 134R	gate11	Mandate
STAND 134R	gate 23	Mandate
STAND 134R	gate 24	Mandate
STAND 134R	jet way A2	Mandate

STAND 134R	jet way A1	Mandate
STAND 134R	jet way B1	Mandate
STAND 134R	jet way E2	Mandate
STAND 136	gate12	Mandate
STAND 136	gate11	Mandate
STAND 136	gate 23	Mandate
STAND 136	gate 24	Mandate
STAND 136	jet way A2	Mandate
STAND 136	jet way A1	Mandate
STAND 136	jet way B1	Mandate
STAND 136	jet way E2	Mandate
STAND 138	gate12	Mandate
STAND 138	gate11	Mandate
STAND 138	gate 23	Mandate
STAND 138	gate 24	Mandate
STAND 138	jet way A2	Mandate
STAND 138	jet way A1	Mandate
STAND 138	jet way B1	Mandate
STAND 138	jet way E2	Mandate
STAND 140	gate12	Mandate
STAND 140	gate11	Mandate
STAND 140	gate 23	Mandate
STAND 140	gate 24	Mandate
STAND 140	jet way A2	Mandate
STAND 140	jet way A1	Mandate
STAND 140	jet way B1	Mandate
STAND 140	jet way E2	Mandate
STAND 142	gate12	Mandate
STAND 142	gate11	Mandate
STAND 142	gate 23	Mandate
STAND 142	gate 24	Mandate
STAND 142	jet way A2	Mandate
STAND 142	jet way A1	Mandate
STAND 142	jet way B1	Mandate
STAND 142	jet way E2	Mandate
STAND 144	gate12	Mandate
STAND 144	gate11	Mandate
STAND 144	gate 23	Mandate
STAND 144	gate 24	Mandate
STAND 144	jet way A2	Mandate
STAND 144	jet way A1	Mandate
STAND 144	jet way B1	Mandate
STAND 144	jet way E2	Mandate
STAND 146	gate12	Mandate
STAND 146	gate11	Mandate
STAND 146	gate 23	Mandate
STAND 146	gate 24	Mandate

STAND 146	jet way A2	Mandate
STAND 146	jet way A1	Mandate
STAND 146	jet way B1	Mandate
STAND 146	jet way E2	Mandate
STAND 148	gate12	Mandate
STAND 148	gate11	Mandate
STAND 148	gate 23	Mandate
STAND 148	gate 24	Mandate
STAND 148	jet way A2	Mandate
STAND 148	jet way A1	Mandate
STAND 148	jet way B1	Mandate
STAND 148	jet way E2	Mandate
STAND 150	gate12	Mandate
STAND 150	gate11	Mandate
STAND 150	gate 23	Mandate
STAND 150	gate 24	Mandate
STAND 150	jet way A2	Mandate
STAND 150	jet way A1	Mandate
STAND 150	jet way B1	Mandate
STAND 150	jet way E2	Mandate
STAND 152	gate12	Mandate
STAND 152	gate11	Mandate
STAND 152	gate 23	Mandate
STAND 152	gate 24	Mandate
STAND 152	jet way A2	Mandate
STAND 152	jet way A1	Mandate
STAND 152	jet way B1	Mandate
STAND 152	jet way E2	Mandate
STAND 154	gate12	Mandate
STAND 154	gate11	Mandate
STAND 154	gate 23	Mandate
STAND 154	gate 24	Mandate
STAND 154	jet way A2	Mandate
STAND 154	jet way A1	Mandate
STAND 154	jet way B1	Mandate
STAND 154	jet way E2	Mandate
STAND 156	gate12	Mandate
STAND 156	gate11	Mandate
STAND 156	gate 23	Mandate
STAND 156	gate 24	Mandate
STAND 156	jet way A2	Mandate
STAND 156	jet way A1	Mandate
STAND 156	jet way B1	Mandate
STAND 156	jet way E2	Mandate
STAND 158	gate12	Mandate
STAND 158	gate11	Mandate
STAND 158	gate 23	Mandate

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

STAND 158	gate 24	Mandate
STAND 158	jet way A2	Mandate
STAND 158	jet way A1	Mandate
STAND 158	jet way B1	Mandate
STAND 158	jet way E2	Mandate
STAND 160	gate12	Mandate
STAND 160	gate11	Mandate
STAND 160	gate 23	Mandate
STAND 160	gate 24	Mandate
STAND 160	jet way A2	Mandate
STAND 160	jet way A1	Mandate
STAND 160	jet way B1	Mandate
STAND 160	jet way E2	Mandate
STAND 162	gate12	Mandate
STAND 162	gate11	Mandate
STAND 162	gate 23	Mandate
STAND 162	gate 24	Mandate
STAND 162	jet way A2	Mandate
STAND 162	jet way A1	Mandate
STAND 162	jet way B1	Mandate
STAND 162	jet way E2	Mandate
STAND 164L	gate12	Mandate
STAND 164L	gate11	Mandate
STAND 164L	gate 23	Mandate
STAND 164L	gate 24	Mandate
STAND 164L	jet way A2	Mandate
STAND 164L	jet way A1	Mandate
STAND 164L	jet way B1	Mandate
STAND 164L	jet way E2	Mandate
STAND 164R	gate12	Mandate
STAND 164R	gate11	Mandate
STAND 164R	gate 23	Mandate
STAND 164R	gate 24	Mandate
STAND 164R	jet way A2	Mandate
STAND 164R	jet way A1	Mandate
STAND 164R	jet way B1	Mandate
STAND 164R	jet way E2	Mandate
STAND 164R	STAND 164L	UnAllowed

Jet way C-4

Resource	First Flight Attribute	Value	Resource	Second Flight Attribute	Value	Is Necessary	Is Concurrent
STAND 104R	AorD	Departure	STAND 104L	AorD	Arrival	Mandate	TRUE
STAND 112R	AorD	Departure	STAND 112L	AorD	Arrival	Mandate	TRUE
STAND 116R	AorD	Arrival	STAND 116L	AorD	Departure	Mandate	TRUE

در جدول ذیل با توجه به قوانین رابطه همزمانی استفاده از گیت ها و جت وی ها مشخص گردیده

است.

Resource	Flight First Attribute	Value	Resource	Second Flight Attribute	Value	Is Necessary	Is Concurrent
gate 21	All	All	jet way D1	All	All	Mandate	TRUE
gate 21	All	All	jet way D2	All	All	Mandate	TRUE
gate 22	All	All	jet way E1	All	All	Mandate	TRUE
gate 22	All	All	jet way E2	All	All	Mandate	TRUE
gate 23	All	All	jet way E2	All	All	Mandate	TRUE
gate 24	All	All	jet way F1	All	All	Mandate	TRUE
gate 25	All	All	jet way F1	All	All	Mandate	TRUE
gate 25	All	All	jet way F2	All	All	Mandate	TRUE
gate 26	All	All	jet way G1	All	All	Mandate	TRUE
gate 26	All	All	jet way G2	All	All	Mandate	TRUE
gate11	All	All	jet way A1	All	All	Mandate	TRUE
gate11	All	All	jet way A2	All	All	Mandate	TRUE
gate12	All	All	jet way B1	All	All	Mandate	TRUE
gate13	All	All	jet way B1	All	All	Mandate	TRUE
gate13	All	All	jet way B2	All	All	Mandate	TRUE
gate14	All	All	jet way C1	All	All	Mandate	TRUE
gate14	All	All	jet way C2	All	All	Mandate	TRUE

قانون D (Resource priority) ۴-۱۹-۲-۲-۴

در این دسته از قوانین به ترتیب اولویت اختصاص یک منبع در شرایط یکسان اشاره می گردد و این بدین معنی است که در صورت وجود چند منبع برای اختصاص به یک پرواز آیا اولییتی در اختصاص آنها وجود دارد.

Stand D-2

ترتیب اختصاص استند

Resource	Priority	Flight Attribute	Value	Is Necessary
STAND 104L	1	All	All	Mandate
STAND 104	1	All	All	Mandate
STAND 104R	1	All	All	Mandate
STAND 106R	1	All	All	Mandate
STAND 106	1	All	All	Mandate
STAND 106L	1	All	All	Mandate
STAND 108R	1	All	All	Mandate

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

STAND 108	1	All	All	Mandate
STAND 108L	1	All	All	Mandate
STAND 110	1	All	All	Mandate
STAND 112R	1	All	All	Mandate
STAND 112	1	All	All	Mandate
STAND 112L	1	All	All	Mandate
STAND 114R	1	All	All	Mandate
STAND 114	1	All	All	Mandate
STAND 114L	1	All	All	Mandate
STAND 116R	1	All	All	Mandate
STAND 116L	1	All	All	Mandate
STAND 116	1	All	All	Mandate
STAND 100	2	All	All	Mandate
STAND 102	2	All	All	Mandate
STAND 118	2	All	All	Mandate
STAND 120	2	All	All	Mandate
STAND 120R	2	All	All	Mandate
STAND 122	2	All	All	Mandate
STAND 124	2	All	All	Mandate
STAND 126	2	All	All	Mandate
STAND 128	2	All	All	Mandate
STAND 130	2	All	All	Mandate
STAND 132	2	All	All	Mandate
STAND 134L	2	All	All	Mandate
STAND 134R	2	All	All	Mandate
STAND 136	2	All	All	Mandate
STAND 138	2	All	All	Mandate
STAND 140	2	All	All	Mandate
STAND 142	2	All	All	Mandate
STAND 144	2	All	All	Mandate
STAND 146	2	All	All	Mandate
STAND 148	2	All	All	Mandate
STAND 150	2	All	All	Mandate
STAND 152	2	All	All	Mandate
STAND 154	2	All	All	Mandate
STAND 156	2	All	All	Mandate
STAND 158	2	All	All	Mandate
STAND 160	2	All	All	Mandate
STAND 162	2	All	All	Mandate
STAND 164R	2	All	All	Mandate
STAND 164L	2	All	All	Mandate

Belt D-5

ترتیب اختصاص بِلت در جدول ذیل آمده است

Resource	Priority	Flight Attribute	Value	Is Necessary
Belt 3	3	All	All	Preferred
Belt 2	2	All	All	Preferred
Belt 1	1	All	All	Preferred
Belt 4	4	All	All	Preferred
Belt 5	5	All	All	Preferred
Belt 6	6	All	All	Preferred

قانون E (Time Allocation) : ۴-۱۹-۲-۲-۵

در این دسته از قوانین میزان اختصاص زمان استفاده هر منبع برای پرواز مشخص می‌گردد که معمولاً زمان شروع استفاده و زمان پایان استفاده در منبع مشخص شده است و معمولاً نسبت به زمان پرواز مشخص می‌گردد.

Counter E-1

زمان شروع و پایان اختصاص کانتر نسبت به زمان پرواز به یک پرواز

Start Time	End Time	Flight Attribute	Value	Is Necessary
-180	-30	International Or Domestic	All	Mandate

Exception: مطابق قوانین میتوان برای هر قانون همانگونه که در بالا توضیح داده شد استثنائاتی

لحاظ کرد که این استثنائات در مورد زمان اختصاص منابع به صورت ذیل است.

Counter exception E

Start Time	End Time	Flight Attribute	Flight Attribute Value
-240	-60	Airline	KLM Royal Dutch Airline
-240	-60	Airline	Air France
-180	-60	Airline	AEGEAN
-180	-60	Airline	Air Arabia
-180	-60	Airline	Azerbaijan
-180	-60	Airline	Alitalia
-180	-60	Airline	Mahan Air
-180	-60	Airline	ATLASGLOBAL
-180	-60	Airline	ASTANALINE
-180	-60	Airline	Oman Air
-180	-60	Airline	Pegasus Airlines

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

-180	-60	Airline	Qatar Airways
-180	-60	Airline	TAMAZI

Stand E-2

Start Time	End Time	Flight Attribute	Value	Is Necessary
-85	0	AorD	Departure	Mandate
0	90	AorD	Arrival	Mandate

Gate E-3

Start Time	End Time	Flight Attribute	Value	Is Necessary
-30	-5	AorD	Departure	Mandate

Jet way E-4

time	End Time	Flight Attribute	Value	Is Necessary
-25	0	AorD	Departure	Mandate
0	25	AorD	Arrival	Mandate

Belt E-5

زمان شروع و پایان اختصاص بِلت نسبت به زمان پرواز به یک پرواز

Start Time	End Time	Flight Attribute	Value	Is Necessary
0	120	International Or Domestic	All	Mandate
0	120	International Or Domestic	All	Mandate

Stand جدول شرکت های هواپیمایی و شرکت هندل کننده

Airline	Handler
British Airways	Iran Air
Kam Air	Iran Air
Ravn Alaska	Iran Air
Aeroflot	Iran Air
Air Arabia	Iran Air
Alitalia	Iran Air
ATA	Iran Air
Atlantis European Airways	Iran Air
Austrian Airlines	Iran Air
China Southern Airlines	Iran Air
Emirates	Iran Air
ETIHAD	Iran Air
Fly Dubai	Iran Air
IRAN AIR	Iran Air
IRAQI	Iran Air
KISH AIR	Iran Air

نظام نامه فرودگاهی-دستورالعمل‌های عملیاتی فرودگاه

Kuwait Airways	Iran Air
Lufthansa	Iran Air
MERAJ	Iran Air
Oman Air	Iran Air
Pegasus Airlines	Iran Air
QESHM AIR	Iran Air
Saudi Arabia	Iran Air
Sham Wing Airlines	Iran Air
Sun Express	Iran Air
Turkish Airlines	Iran Air
UKRAINE INTERNATIONAL	Iran Air
Uni Air	Iran Air
AEGEAN	Saman
Air Company Armenia	Saman
Air France	Saman
AirAsia X	Saman
ASEMAN	Saman
ASTANALINE	Saman
ATLASGLOBAL	Saman
Azerbaijan	Saman
FREEBIRD AIR	Saman
GERMANIA	Saman
KLM Royal Dutch Airline	Saman
Mahan Air	Saman
My way Airlines	Saman
Nordwind Airlines	Saman
Qatar Airways	Saman
SIBERIAN AIRLINES	Saman
SYRIANAIR	Saman
TAJIKAIR	Saman
TAMAZI	Saman
TEEBAH	Saman
ZAGROS	Saman

۴-۲۰- دستورالعمل نحوه هدایت هواپیماها از پرواز مسافری یا کارگو به سمت پرواز

ترمینال سلام و برعکس

عطف به نامه شماره ۳۴۴۶۳ مورخ ۱۳۹۸/۴/۱ معاون محترم عملیات هوانوردی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران، فرآیند انتقال و جابجایی پروازها از پروازهای مسافری و کارگو به پرواز ترمینال سلام و بالعکس با استفاده از ماشین Tug (پوش بک) زمان بر و غیرایمن بوده و هرگونه جابجایی در این راستا مستلزم بعد مسافت طولانی است که به همین دلیل بایستی جابجایی هواپیما با موتور روشن مطابق با مقررات توسط افراد باصلاحیت انجام گردد. لذا به منظور جابجایی هواپیماها از پرواز مسافری یا کارگو به سمت پرواز ترمینال سلام و برعکس، برای جابجایی هواپیماها با موتور روشن ضروری است از واحد گراند برج مراقبت پرواز پس از اخذ مجوز روشن نمودن و پوش شدن هواپیما درخواست خزش به سمت ترمینال سلام گردد.

کنترلر گراند با توجه به شرایط ترافیک هواپیما را روی فرکانس تا محل ایستایی هواپیماها در حریم باند (Runway holding position) هدایت نموده و پس از آن کنترل پرواز به واحد برج مراقبت پرواز سپرده می‌گردد.

کنترلر برج مراقبت پرواز با توجه به شرایط ترافیکی اجازه قطع باند را به هواپیما داده و پس از تخلیه باند کنترل هواپیما را به واحد گراند برج مراقبت پرواز واگذار می‌نماید.

کنترلر گراند هدایت هواپیما را در دهانه تاکسی وی به واحد مارشالینگ مدیریت پرواز واگذار می‌نماید که ایشان هواپیما را تا محل پارک تعیین شده هدایت می‌کند.

۴-۲۱- دستورالعمل پذیرش و هدایت هواپیماهای مربوط به پرواز ترمینال سلام برای

استفاده از باندهای موجود

۴-۲۱-۱- پروازهای ورودی

هنگامی که باند قابل استفاده باند 29R باشد پس از نشست پرواز کنترلر برج دستور ادامه مسیر تا انتهای باند را به خلبان داده و در انتها دستور خروج از تاکسی وی S را به خلبان خواهد داد.

هنگامی که باند قابل استفاده باند 29L باشد پس از نشست پرواز کنترلر برج با توجه به شرایط سطوح پروازی و ترافیک فرودگاهی دستور ادامه مسیر به سمت تاکسی وی S را به خلبان خواهد داد.

هنگامی که باند قابل استفاده باند 11L یا 11R باشد، پس از نشست هواپیما کنترلر دستور برگشت هواپیما از مناسب ترین تاکسی وی موازی با توجه به شرایط سطوح پروازی و ترافیک و هدایت هواپیما به سمت تاکسی وی S را خواهد داد.

۴-۲۱-۲- پروازهای خروجی

هنگامی که باند قابل استفاده باند 11L باشد، کنترلر دستور ورود هواپیما از تاکسی وی S به باند و پرواز را خواهد داد.

هنگامی که باند قابل استفاده باند 11R باشد، کنترلر با توجه به شرایط سطوح و ترافیک فرودگاهی دستور ورود هواپیما از تاکسی وی S و قطع باند 11L و ورود به باند را خواهد داد.

هنگامی که باند قابل استفاده 29R یا 29L باشد، کنترلر برج با توجه به ترافیک فرودگاهی و وضعیت سطوح پروازی مجوز قطع باند 29R را به پرواز داده و هواپیما از تاکسی وی موازی مناسب با صلاحدید کنترلر با ابتدای باند مورد نظر جهت پرواز هدایت خواهد شد.

۴-۲۲- دستورالعمل پذیرش و انتقال مسافرین ترانزیت بین ترمینال یک و ترمینال سلام

در صورت نیاز به انتقال مسافرین ترانزیت بین ترمینال یک و سلام (یا بالعکس) نظر به وظیفه ذاتی شرکت شهر فرودگاهی (مطابق با الزامات انکس ۹ و سند ۹۹۵۷ ایکائو) مبنی بر انتقال مسافرین در فضای ترانزیت بدون عبور از مرز هوایی (گذرنامه) تا فراهم شدن امکانات لازمه وظیفه جابجایی مسافرین ترانزیت با هماهنگی بعمل آمده برعهده شرکت‌های ارائه دهنده خدمات زمینی قرار داده شده است. لذا ضروری است از روبه زیر پیروی شود:

أ) چنانچه ورود و خروج مسافرین ترانزیت توسط شرکت هواپیمایی واحد انجام گردد، شرکت هواپیمایی مربوطه موظف به هماهنگی و انتقال مسافرین از ترمینال یک از طریق ایرساید به سمت ترمینال سلام (یا بالعکس) می‌باشد.

ب) چنانچه ورود و خروج مسافرین ترانزیت توسط دو شرکت هواپیمایی مجزا با شرکت ارائه دهنده خدمات زمینی یکسان انجام گردد، شرکت هواپیمایی پرواز خروجی موظف به هماهنگی و انتقال مسافرین از ترمینال یک از طریق ایرساید به سمت ترمینال سلام (یا بالعکس) می‌باشد.

ت) چنانچه ورود و خروج مسافرین ترانزیت توسط دو شرکت هواپیمایی مجزا با شرکت ارائه دهنده خدمات زمینی متفاوت انجام گردد، شرکت هواپیمایی پرواز خروجی موظف به هماهنگی و انتقال مسافرین از ترمینال یک از طریق ایرساید به سمت ترمینال سلام (یا بالعکس) می‌باشد.

ث) مسئولیت هماهنگی با فرماندهی مرز هوایی (گذرنامه) و یگان سپاه حفاظت هواپیمایی بر عهده شرکت هواپیمایی خروجی (پرواز خروجی) است.

تبصره شرکت‌های هواپیمایی موظف هستند در صورت بروز هرگونه مشکل در فرآیند این اقدام، عوامل فرودگاهی را جهت همکاری و تعامل مطلع نمایند.

۵- مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

۱-۵- مدیریت فرودگاه

مالک فرودگاه شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) بوده و معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت به عنوان نماینده مدیرعامل تمام مسئولیت‌های تفویض شده را در راستای حفظ ایمنی، نظم و افزایش بهره وری کلیه فعالیت‌های فرودگاه را بر عهده دارد.

۱-۱-۵- نمودار سازمانی

ساختار سازمانی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) در زیر آمده است.

۵-۱-۲- پرسنل و جایگاه‌های کلیدی فرودگاه

اسامی پرسنل کلیدی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه) به همراه شماره تماس آن‌ها مطابق

جدول زیر است:

جدول پرسنل و جایگاه‌های کلیدی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(ه)

ردیف	سمت	نام و نام خانوادگی	تلفن داخلی	تلفن ثابت	تلفن همراه	نمبر
۱	رئیس هیات مدیره و مدیرعامل	علی رستمی	۸۹۷۹ ۸۹۹۹	۵۵۶۷۸۳۹۰ ۵۵۶۷۸۳۹۱	۰۹۱۴۳۱۳۴۷۰۰	۵۵۶۷۷۶۱۹
۲	معاون بهره برداری فرودگاهی	حسن خوشخو	۲۰۰۰ ۲۰۰۱	۴۴۶۶۶۷۰۱ ۴۴۶۶۶۷۰۲ ۵۵۶۷۸۱۸۱	۰۹۱۲۵۲۸۲۱۴۶	۴۴۶۶۶۷۰۳
۳	عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	۸۵۰۲	۵۵۶۷۸۲۶۰	۰۹۱۲۳۳۴۸۶۶۹	۵۵۶۷۸۲۶۴
۴	عضو هیات مدیره و معاون اموراتصادی و سرمایه ای	سجاد کمالی پور	۸۹۶۰	۵۱۰۰۸۹۶۲	۰۹۱۲۳۳۴۸۴۶	۵۵۶۷۸۲۹۴
۵	معاون توسعه و زیرساخت‌ها	آذر موحدی	۸۸۰۰	۵۱۰۰۸۸۰۲	۰۹۱۲۳۴۷۵۵۷۴	---
۶	مدیرکل دفتر امور پیمان و رسیدگی	مصطفی مهردادافر	۸۹۹۰	۵۱۰۰۸۹۹۱	۰۹۱۲۴۱۲۶۹۸۷	---
۷	سرپرست اداره کل حراست	حسن خوشخو	۵۸۰۲ الی ۵۸۰۵	۵۵۶۷۸۱۷۰	---	۴۴۶۶۷۲۰۷
۸	مدیرکل حوزه مدیر عامل	مهدی ملک آباد	۸۹۶۳	۵۵۶۷۸۳۹۱	۰۹۱۲۵۰۲۶۶۰۱	---
۹	معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	علیرضا مجذوبی	۲۱۹۰	۴۴۶۶۶۷۲۰ ۴۴۶۶۶۷۲۱	۰۹۱۲۳۰۵۳۰۹۵	۴۴۶۶۶۷۲۲
۱۰	مدیریت منابع انسانی و پشتیبانی	آیت اله دهقانی	۸۲۰۰	۵۱۰۰۸۲۰۲	۰۹۱۲۵۴۸۹۷۳۷	۵۵۶۷۸۲۲۷
۱۱	مدیرکل دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی	حمیدرضا نصرتی	۲۰۷۷	۴۴۶۶۶۷۲۹	۰۹۱۲۱۸۵۸۰۱۷	۵۱۰۰۲۰۷۱
۱۲	سرپرست اداره کل عملیات فرودگاهی	فاروق علیخانی	۷۲۱۵ ۷۲۱۶	۵۱۰۰۸۹۶۶	۰۹۱۲۱۳۲۱۳۵۹	---
۱۳	مدیر ایمنی فرودگاه	محمد رضا حبیبی	۲۰۶۳	۵۵۶۷۸۱۶۶	۰۹۱۲۲۱۷۵۴۲۵	۵۱۰۰۲۰۷۲
۱۴	ذیحساب و مدیرکل امور مالی	محمدعلی نوییل	۸۸۲۰	۵۱۰۰۸۸۲۲	۰۹۱۲۱۷۱۳۴۱۵	---
۱۵	مدیرکل امور حقوقی	علی مرادی	۸۸۲۰ ۸۸۲۱ ۸۸۲۲	۵۱۰۰۸۸۲۲	۰۹۱۲۱۴۹۳۲۰	--
۱۶	رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (اداره مراقبت پرواز)	احمد نیک نام	۲۲۲۰	۴۴۶۶۶۷۰۷	۰۹۱۲۲۷۲۰۶۸۹	۴۴۶۶۶۷۰۸
۱۷	رئیس اداره عمیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	۳۳۳۰	۴۴۶۶۶۷۴۵	۰۹۱۲۳۱۴۴۲۷۵	۴۴۶۶۶۷۴۵
۱۸	رئیس اداره مخابرات و فناوری اطلاعات هوانوردی	محمد جعفرآبادی	۲۰۵۰	۴۴۶۶۶۷۱۶	۰۹۱۸۸۶۱۶۶۵۶	۴۴۶۶۶۷۱۷
۱۹	رئیس اداره ارتباطات و ناوبری(الکترونیک)	محمد رضا غلامحسینی	۲۰۲۰ الی ۲۰۳۰	۴۴۶۶۶۷۱۰	۰۹۱۲۲۹۵۴۹۱۲	۴۴۶۶۶۷۱۱

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

۵۵۶۷۷۸۷۲	۰۹۱۲۳۱۹۷۹۷۷	۵۱۰۰۸۷۴۲	۸۷۶۰	سید اسماعیل احمدی	مدیرکل دفتر امور سرمایه گذاری و مشارکت	۲۰
۵۵۶۷۸۲۳۰	۰۹۱۴۱۶۳۶۴۴۳	۵۱۰۰۸۷۰۳	۸۷۰۰	ناصر مرادلو	سرپرست دفتر خدمات بازرگانی و کسب و کار	۲۱
---	۰۹۱۲۳۱۹۷۹۷۷	---	۸۹۸۲	مسعود شکیبایی فرد	مدیرکل دفتر توسعه عمران و تجهیز منابع	۲۲
۵۵۶۷۸۰۹۱	۰۹۱۲۲۷۵۷۱۹۹	۵۱۰۰۸۷۱۵	۸۷۲۹	حیدر فرزانه	معاون توسعه مدیریت و منابع	۲۳
۵۵۶۷۸۲۳۱	۰۹۱۲۲۰۴۵۴۵۸	۵۵۶۷۸۰۲۹	۳۲۱۲ ۸۹۸۶	محمود بختیاری	مدیرکل دفتر بازرسی و بهسازی ابنیه و تاسیسات	۲۴
---	۰۹۱۲۲۳۸۳۳۶۸	۵۱۰۰۲۰۶۱	۸۵۹۲	پژمان امید مقدمی	مدیرکل دفتر شهر فرودگاهی الکترونیکی	۲۵
	۰۹۱۲۳۲۷۴۸۳۲			محمدرضا فردی	مدیرکل ترمینال گالری سلام	
۵۱۰۰۷۱۷۱	۰۹۱۲۱۳۳۱۴۹۹	۴۴۶۶۷۲۲۵	۷۲۱۵ ۷۲۱۶	علی اکبر طاهری	رئیس گروه ترمینالها و خدمات فرودگاهی	۲۶
۵۱۰۰۳۳۴۵	۰۹۱۲۳۴۶۶۷۷۱	---	۳۳۴۵	مجتبی محمدی جو	مسئول واحد مارشالینگ	۲۷
۵۵۶۷۷۶۱۵	۰۹۱۹۷۲۰۷۹۷۰	۵۵۶۷۸۱۶۳	۳۲۲۲	بابک مشایقی	رئیس گروه ماشین آلات	۲۸
۵۵۶۷۷۶۱۷	۰۹۱۹۷۳۲۱۱۷۳	۵۵۶۷۸۴۴۸	۷۱۵۸ ۷۱۵۹	مهدی صادقی	رئیس گروه برنامه ریزی و هماهنگی پرواز	۲۹
۴۴۶۶۷۲۱۹	۰۹۱۲۴۲۳۷۹۵۸	---	۲۴۰۰	شبیر مصدق	رئیس گروه مهندسی برق و روشنایی باند	۳۰
۵۵۶۷۸۰۹۹	۰۹۱۲۲۴۸۰۵۸۹	---	۲۴۴۴	امین اورنگ	رئیس گروه بهسازی و نگهداری اماکن	۳۱
۴۴۶۶۶۹۲۵	۰۹۱۲۴۱۱۰۷۱۰	۵۵۶۷۸۲۲۳	۸۹۶۵	علی کاشانی حیدری	مدیرکل دفتر ارتباطات، اطلاع رسانی و امور بین الملل	۳۲
۴۴۶۶۶۷۲۸	۰۹۱۲۹۳۴۵۳۶	۵۵۶۷۷۶۱۰	۸۴۶۰ ۸۴۶۱	محسن بنایی	مدیریت تدارکات	۳۳
---	۰۹۱۲۶۸۸۹۷۶۳	---	۳۳۱۰	ابوالفضل قرنین	مسئول واحد انبار تدارکات	۳۴
۵۵۶۷۸۱۵۸	۰۹۱۲۲۲۵۹۴۴۱	---	۳۲۰۰ ۵۱۴۱	محسن صالحی	رئیس کارگو ترمینال	۳۵
		۵۵۶۷۸۵۰۰	۲۲۲۲ ۲۲۲۳		سرکشیک کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)	۳۶
		۵۵۶۷۷۹۸۰	۳۳۳۶		سرکشیک اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	۳۷
		۵۵۶۷۷۹۸۱	۱۲۵ ۳۳۳۳ ۳۳۳۴ ۴۱۲۶		برج دیده بانی عملیات ایمنی زمینی هواپیما	۳۸
		۴۴۶۶۶۹۱۰	۷۴۱۴ ۷۳۰۰		سرکشیک مدیریت ترمینال	۳۹
۴۶۶۲۸۲۵۴	۰۹۱۲۷۱۵۴۶۰۳	۵۵۶۷۷۶۷۶	۳۶۰۲	پرویز رحمتی نژاد	مدیرکل ایستگاه هواپیمایی جمهوری اسلامی (ایران ایر)	۴۰
۵۵۶۷۸۰۷۹	۰۹۱۲۵۴۵۴۷۵۶	۵۵۶۷۸۰۸۰	---	سید علی حسینی	مدیرکل ایستگاه شرکت خدمات هوایی سامان	۴۱
	۰۹۳۷۷۸۲۴۰۹۰	۵۵۶۷۷۹۸۳	۷۴۹۷	محمدرضا رزاقی	رئیس ایستگاه شرکت همراه کوشا کیش	۴۲
۵۵۶۷۷۶۳۱		۵۵۶۷۷۶۳۵ الی ۵۵۶۷۷۶۳۹	۳۴۱۰ ۳۴۱۱ ۳۴۱۲		سوختگیری فرودگاه	۴۳

۴۴۶۶۶۹۲۰		---	۷۳۳۱ ۷۳۳۲ ۷۳۵۶ ۷۶۶۹		اداره گذر نامه فرودگاه	۴۴
۴۴۶۶۷۲۰۸		۴۴۶۶۷۲۰۸	۵۸۳۲		وزارت اطلاعات (واجب)	۴۵
۵۱۰۰۴۰۴۰		---	۴۰۴۰		مرکز پیام سپاه فرودگاه	۴۶
۲۱۸۶۳۷۳۴		۲۱۸۶۳۸۶۰	۴۲۰۱ ۴۲۲۴		مرکز پیام فرماندهی پلیس	۴۷
		۲۱۸۶۳۷۰۴			عملیات فرماندهی پلیس	۴۸
		۵۵۶۷۸۴۳۰	۳۰۴۳ ۳۰۴۴ ۳۰۴۵		پلیس راهور فرودگاه	۴۹
۵۱۰۰۷۸۹۹	۰۹۰۱۸۴۰۳۸۵۰ ۰۹۰۱۸۴۰۴۱۲۴	---	۱۱۵ ۷۳۵۲ ۷۹۰۰		اورژانس فرودگاه	۵۰
		۴۴۶۶۶۷۳۶	۷۳۰۴		پایگاه بهداشت مرزی مستقر در فرودگاه	۵۱
		۵۵۶۷۸۰۱۵	۴۹۲۸		دادسرای انقلاب مستقر در فرودگاه	۵۲
		---	۴۵۱۵ ۴۵۱۱		گمرک فرودگاه	۵۳
۵۵۶۷۸۱۵۶			۵۸۰۲ الی ۵۸۰۵		مرکز پیام حراست فرودگاه	۵۴
		۴۴۶۶۶۷۲۵ ۴۴۶۶۷۲۴۱	۳۴۸۳ ۳۴۸۵ ۳۴۸۰ ۳۴۸۲		هواشناسی فرودگاه	۵۵
		۵۱۰۰۱	۱۱۸		مرکز تلفن فرودگاه	۵۶
			۸۳۱۶		مسئول امور مذهبی، فرهنگی و نمازخانه‌ها	۵۷

۵-۲- سیستم مدیریت ایمنی

ایمنی در کلیه فعالیت‌های هوانوردی و فرودگاهی همواره در درجه اول اهمیت قرار دارد. ایمنی وضعیتی است که در آن ریسک صدمه به افراد یا خسارت به تجهیزات و منابع، کاهش داده شود و از طریق روند مستمر شناسایی خطرات و مدیریت ریسک در سطح قابل قبولی حفظ گردد.

بدلیل ماهیت صنعت هوانوردی و فرودگاهی، حذف کامل سوانح و یا حوادث شدید امکان پذیر نیست. علیرغم تلاش‌های فراوانی که در جهت پیشگیری از سوانح انجام می‌گیرد، فعالیت‌های انسان و سیستم‌های

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

ساخته شده توسط وی عاری از ریسک و خطا نیست و همچنان انتظار می‌رود که سیستم‌ها، دچار نقص و خرابی گردند. بنابراین همواره بایستی بدنبال درک و کنترل خطاها و ریسک‌ها بود. اساساً روش‌های سنتی جهت جلوگیری از سوانح بر روی پیامدها و رفتارهای غیر ایمن توسط کارکنان عملیاتی تمرکز می‌کنند. لیکن سیستم مدیریت ایمنی رویکردی سیستمی به ایمنی دارد در این رویکرد همه چیز تحت کنترل و ارزیابی چند باره قرار گرفته و موردی پنهان نخواهد ماند.

در این بخش حداقل الزامات مورد نیاز سیستم مدیریت ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) در بخش فرودگاهی درج گردیده است.

۵-۲-۱- الزامات قانونی

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) مطابق با ماده ۷ آیین نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیر نظامی (ICAR114) و الزامات سیستم مدیریت ایمنی (CAD1019) سازمان هواپیمایی کشوری، خود را ملزم به استقرار، اجرای و پایش سیستم مدیریت ایمنی می‌داند.

۵-۲-۲- دامنه کاربرد

ماموریت فرودگاه بین‌المللی امام خمینی^(۵)، ارائه سرویس ناوبری و مسافری به کلیه پروازهای بین‌المللی است.

دامنه کاربرد سیستم مدیریت ایمنی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی^(۵)، شامل موارد زیر است:

- کلیه فعالیت‌های برون‌سپاری شده در فرآیندها، تجهیزات در حوزه عملیات هوانوردی (ادارات مراقبت پرواز، مهندسی الکترونیک و شبکه پیام‌های هوانوردی)
- فعالیت‌ها، فرآیندها و تجهیزات مرتبط با عملیات هوانوردی در حوزه‌های دفتر عملیات فرودگاهی (گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی و اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما) و دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی (گروه مهندسی تجهیزات و تاسیسات، گروه مهندسی برق و روشنایی باند، گروه بهسازی و نگهداری اماکن و گروه مهندسی ماشین‌آلات)

در برون‌سپاری کلیه فعالیت‌ها و دریافت خدمات مورد نیاز در دامنه کاربرد تعریف شده، همچنین ارزیابی و انتخاب پیمانکاران و تامین‌کنندگان، اصل رعایت اصول ایمنی و پایبندی به سیستم مدیریت ایمنی مطابق با نظام نامه فرودگاه اجباری است.

۵-۲-۳- خط مشی ایمنی

خط مشی ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) با شماره سند QP_QAB_01 تدوین، ابلاغ و اطلاع رسانی شده است.

خط مشی ایمنی شامل تعهد به استانداردهای ایمنی، تأکید بر ایمنی به عنوان وظیفه اصلی کلیه مسئولین و کارکنان، تأمین منابع مناسب و اطمینان از درک، اجرا و حفظ خط مشی در کلیه سطوح است.



خط مشی ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)



ایجاد شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) با وسعت ۱۳۷۰۰ هکتار در جنوب پایتخت، رهیافتی نو در توسعه پایدار کشور می باشد و در حوزه های هفت‌گانه هوانوردی، منطقه آزاد تجاری، بار و لجستیک، گردشگری، صنعتی، آموزشی و ورزشی فعالیت می نماید. این شرکت به منظور فراهم نمودن بستری ایمن، کارآمد و محیط‌زیستی سالم، خود را ملزم به تبعیت از الزامات، مقررات ملی و بین‌المللی در زمینه‌های ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست می‌داند.

چشم انداز و اهداف ما:

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) با استقرار نظام مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست (HSE) مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی در جهت توسعه پایدار، افزایش بهره‌وری و تضمین کیفیت گام برمی‌دارد که این مهم همسو با اهداف برنامه‌های توسعه اقتصادی، سیاست‌های ابلاغی محیط‌زیست مقام معظم رهبری و چشم‌انداز بیست‌ساله طرح جامع شرکت نیز می‌باشد.

تعهدات:

- بهبود سطح فرهنگ ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست کارکنان و پیمانکاران شهر فرودگاهی؛
- ارتقای مستمر سطح تصمیمات هیئت مدیره، معاونان و مدیران ارشد در مورد ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست و تلاش برای افزایش سطح مشارکت کارکنان در زمینه (HSE)؛
- تعریف و بازنگری منظم اهداف به منظور بهبود مستمر شاخص‌های ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست؛
- اعتقاد عملی به اجرای کلیه موارد قانونی و سایر الزامات مصوب و استفاده مسئولانه از منابع طبیعی؛
- تعامل موثر، سازگار و نظارت مستمر بر فعالیت شرکت‌های هواپیمایی، سوخت‌رسانی، ارائه‌دهندگان خدمات زمینی و کلیه پیمانکاران و ذینفعان درون و برون سازمانی به منظور اجرای مقررات موضوعه و پیشگیری از حوادث؛
- شناسایی، ارزیابی، کاهش، حذف و کنترل مستمر مخاطرات ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و ملاحظات زیست‌محیطی در شرایط عادی، اضطراری، بحران و قبل از انجام هرگونه تغییر با استفاده از روش‌های ارزیابی، گزارش‌دهی، نظام پیشنهادات موثر و اجرای اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه؛
- ارزیابی، بازنگری و بهبود فرآیندهای سیستم مدیریت ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و زیست‌محیطی با هدف رسیدن به ایمنی پایدار، کیفیتی مطلوب، محیطی سالم و زیست بومی مطلوب برای کارکنان و ذینفعان؛
- تامین نیروی متخصص و منابع مالی لازم؛



به موارد ذیل دست خواهیم یافت:

- پیاده‌سازی موثر سیستم مدیریت ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای، محیط‌زیست و بهبود مستمر آن؛
 - تبیین دقیق وظایف و مسئولیت‌های قانونی ذینفعان و پاسخگویی نسبت به عملکرد ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای، محیط‌زیست؛
 - آگاهی و آموزش مناسب کلیه کارمندان و پیمانکاران در زمینه ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست؛
 - بازنگری خط مشی ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست در دوره‌ی سه ساله؛
- ما باور داریم که عملکرد صحیح تمامی کارکنان و پیمانکاران شرکت شهر فرودگاهی در ارتباط با موارد مرتبط با ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست تأثیر بسزایی در عملکرد و رضایتمندی ذینفعان دارد، لذا تمامی کارکنان و پیمانکاران در قبال مسائل ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و محیط‌زیست شرکت خود را متعهد و پاسخگو می‌دانند.

بر این اساس کلیه مدیران، مسئولان، کارکنان و پیمانکاران ملزم به رعایت مقررات و آیین‌نامه‌های ابلاغی در سیستم‌های مدیریت ایمنی، کیفیت، بهداشت حرفه‌ای و زیست‌محیطی هستند و انتظار می‌رود به این منظور با همدلی، همفکری و مسئولیت‌پذیری در اجرا و بهبود مداوم و موثر این فرآیندها گام بردارند. لذا عدم اجرای مقررات و دستورالعمل‌های ابلاغی به عنوان رفتار غیرقابل قبول محسوب شده و با بررسی دقیق و ریشه‌یابی علل آن، نسبت به تعیین اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه مورد نیاز اقدام می‌گردد.

برای پیگیری امور و دسترسی به اهداف فوق، مدیرکل ایمنی و تضمین کیفیت شرکت شهر فرودگاهی به عنوان نماینده مدیریت و تحت نظارت مستقیم اینجانب، معرفی شده و بخش‌های مرتبط ملزم به همکاری با ایشان هستند.

اجرای دستورالعمل‌ها و بازنگری میزان اثربخشی سیستم‌های فوق توسط اینجانب به صورت دوره‌ای مورد پایش و بازنگری قرار می‌گیرد.

علی رستمی
مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

شماره سند: QP-QAB-01
ویرایش: اول
تاریخ: ۱۳۹۸/۰۴/۲۰

۴-۲-۵- کمیته‌های تخصصی فرودگاه

۱-۴-۲-۵-۱ اعضای کمیته عالی و بازنگری ایمنی^۱

- مدیر عامل شرکت (رئیس)
- معاون بهره برداری فرودگاهی (نایب رئیس)
- اعضای هیأت مدیره شرکت
- معاون امور اقتصادی و سرمایه ای
- معاون توسعه زیرساخت‌ها
- مدیرکل حراست
- مدیرکل منابع انسانی و پشتیبانی
- مدیر ایمنی و تضمین کیفیت شرکت
- مدیر ایمنی فرودگاه

۲-۴-۲-۵-۲ اعضای کمیته ایمنی^۲

- معاون بهره برداری فرودگاهی (رئیس)
- مدیرکل دفتر عملیات فرودگاهی (نایب رئیس)
- مدیر ایمنی فرودگاه (دبیر کمیته)
- مدیرکل دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی
- مدیرکل دفتر شهر فرودگاهی الکترونیکی
- نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
- رئیس گروه ایمنی و استاندارد

¹ Safety Review Committee (SRC)

² Safety Action Group (SAG)

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

- رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)

- رئیس اداره ارتباطات و ناوبری (مهندسی الکترونیک)

- رئیس گروه امور ترمینالها و خدمات فرودگاهی

- رئیس گروه تسهیلات و تجهیزات فرودگاهی

- رئیس گروه برنامه ریزی و هماهنگی پرواز

- رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما

- رئیس گروه مهندسی تجهیزات و تاسیسات

- رئیس گروه مهندسی برق و روشنایی باند

- رئیس گروه بهسازی و نگهداری اماکن

- رئیس گروه مهندسی ماشین آلات

- کارشناسان ذیربط مرتبط با موضوع جلسه

۵-۲-۵- اهداف ایمنی

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) مجموعه‌ای از اهداف ایمنی مهم خود را در ارتباط با اصول کلی بیان شده در خط مشی ایمنی، تعیین نموده است. در این اهداف، ابعاد مرتبط با وضعیت ایمنی فرودگاه، تعهد مدیرعامل نسبت به مسائل ایمنی و تخصیص منابع مالی و انسانی، شاخص‌های ایده آل در ایمنی و پیامدهای مطلوب لحاظ شده است. این اهداف صریح بوده و سالیانه پایش شده و در کمیته بازنگری ایمنی شرکت، مورد بازبینی و در صورت نیاز اصلاح و یا اهداف جدید تعریف می‌گردند.

اهداف ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) به شرح زیر است:

- آموزش سامانه مدیریت ایمنی به تمام کارکنان مرتبط با عملیات هوانوردی

- گسترش فرهنگ ایمنی

- شناسایی، ارزیابی، حذف و یا کنترل مستمر مخاطرات (ریسک) ایمنی در شرایط معمول، تغییر، اضطراری و بحران

- کاهش حوادث، سوانح و جلوگیری از خسارت مالی و تلفات جانی

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

- بهبود اثر بخشی سامانه مدیریت ایمنی
 - شناسایی اقدامات اصلاحی و یا پیشگیرانه جهت ارتقاء ایمنی
 - استفاده بهینه از منابع مالی موجود در راستای دستیابی به اهداف ایمنی
- بدیهی است شاخص‌های ایمنی درج شده در بند ۵-۲-۹- در دستیابی به اهداف فوق تدوین شده‌اند.

۵-۲-۶- مسئولیت‌ها و وظایف

مسئولیت نهایی پاسخگویی سیستم مدیریت ایمنی فرودگاه بر عهده مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) است.

افراد کلیدی در اجرای سیستم مدیریت ایمنی فرودگاه، به شرح زیر معرفی می‌گردند:

۵-۲-۶-۱- معاون بهره برداری فرودگاهی

معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت به عنوان نماینده مدیر عامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵)، مسئولیت استقرار، اجرا، نگهداری و بررسی اثر بخشی سیستم مدیریت ایمنی فرودگاه را بر عهده دارد.

وظایف معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت در راستای استقرار و حفظ سیستم مدیریت ایمنی به شرح ذیل است:

- ابلاغ و اطلاع رسانی خط مشی، روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌های کاری ایمنی فرودگاه که به تصویب و امضاء مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی رسیده است.
- برگزاری و ریاست جلسات کمیته ایمنی در فرودگاه
- تعیین مدیر ایمنی و فرودگاه
- نظارت بر اجرای سیستم مدیریت ایمنی از طریق مدیر ایمنی فرودگاه
- پیگیری تخصیص منابع انسانی و مالی مورد نیاز جهت پشتیبانی سیستم مدیریت ایمنی
- نظارت بر ایجاد و پشتیبانی سیستم موثر گزارش دهی ایمنی

۵-۲-۶-۲- مدیر ایمنی

به پی شنهاد معاون بهره برداری فرودگاهی و تایید مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵)،

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

مدیر ایمنی فرودگاه منصوب گردیده و مستقیماً تحت نظر معاون بهره برداری فرودگاهی انجام وظیفه می نمایند.

مدیر ایمنی فرودگاه به عنوان نماینده معاون بهره برداری فرودگاهی مسئول نگهداری سیستم مدیریت ایمنی به صورت کارآمد بوده و نقش نظارتی بر کلیه فرآیندهای آن سیستم در فرودگاه را برعهده دارد. از دیدگاه پاسخگویی مدیر ایمنی از یک سو در خصوص عملکرد سیستم مدیریت ایمنی در فرودگاه به مدیرعامل پاسخگو است و از سوی دیگر در خصوص ارائه سرویس ایمنی، به سایر بخشهای سازمان پاسخگو است. مدیر ایمنی مسئولیت ارائه پیشنهادات در خصوص موضوعات مدیریت ایمنی به معاون بهره برداری فرودگاهی، مدیران فنی و عملیاتی فرودگاهی را برعهده دارد و مسئول هماهنگی در خصوص موارد ایمنی و برقراری ارتباط در شرکت و همچنین با سایر بخشهای خارج شرکت است.

شرح وظایف و مسئولیت‌های مدیر ایمنی فرودگاه مطابق دستورالعمل الزامات سیستم مدیریت ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری (CAD1019) به شرح ذیل است:

- مدیریت برنامه استقرار سیستم مدیریت ایمنی به نمایندگی از معاون بهره برداری فرودگاهی
- انجام یا تسهیل در انجام شناسایی خطرات و تجزیه و تحلیل ریسک‌های ایمنی
- پایش اقدامات اصلاحی و ارزیابی نتایج آنها
- ارائه گزارش‌های منظم و دوره‌ای در مورد عملکرد ایمنی فرودگاه
- نگهداری مستندات ایمنی
- برنامه ریزی و تسهیل آموزش ایمنی کارکنان
- ارائه توصیه‌های مستقل در خصوص موارد مربوط به ایمنی به مدیرعامل و حوزه‌های مختلف فنی و عملیاتی
- پایش نگرانی‌های ایمنی در صنعت هوانوردی و تاثیر آنها در فرودگاه
- هماهنگی و ارتباط با سازمان هواپیمایی کشوری و ارائه اطلاعات مورد نیاز به عنوان نماینده معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت
- هماهنگی و ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی در خصوص موارد مربوط به ایمنی به عنوان نماینده معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

مدیر ایمنی، فرد مسئول برای جمع‌آوری و تحلیل داده‌های ایمنی و توزیع و ارائه اطلاعات ایمنی

مربوطه به مدیران فنی یا عملیاتی است.

مدیر ایمنی می‌تواند بر اساس رویه‌های مشخص شده در مستندات سیستم مدیریت ایمنی شرکت به

انجام ممیزی، بازرسی و تفحص در تمام حوزه‌های فرودگاهی و همچنین بررسی رویدادهای ایمنی درون

فرودگاه بپردازد.

شماره سند: LS-QAO-08 ویرایش: سوم صفحه: ۱ از ۱		لیست شرکت کنندگان در جلسه Meeting Attendance List			
موضوع:		محل برگزاری:		تاریخ برگزاری:	
ساعت شروع و خاتمه:		Date:		Location:	
Subject:		Location:		Date:	
ردیف No.	نام و نام خانوادگی Name	سمت Job Title	محل کار / واحد Company/Working place	شماره تماس Tel No.	امضاء Sign
۱					
۲					
۳					
۴					
۵					
۶					
۷					
۸					
۹					
۱۰					
۱۱					
۱۲					

۳-۶-۲-۵ کمیته عالی و بازنگری ایمنی

کمیته عالی و بازنگری ایمنی کمیته ای عالی است که ریاست آن بر عهده مدیر عامل شرکت بوده و اعضای آن مدیران ارشد شرکت از قبیل مدیران فنی و عملیاتی که مسئولیت فعالیتها را بر عهده دارند و همچنین مدیران بخشهای اداری است. مدیر ایمنی به عنوان مشاور در کمیته بازنگری ایمنی حضور دارد. کمیته عالی و بازنگری ایمنی فرودگاه به صورت دوره‌ای هر شش ماه یک بار و یا در مواقع لزوم به تشخیص مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) تشکیل می‌گردد. اعضای کمیته بازنگری ایمنی فرودگاه در ۱-۴-۲-۵ نظامنامه ذکر گردیده است.

شرح وظایف کمیته بازنگری ایمنی فرودگاه

نقش و مسئولیت‌های کمیته بازنگری ایمنی مطابق دستورالعمل الزامات سیستم مدیریت ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری (CAD1019) به شرح ذیل است:

- پایش اثر بخشی سیستم مدیریت ایمنی
- پایش انجام اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه لازم در موقع مناسب
- پایش عملکرد ایمنی در مقایسه با خط مشی و اهداف ایمنی شرکت

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

- پایش اثربخشی فرآیندهای مدیریت ایمنی، در راستای حمایت و پشتیبانی از مدیریت ایمنی به عنوان یکی از فرآیندهای اصلی تجاری و به عنوان اولویت اعلام شده شرکت
- پایش اثربخشی و نظارت ایمنی در شرکت بر عملیات برون سپاری شده
- اطمینان از تخصیص منابع کافی (مالی، نیروی انسانی، تجهیزات و امکانات) به منظور دستیابی به عملکرد ایمنی بالاتر از سطح حداقلی که توسط مقررات سازمان هواپیمایی کشوری الزام شده است.
- بازنگری خط مشی، اهداف ایمنی، فرآیند مدیریت ریسک و شاخص‌های ایمنی

۴-۶-۲-۵ کمیته ایمنی

کمیته ایمنی یک واحد تاکتیکی است که به موارد خاص اجرایی تحت راهبری کمیته بازنگری ایمنی می پردازد. ریاست این کمیته بر عهده معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت است. در این کمیته موضوعات مربوط به ایمنی باند و گروه اجرای ایمنی نیز مورد بررسی قرار می گیرند.

کمیته ایمنی فرودگاه به صورت دوره‌ای هر سه ماه یک بار و یا در مواقع لزوم به تشخیص معاون بهره برداری فرودگاهی تشکیل می گردد. اعضای کمیته ایمنی فرودگاه در ۱-۴-۲-۵ نظامنامه ذکر گردیده است.

شرح وظایف کمیته ایمنی فرودگاه

نقش و مسئولیت‌های کمیته ایمنی فرودگاه مطابق دستورالعمل الزامات سیستم مدیریت ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری (CAD1019) به شرح ذیل است:

- نظارت بر عملکرد ایمنی در دامنه کاربرد تعریف شده
- اطمینان از انجام فعالیت‌های مرتبط با مدیریت ریسک ایمنی با مشارکت کارکنان مربوطه
- هماهنگی لازم در خصوص اجرای استراتژی‌های کاهش شدت خطرات
- اطمینان از توافق و هماهنگی بین بخش‌های مختلف فرودگاه در جمع آوری داده‌ها و ارائه بازخورد به کارکنان
- ارزیابی و اولویت بندی خطرات شناسایی شده و تاثیرات ایمنی ناشی از اعمال تغییرات و یا معرفی فناوری‌های جدید
- هماهنگی اجرای اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه و اطمینان از اجرای منظم و اثر بخش آن‌ها

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

- بازنگری اثربخشی توصیه‌های ایمنی قبلی
- نظارت بر فعالیت‌های لازم در راستای ترویج ایمنی
- اطمینان از آگاهی کارکنان نسبت به موضوعات ایمنی و افزایش آن
- اطمینان از ایجاد فرصت‌های مناسب جهت مشارکت کارکنان در فعالیت‌های ایمنی

۵-۲-۵ نقش و وظایف کارکنان شرکت در سیستم مدیریت ایمنی

تمامی سطوح مدیریتی و کارکنان شرکت متعهد به مشارکت در استقرار، حفظ و پایش سیستم مدیریت ایمنی با توجه به نقش و فرآیند سازمانی خود هستند. همچنین تمامی سطوح مدیریتی و کارکنان موظف به همکاری با مدیریت ایمنی شرکت در راستای ارتقاء ایمنی هستند.

۵-۲-۷ گزارش دهی ایمنی

در سیستم مدیریت ایمنی، گزارش‌ها یکی از مهمترین منابع تامین اطلاعات است. گزارش‌ها ارائه شده بیانگر نقایص سیستم‌ها و تجهیزات، کمبود منابع مالی و یا نیروی انسانی، تخلفات و خطاها است. همچنین کلیه اقدامات، شرایط و منابعی که پیامدهای آن موثر بر سطح ایمنی هستند در گزارش‌های ایمنی آورده می‌شوند.

مدیر ایمنی پس از دریافت و بررسی گزارش‌ها ایمنی نسبت به شناسایی و ارزیابی اولیه خطرات، اقدام نموده و موارد مهم را جهت طرح در کمیته ایمنی فرودگاه آماده می‌نماید. لازم به توضیح است خطراتی که دارای شدت و یا احتمال وقوع بالایی است بلافاصله به معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت اطلاع رسانی می‌گردد.

کمیته ایمنی فرودگاه پس از بررسی و تجزیه تحلیل شرایط نسبت به تعیین اقدامات اصلاحی یا پیشگیرانه مقتضی و در صورت لزوم تعیین اصلاحات مورد نیاز اقدام می‌نماید. نتایج حاصل از بررسی‌های انجام شده به عوامل مربوطه اطلاع رسانی می‌گردد.

گزارش‌ها دریافتی در بانک داده دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت جمع آوری و سوابق آن حداقل به مدت ۲۴ ماه نگهداری می‌شوند. این گزارش‌ها سالیانه مورد بررسی قرار گرفته و موارد قابل ملاحظه و اقدامات متناظر با آن در کمیته بازنگری ایمنی فرودگاه مورد بررسی مجدد قرار می‌گیرند. بدیهی است کلیه گزارش‌های دریافتی به شکل محرمانه نگهداری شده و صرفاً در راستای ارتقاء ایمنی استفاده

خواهند شد.


سیستم‌های گزارش و سوانح دهی خطرات، رویدادها فرودگاه به شرح ذیل است:


سیستم گزارش‌های اجباری ۱-۲-۵

کلیه خطرات، رویدادها، سوانح، شرایط اضطراری و غیر عادی شامل خرابی‌ها، نقایص عملکردی تجهیزات و کارکنان و هرگونه موارد تاثیرگذار بر ایمنی، در گزارش‌های روزانه واحدهای مختلف فرودگاهی ثبت می‌گردد. مسئولین کلیه واحدهای مرتبط و کلیه کارکنان درگیر، موظف به ارسال گزارش شرایط فوق به مدیر ایمنی فرودگاه هستند.

حوزه معاونت عملیات هوانوردی شرکت شهر فرودگاهی، گروه برنامه ریزی و هماهنگی پرواز و اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما موظفند فرم گزارش اجباری حوادث یا رویدادها در حوزه عملیات هوانوردی و فرودگاهی (به شماره FR_QAO_32) را در صورت بروز هرگونه حادثه یا رویداد و فرم جمع آوری داده‌های ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) (به شماره FR-QAO-38) را به شکل ماهانه تکمیل و از طریق معاون بهره برداری فرودگاهی در اختیار مدیر ایمنی فرودگاه قرار دهند.

سوابق موارد گزارش شده‌ی فوق در دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت نگهداری می‌شود. این موارد بر اساس مقررات دستورالعمل سیستم گزارش دهی اجباری (CAD6313) توسط حوزه مربوطه به سازمان هواپیمایی کشوری گزارش می‌گردد.

شماره سند: FR-QAO-32 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۲	فرم گزارش اجباری حوادث یا رویدادها در حوزه عملیات هوانوردی و فرودگاهی Mandatory Occurrence Reporting Form	 <p>شهر فرودگاهی امام خمینی EKAC</p>						
Reporter information: (DO NOT delay the notification if the information is not complete)								
Reporter Name	Title	Organization	Office Tel	Cell phone no.	Email			
Type of Occurrence: <input type="checkbox"/> Accident <input type="checkbox"/> Incident <input type="checkbox"/> Bird Strike <input type="checkbox"/> Hazard <input type="checkbox"/> Other (specify.....)								
Note: Birds strike reports should be include with IBS reporting form								
Occurrence Details:								
Date	Time(UTC/Local)	<input type="checkbox"/> Day / <input type="checkbox"/> Night	Location(Geographical position if available) or Route		Altitude			
Aircraft Information:								
	A/C Model	Registration	Call sign	Nationality	Serial Number	From	to	Name of Operator
1-								
2-								
Aircraft Crew:								
Pilot -in- Command	PIC License No.	First Officer	F/O License No.	Flight Engineer	F/E License No			
Aircraft Flight Phase:								
<input type="checkbox"/> Parked <input type="checkbox"/> Push- Back <input type="checkbox"/> Taxi- Out <input type="checkbox"/> Take off <input type="checkbox"/> Climb <input type="checkbox"/> Cruise <input type="checkbox"/> Descent <input type="checkbox"/> Holding <input type="checkbox"/> Approach <input type="checkbox"/> Landing <input type="checkbox"/> Taxi- in <input type="checkbox"/> Parked in <input type="checkbox"/> Others (specify):								
Vehicle/ Equipment Involved								
Type	Airport Placard	Company/Owner	Driver Name	ID NO	Contact			
Injuries:								
	Injuries	Crew	Passengers	Others	Total			
	Fatal							
	Serious							
	Minor							
	None							

شماره سند: FR-QAO-38 ویرایش: سوم صفحه: ۱ از ۴	فرم جمع آوری داده‌های ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)	 شهر فرودگاهی امام خمینی
---	---	--

اطلاعات پایه:

نام فرودگاه: فرودگاه بین‌المللی امام خمینی(ره)	گزارش مربوط به ماه	سال
تعداد کل نشست و برخاست:		

۱) سوانح هوایی:

ردیف	نام شرکت هواپیمایی	شماره پرواز	تاریخ	فرودگاه مبدأ	فرودگاه مقصد	توضیحات

۲) تلفات ناشی از سوانح هوایی:

ردیف	نام شرکت هواپیمایی	شماره پرواز	تاریخ	تعداد کشته شدگان	تعداد مجروحین	توضیحات

۳) اعلام وضعیت فوق العاده اضطراری توسط شرکت‌ها (هرگونه وضعیتی که مطابق با شرایط عادی پرواز نباشد).

ردیف	نام شرکت	شماره پرواز	رجیستر	نوع هواپیما	تاریخ	دلیل اعلام وضعیت فوق العاده	فرودگاه مبدأ	فرودگاه مقصد

۴) همجواری هواپیماها، فعال شدن TCAS، وقوع Level Bust، وقوع Airspace Infringement

ردیف	تاریخ	واحد کنترل ترافیک (برج، ایروج، رادار)	اطلاعات مربوط به پرواز یا پروازهای درگیر

۵) GO AROUND/ MISSED APP

ردیف	شرکت هواپیمایی	شماره پرواز	تاریخ	علت

۶) ورود غیر مجاز به باند (RWY INCURSION) یا استفاده اشتباه از باند

ردیف	نام شرکت	شماره پرواز	تاریخ	توضیحات

۷) خروج از باند (RWY EXCURSION)

ردیف	نام شرکت	شماره پرواز	تاریخ	توضیحات

۸) خسارت به هواپیما های در حال حرکت روی زمین

ردیف	نام شرکت هواپیمایی	نام شرکت خدمات فرودگاهی	تاریخ	میزان آسیب	توضیحات

دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^{۱۸}

شماره سند: FR-QAO-38 ویرایش: سوم صفحه: ۲ از ۴	فرم جمع آوری داده‌های ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)	
---	---	--

۹) خسارت به هواپیماهای پارک شده

ردیف	نام شرکت هواپیمایی	نام شرکت خدمات فرودگاهی	تاریخ	میزان آسیب	توضیحات

۱۰) حوادث و یا رویدادهای ناشی از برخورد پرندگان و حیوانات

ردیف	نام شرکت هواپیمایی	شماره پرواز	تاریخ	محل وقوع	میزان آسیب	توضیحات

۱۱) خسارت ناشی از اثر گازهای خروجی هواپیما به هواپیماها، تجهیزات، اموال

ردیف	آسیب زننده	آسیب دیده	تاریخ	میزان آسیب	توضیحات

۱۲) خسارت ناشی از برخورد ماشین آلات و تجهیزات به یکدیگر و یا به اموال فرودگاهی

ردیف	نوع حادثه	محل حادثه	تاریخ	علت	میزان آسیب	توضیحات

۱۳) جراحات وارد شده به کارکنان و مسافران در ایر ساید

ردیف	آسیب زننده	آسیب دیده	تاریخ	میزان آسیب	توضیحات

۱۴) ریزش سوخت هواپیما روی سطوح پروازی

ردیف	نام شرکت هواپیمایی	نوع هواپیما	رجیستر	تاریخ	موقعیت	توضیحات

۱۵) رویدادهای کالاهای خطرناک


ردیف	نام شرکت	شماره پرواز	تاریخ	توضیحات

۱۶) FOD های گزارش شده

ردیف	گزارش کننده	محل FOD	تاریخ	توضیحات

۱۷) تابلوها و علائم رنگ آمیزی اشتباه یا آسیب دیده

ردیف	گزارش کننده	محل مشاهده و شرح نقص	تاریخ	توضیحات

شماره سند: FR-QAO-38 ویرایش: سوم صفحه: ۳ از ۴	فرم جمع آوری داده‌های ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره)	 <p>EBAC شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
---	---	---

۱۸) خرابی یا نقص در دستگاههای ارتباطی/کمک ناوبری/ نظارتی (CNS)/ روشنایی

ردیف	تاریخ	واحد کنترل کننده ترافیک	نام دستگاه	توضیح در خصوص مشکل بوجود آمده

۱۹) نفر ساعت آموزش ایمنی

ردیف	تاریخ	عنوان دوره آموزشی	تعداد شرکت کنندگان	ساعت دوره	نفر ساعت	توضیحات

۲۰) صدمه به هواپیما ناشی از اشیاء خارجی (FOD)

ردیف	نام شرکت	شماره پرواز	تاریخ	توضیحات

۲۱) بازگشت هواپیما به فرودگاه مبدأ به دلیل شرایط جوی یا سایر دلایل

ردیف	نام شرکت	شماره پرواز	تاریخ	توضیحات

۲۲) تخلفات ثبت شده در سطوح پروازی

ردیف	تاریخ	عنوان تخلف	نام دستگاه	توضیحات

۲۳) تصادف/رویدادهای خودرویی

ردیف	نام شرکت/دستگاه	نوع خودرو(ها)	شماره خودرو(ها)	تاریخ	میزان آسیب	علت	توضیحات


۲۴) قطع تاکسی وی

ردیف	قطع کننده تاکسی وی	تاریخ	توضیحات

۲۵) قطع مسیر پروازی

ردیف	قطع کننده مسیر	نام شرکت	شماره پرواز	تاریخ	توضیحات

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

شماره سند: FR-QAO-38 ویرایش: سوم صفحه: ۲ از ۴	فرم جمع آوری داده‌های ایمنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	 <p>EBAC شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
---	--	---

۲۶) ایجاد مزاحمت لیزری برای هواپیما

ردیف	نام شرکت	شماره پرواز	تاریخ	توضیحات

تهیه کننده	نام و نام خانوادگی	سمت	تاریخ	امضاء

سیستم گزارش‌های داوطلبانه ۲-۷-۲-۵

از کلیه افراد تردد کننده در فرودگاه و کلیه عوامل درگیر در عملیات هوانوردی و فرودگاهی درخواست شده است به منظور حفظ و ارتقاء ایمنی پس از مشاهده هرگونه خطر، شرایط و فعالیت غیر استاندارد و یا انجام هر فعالیت تاثیر گذار بر ایمنی مرتبط با عملیات هوانوردی، با یکی از روش‌های ذیل گزارش مربوطه را به مدیر ایمنی ارسال نماید.

پست الکترونیکی به آدرس safety@ikac.ir

- اتوماسیون اداری (سیستم پرگار)

- فرم گزارش خطرات فرودگاهی (FR_QAO_25)

- صندوق‌های انتقادات، پیشنهادات و جمع آوری گزارش خطرات فرودگاهی

- مدیر ایمنی گزارش‌های دریافتی از طریق پست الکترونیکی، سیستم پیامک کوتاه، اتوماسیون اداری و فرم‌های ارسالی را به صورت روزانه و گزارش‌ها دریافتی از طریق صندوق‌های جمع آوری گزارش خطرات فرودگاهی را به صورت هفته‌ای جهت ارزیابی اولیه خطرات بررسی می‌کند.

آدرس پست الکترونیکی فوق و فرم‌های گزارش خطرات فرودگاهی به دو زبان فارسی و انگلیسی از طریق سامانه اتوماسیون اداری جهت کلیه کاربران فرودگاه ارسال شده است. همچنین اطلاع رسانی عمومی از طریق روابط عمومی فرودگاه و نصب پوسترها در تابلوهای اعلانات انجام شده است.

سیستم گزارش‌های محرمانه ۳-۷-۲-۵

روند گزارش دهی محرمانه در فرودگاه مانند روند گزارش دهی داوطلبانه است با این تفاوت که در این روش فرد گزارش کننده در نوشتن اسم و مشخصات خود مختار است.

۵-۲-۸- مدیریت مخاطرات (ریسک) و سطح قابل تحمل ریسک^۱

مدیریت مخاطرات (ریسک) شامل شناسایی، تحلیل و تقلیل ریسک‌های مرتبط با عملیات پرواز است. هدف این نوع مدیریت ایجاد تعادل در اختصاص منابع جهت کنترل و تقلیل سطح ریسک است. مدیریت ریسک جزء اصلی سیستم مدیریت ایمنی است و با استفاده از اطلاعات موجود، منابع لازم جهت مدیریت ایمنی را تخصیص می‌دهد. به عبارت دیگر، اولویت بندی اقدام بر اساس عدد ریسک بدست آمده انجام می‌شود.

سطح قابل تحمل ریسک توسط اعضاء کمیته عالی و بازنگری ایمنی تعیین و توسط مدیرعامل یا معاون بهره برداری فرودگاهی ابلاغ می‌گردد.

۵-۲-۱- شناسایی خطر

خطرات را بطور کامل نمی‌توان حذف کرد و اجرای فرآیندهای مدیریت مخاطرات در کارآیی برنامه مدیریت ایمنی ضروری است. شناسایی خطر قسمتی از فرآیند مدیریت مخاطرات است. دامنه شناسایی خطرات شامل موارد زیر است:

- نحوه استفاده و عملکرد ابزار آلات، تجهیزات و ماشین آلات
- دستورالعمل‌ها و روش‌های انجام کار، نظیر چک لیست‌ها، مستندسازی و...
- ارتباطات (اصطلاحات، لغات فنی و وسایل ارتباطی)
- عوامل سازمانی نظیر خط مشی، اهداف سازمانی، تخصیص منابع انسانی و مالی و فرهنگ ایمنی سازمانی و...
- عوامل محیطی نظیر سر و صدا و ارتعاشات محیط، دما، نور، لباس کار و تجهیزات ایمنی
- سیستم‌های حفاظتی و هشدار دهنده
- عوامل انسانی نظیر سلامت جسمی و روحی و محدودیت‌های جسمی
- عوامل نظارتی نظیر قابلیت اجرای قوانین و مقررات و صلاحیت کاری کارکنان، اعتبار تجهیزات و دستورالعمل‌ها

¹ Safety Risk Tolerability

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

در فرودگاه خطرات تحت سه فرآیند واکنشی^۱، پیشگیرانه^۲ و پیش‌بینانه^۳ شناسایی می‌شوند. خطرات

از منابع زیر گزارش می‌شوند:

- الزامات قانونی
- گزارش‌های سوانح یا حوادث
- گزارش‌های داوطلبانه/محرمانه و اجباری
- ممیزی‌ها و بازرسی‌ها
- مطالعات ایمنی
- مشاوره با کارکنان و افراد ذیصلاح
- بازنگری و بهبود فرآیندها

۲-۱-۲-۵ ارزیابی ریسک

گزارش خطرات دریافته از منابع تعریف شده پس از ارزیابی اولیه توسط مدیر ایمنی و ثبت خطر در فرم شناسایی خطرات/آلاینده‌های زیست محیطی و مدیریت آن‌ها، در اولین جلسه کمیته ایمنی فرودگاه با استفاده از جدول مقیاس‌های پیامدها و جدول مقیاس‌های احتمال وقوع مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته و براساس جدول تعیین ریسک سطح ریسک آن تعیین و پس از اولویت بندی و پیشنهاد اقدامات کنترلی جهت کاهش ریسک در صورت لزوم به کمیته عالی و بازنگری ایمنی ارسال می‌شود.

با توجه به جدول تعیین ریسک، در خصوص ارزیابی ریسک حاصل اقدامات زیر انجام می‌گردد:

- در صورتیکه شاخص ریسک بدست آمده در محدوده ریسک پایین^۴ قرار داشته باشد، ریسک قابل قبول بوده و نیازی به اقدام کنترلی مضاعف ندارد.

¹ reactive

² proactive

³ predictive

⁴ Low Risk(L)

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

- در صورتیکه شاخص ریسک بدست آمده در محدوده ریسک متوسط^۱ قرار داشته باشد، ریسک قابل تحمل بوده ولی بهتر است با انجام اقداماتی نسبت به تثبیت شرایط و یا کاهش سطح ریسک اقدام شود.

- در صورتیکه شاخص ریسک بدست آمده در محدوده ریسک بارز^۲ قرار داشته باشد، ریسک قابل تحمل نبوده و انجام اقداماتی جهت محدود کردن ریسک و رساندن آن به سطح پایین تر ضروری است.

- در صورتی که شاخص ریسک بدست آمده در محدوده ریسک بالا^۳ قرار داشته باشد، ریسک قابل تحمل نبوده و اصلاحات فوری نیاز است لذا فعالیت بایستی متوقف شود. (در این شرایط بلافاصله به معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت توسط مدیرایمنی اطلاع رسانی می گردد).

- برای ریسک هایی که عدد شدت و یا احتمال وقوع ۷ و یا بالاتر از ۷ دارند اقدام کنترلی و یا اقدام اصلاحی/پیشگیرانه مقتضی، جهت کاهش خطر/آلاینده و پیامدهای آن تعیین می شود.

- اولویت بندی انجام اقدامات اصلاحی/پیشگیرانه خطرات شناسایی شده در یک محدوده بر اساس عدد ریسک (حاصل ضرب عدد شدت در عدد احتمال وقوع) بدست آمده تعیین می گردد.

- در ارزیابی ریسک، دو خطر با عدد ریسک یکسان خطری که عدد احتمال وقوع بالاتر دارد در اولویت قرار می گیرد.

- در صورت تعیین اقدام کنترلی، مسئول انجام آن مشخص می گردد.

بازنگری مجدد خطرات شناسایی شده و ریسک های متناظر همچنان ارزیابی و اثر بخشی مدیریت ریسک با استفاده از سوابق موجود به شکل سالیانه در کمیته ایمنی انجام می گردد.

مرجع تصمیم گیری تعیین سطح قابل قبول ریسک، کمیته عالی و بازنگری ایمنی است.

فرآیند مدیریت ریسک به شکل سالانه در کمیته بازنگری ایمنی فرودگاه مورد بررسی و ارزیابی قرار می گیرد. اثر بخشی این فرآیند و ارزیابی بازدارنده های مربوطه (آموزش، تجهیزات و دستورالعمل ها) در ممیزی های داخلی فرودگاه و ممیزی های خارجی انجام شده، ارزیابی می گردد.

سوابق فرآیند مدیریت ریسک در دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت به مدت حداقل ۲۴

¹ Medium Risk(M)

² Significant Risk(S)

³ High Risk (H)



نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

ماه نگهداری می گردد.

فرم شناسایی خطرات/آلاینده‌های زیست محیطی فرودگاه و مدیریت آنها

 شهر فرودگاهی امام خمینی	فرم شناسایی خطرات / آلاینده های زیست محیطی و مدیریت آنها
شماره سند: FR-QAO-22 ویرایش: پنجم صفحه: ۱ از ۱	نام معارفت/ حوزه: _____ تاریخ ارزیابی: _____

مسئول اقدام کنترلی	تاریخ اقدام کنترلی پیشنهادی جهت کاهش ریسک	اقدام کنترلی موجود	پایمان خطر آلاینده	علت بروز رویداد	رویداد خطرناک/ آلاینده	خطر آلاینده (نسبت فعالیت با شرایط)	عنوان فعالیت فرعی	نام فعالیت (عنوان وظیفه اصلی)

تاریخ	Low Risk (L) ریسک پایین، ریسک قابل قبول بوده نیازی به اقدام کنترلی مضاعف ندارد. Medium Risk (M) ریسک متوسط، ریسک قابل تحمل بوده ولی بهتر است با انجام اقداماتی نسبت به تثبیت شرایط و یا کاهش سطح ریسک اقدام نمود. Significant Risk (S) ریسک پارزا، ریسک قابل تحمل نبوده و انجام اقداماتی جهت محدود کردن ریسک و رساندن آن به سطح پایین تر ضروری است. High Risk (H) ریسک بالا، ریسک قابل تحمل نبوده و اصلاحات فوری نیاز است لذا فعالیت پائینی متوقف شود. برای ریسک‌هایی که شدت و یا احتمال وقوع ۷ یا بالای ۷ دارند باید اقدام کنترلی و/یا اقدام اصلاحی/پیشگیرانه متفصلی جهت کاهش خطر آلاینده در نظر گرفته شود. اولویت بندی انجام اقدامات اصلاحی/پیشگیرانه خطرات/آلاینده‌های شناسایی شده در یک محدوده بر اساس ریسک (حاصل ضرب عدد شدت در عدد احتمال وقوع) بدست آمده تعیین می‌گردد. در ارزیابی ریسک، دو خطر با عدد ریسک یکسان خطری که احتمال وقوع بالاتر دارد در اولویت قرار می‌گیرد. مسئول اقدام کنترلی: مسئول کنترلی، کاهش و یا حذف خطر و یا آلاینده شناسایی شده می‌باشد.
تهیه کننده:	
تایید کننده:	
تصویب کننده:	


جدول مقیاس‌های شدت خطرات/آلاینده‌های زیست محیطی فرودگاه

<p>شماره سند : CH-QAO-02 ویرایش : چهارم صفحه : از :</p>		<p>جدول مقیاس‌های شدت خطرات(آلاینده‌ها)</p>		 <p>شماره فرودگاهی امام خمینی</p>	
تأثیر بر محیط زیست	توصیف	خطرات مالی	شرح جانی	توصیف کننده	ترتیب
تأثیر نامچیز بر محیط زیست	کاهش کارایی جوی تجهیزات فرودگاهی (تجهیزات محور قابل استفاده هستند)، محدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات جاری مسافری و پروازی در جریان است).	تأثیر نامچیز بر محیط زیست	کاهش کارایی تجهیزات فرودگاهی (تجهیزات جوی در ظاهر و ساختار تجهیزات، تجهیزات محور قابل استفاده هستند، خطای جوی تجهیزات که بر کارایی اصلی آن محور است لیکن با سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام شود.)، محدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	Uncomfortable	۱
تأثیر کم بر محیط زیست دارد و به تدریج از بین می‌رود.	خطای متوسط تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه)، عدم رعایت متوسط کارکرد تجهیزات، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	تأثیر متوسط بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی در کوتاه مدت از بین می‌رود و تأثیری بر تفکر عمومی ندارد.	خطای متوسط تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه)، عدم رعایت متوسط کارکرد تجهیزات، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	Negligible	۲
تأثیر زیاد بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی در میان مدت از بین می‌رود و موجب تفکر عمومی می‌گردد.	خطای زیاد تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	تأثیر زیاد بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی در میان مدت از بین می‌رود و موجب تفکر عمومی می‌گردد.	خطای زیاد تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	Moderate	۳
تأثیر زیاد بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی در میان مدت از بین می‌رود و موجب تفکر عمومی می‌گردد.	خطای زیاد تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	تأثیر زیاد بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی در میان مدت از بین می‌رود و موجب تفکر عمومی می‌گردد.	خطای زیاد تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	High	۴
تأثیر زیاد بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی در میان مدت از بین می‌رود و موجب تفکر عمومی می‌گردد.	خطای زیاد تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	تأثیر زیاد بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی در میان مدت از بین می‌رود و موجب تفکر عمومی می‌گردد.	خطای زیاد تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	Critical	۵
تأثیر بسیار شدید بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی کامل بر طرف شدن نمی‌باشد و جزیای مالی و جزیای زیادی را از طرف سازمانهای قانونی و دولتی می‌باشد. امکان متنی شدن تفکر عمومی را دارد.	خطای بسیار شدید تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	تأثیر بسیار شدید بر محیط زیست که با اقدام اصلاحی کامل بر طرف شدن نمی‌باشد و جزیای مالی و جزیای زیادی را از طرف سازمانهای قانونی و دولتی می‌باشد. امکان متنی شدن تفکر عمومی را دارد.	خطای بسیار شدید تجهیزات فرودگاهی (بارهای غیر موثر در صحر مسنگه، از دست دادن برخی قطعات صومخه، خطای که موجب عدم کارکرد صحیح تجهیزات شده و لیکن توسط سیستم خود تشخیص تجهیزات اعلام نشده می‌گردد.)، تداخل در عملکرد تجهیزات اعلام شده، محدود یا مسدود شدن موانع سطح پروازی یا ترمینال مسافری (اصولیات مسافری و پروازی یا در نظر گرفتن تهدیدات خاص در جریان است).	Catastrophic	۶

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

جدول مقیاس های احتمال وقوع خطرات/آلاینده های زیست محیطی فرودگاه

<p>شماره سند : CH-QAO-03 ویرایش : چهارم صفحه : ۱ از ۱</p>	<p>جدول مقیاس های احتمال وقوع خطرات/آلاینده ها</p>	
	<p>توصیف</p>	<p>تراز</p>
<p>بظهور عملی وقوعی غیر ممکن است / هرگز اتفاق نخواهد افتاد .</p>	<p>اتفاقی Extremely Improbable</p>	<p>۱</p>
<p>احتمال وقوع آن در طول عمر یک سیستم خیلی کم است .</p>	<p>به ندرت Improbable</p>	<p>۲</p>
<p>در شرایط تصادفی و غیر عادی روی می دهد .</p>	<p>به طور غیر معمول Remote</p>	<p>۳</p>
<p>احتمال بروز در شرایط عادی وجود دارد .</p>	<p>گاهیگاه Occasional</p>	<p>۵</p>
<p>کاملاً ممکن است / شانس وقوع ۵۰/۵۰ است .</p>	<p>اغلب Frequent</p>	<p>۷</p>
<p>احتمال بروز بسیار زیاد است .</p>	<p>بسیار متداول Very Frequent</p>	<p>۱۰</p>

شماره سند : CH-QAO-07	جدول تعیین سطح ریسک	 شهر فرودگاهی امام خمینی
ویرایش : پنجم		

		شدت خطر / آلاینده					
		1	2	3	5	7	10
احتمال وقوع	1	L	L	L	M	M	S
	2	L	L	M	M	S	S
	3	L	M	M	S	S	S
	5	M	M	S	S	S	H
	7	M	S	S	S	H	H
	10	S	S	S	H	H	H

- **Low Risk (L):** (ریسک پایین) ریسک قابل قبول بوده نبازی به اقدام کنترلی مضاعف ندارد.
- **Medium Risk (M):** (ریسک متوسط) ریسک قابل تحمل بوده ولی بهتر است با انجام اقداماتی نسبت به تثبیت شرایط و یا کاهش سطح ریسک اقدام نمود.
- **Significant Risk (S):** (ریسک بارز) ریسک قابل تحمل نبوده و انجام اقداماتی جهت محدود کردن ریسک و رساندن آن به سطح پایین تر ضروری است.
- **High Risk (H):** (ریسک بالا) ریسک قابل تحمل نبوده و اصلاحات فوری نیاز است لذا فعالیت باستانی متوقف شود.
- برای ریسک‌هایی که شدت و یا احتمال وقوع ۷ و با بالای ۷ دارند باید اقدام کنترلی و یا اقدام اصلاحی /بیشگیرانه عفتی، جهت کاهش خطر/آلاینده در نظر گرفته شود.
- اولویت بندی انجام اقدامات اصلاحی /بیشگیرانه خطرات / آلاینده‌های شناسایی شده در یک محدوده بر اساس عدد ریسک (حاصل ضرب عدد شدت در عدد احتمال وقوع) بدست آمده تعیین می گردد.
- در ارزشیابی ریسک، دو خطر یا عدد ریسک یکسان خطری که احتمال وقوع بالاتر دارد در اولویت قرار می گیرد.
- مسوول اقدام کنترلی: مسوول کنترل ، کاهش و یا حذف خطر و یا آلاینده شناسایی شده می باشد.

۵-۲-۹- پایش عملکرد ایمنی و معیارهای اندازه گیری


به منظور پایش عملکرد ایمنی، کمیته ایمنی فرودگاه هر سال براساس اهداف ایمنی درج شده در بند ۵-۲-۵ و هماهنگی با دفتر ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری، شاخص های ایمنی و حدود مطلوب سالیانه^۱ را بازنگری، تدوین و پایش می نماید. شاخص های تعیین شده پس از تصویب در کمیته بازنگری ایمنی فرودگاه، جهت پایش، به مدیر ایمنی ابلاغ می گردد. داده های شاخص ایمنی مورد پایش در فرودگاه بین المللی امام خمینی^(۱) در فرم داده های شاخص ایمنی در حوزه عملیات هوانوردی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۲) به صورت ماهیانه جمع آوری و به دفتر ایمنی و بررسی سوانح سازمان هواپیمایی کشوری ارسال می گردد. سوابق این فرمها در دفتر مدیر ایمنی فرودگاه نگهداری می شود.

به منظور ارزیابی شاخص های ایمنی مقدار عددی شاخص را با مقدار مطلوب سالیانه مقایسه نموده و تغییرات قابل ملاحظه به وجود آمده را در کمیته ایمنی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و اقدامات مقتضی اتخاذ می گردد.

¹ target

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

فرم داده‌های شاخص ایمنی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی^(۵)

شماره سند: FR-QAO-27 ویرایش: هفتم صفحه: ۱ از ۱	فرم داده‌های شاخص ایمنی در حوزه عملیات هوانوردی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	 شهر فرودگاهی امام خمینی
---	---	--

بازه زمانی: از تاریخ تا تعداد کل نشست و برخاست در بازه زمانی:

ردیف	شاخص	تعداد		
۱	سوانح هوایی			
۲	تلفات ناشی از سوانح هوایی			
۳	اعلام وضعیت فوق العاده اضطراری توسط شرکت‌ها (هرگونه وضعیتی که مطابق با شرایط عادی پرواز نباشد).			
۴	همجواری هواپیماها، فعال شدن TCAS، وقوع Level Bust، وقوع Airspace Infringement			
۵	GO AROUND/ MISSED APP			
۶	ورود غیر مجاز به باند			
۷	خروج غیر مجاز از باند			
۸	خسارت به هواپیماهای در حال حرکت			
۹	خسارت به هواپیماهای پارک شده			
۱۰	حوادث و یا رویدادهای ناشی از برخورد پرندگان و حیوانات			
۱۱	خسارت ناشی از اثر گازهای خروجی هواپیما به هواپیماها، تجهیزات، اموال			
۱۲	خسارت ناشی از برخورد ماشین آلات و تجهیزات به یکدیگر و یا به اموال فرودگاهی			
۱۳	جراحات وارد شده به کارکنان و مسافران در ایرساید			
۱۴	ریزش سوخت هواپیما روی سطوح پروازی			
۱۵	رویدادهای کالاهای خطرناک			
۱۶	FOD های گزارش شده			
۱۷	تابلوها و علائم رنگ آمیزی اشتباه/سبب دیده			
۱۸	خرابی یا نقص در دستگاههای ارتباطی/کمک ناوبری/ نظارتی (CNS)			
۱۹	نفر ساعت آموزش ایمنی			
۲۰	صدمه به هواپیما ناشی از اشیاء خارجی (FOD)			
۲۱	بازگشت هواپیما به فرودگاه به دلیل شرایط جوی یا سایر دلایل			
۲۲	نخلفات ثبت شده در سطوح پروازی			
۲۳	تصادف/رویدادهای خودروبی	داخل ایرساید		
		خارج ایرساید		
۲۴	قطع تاکسی وی			
۲۵	قطع مسیر پروازی			
۲۶	ایجاد مزاحمت لیزری برای پرواز			
تهیه کننده	نام و نام خانوادگی	سمت	تاریخ	امضاء

۵-۲-۱۰- بررسی رویدادها و اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه

بررسی سوانح و حوادث هوایی، در ایران مطابق آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی، مصوب ۱۳۹۰ هیئت محترم وزیران انجام می‌گردد و فرودگاه نسبت به رعایت آیین نامه فوق اقدام می‌نماید. سایر رویدادهای فرودگاهی مطابق با دستور العمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات (WI_AMD_07) مندرج در ضmann این کتاب انجام می‌گردد.

به منظور جلوگیری از سوانح و رویدادها، مدیر ایمنی پس از دریافت گزارش رویدادها، سوانح، شرایط اضطراری و غیرعادی، مطابق با سیستم گزارش دهی اجباری (بند ۵-۲-۷-۱) نسبت به اطلاع رسانی به سازمان هواپیمایی کشوری اقدام می‌نماید. مدیر ایمنی فرودگاه به عنوان مسئول بررسی داخلی رویدادهای فرودگاهی با توجه به وسعت رویداد و در موارد نیاز، نسبت به تشکیل گروه بررسی رویداد اقدام می‌نماید. مراحل بررسی رویداد شامل جمع‌آوری اطلاعات، تحلیل و ارزیابی رویداد، یافتن عدم انطباقها و علل بروز رویداد و تعیین اقدامات اصلاحی/پیشگیرانه و اصلاحات مورد نیاز و صدور توصیه‌های ایمنی است.

گزارش بررسی داخلی رویدادهای فرودگاهی به سازمان هواپیمایی کشوری ارسال می‌گردد. همچنین مدیر ایمنی نسبت به ارسال گزارش بررسی داخلی رویداد به بخش‌های مختلف فرودگاه اقدام می‌کند. مدیر ایمنی مطابق با بند ۵-۲-۶-۲ نسبت به پایش انجام اقدامات اصلاحی/پیشگیرانه و اصلاحات مورد نیاز و ارزیابی نتایج آنها اقدام می‌نماید.

چنانچه نتیجه بررسی‌های انجام شده حاکی از هرگونه انحراف عمده از قوانین، الزامات و استانداردهای تعریف شده، غفلت و یا سهل‌انگاری در انجام وظایف باشد، به عنوان رفتار غیر قابل قبول (تخلف) محسوب شده و مشمول اقدامات انضباطی است. بدیهی است که اعمال اقدامات انضباطی بر اساس دستورالعمل‌های موجود توسط واحدهای ذیربط اعمال می‌گردد. در مقابل هرگونه اشتباه انجام شده توسط پرسنل مشمول اقدامات انضباطی نخواهد بود و پس از بررسی دقیق و ریشه‌یابی علل آن نسبت تعیین اقدامات اصلاحی/پیشگیرانه و یا اصلاح اقدام خواهد شد.

لازم به ذکر است، فرآیند شناسایی خطرات و ارزیابی آنها در خلال روند بررسی کلیه رویدادها انجام می‌گردد.

سوابق موارد گزارش شده‌ی فوق در دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت نگهداری می‌شود.

۵-۲-۱۱- آموزش و ارتباطات ایمنی

آموزش و ارتباطات ایمنی یکی از موارد بنیادین در استقرار، حفظ و توسعه سیستم مدیریت ایمنی است.

۵-۲-۱۱-۱ آموزش ایمنی

واحد آموزش فرودگاه، با هماهنگی مدیرایمنی، متناسب با شرح مسئولیت‌های ایمنی کارکنان و مدیران مطابق با جدول زیر نسبت به تهیه برنامه آموزشی ایمنی مطابق با فرم نیازسنجی آموزش تکمیل شده اقدام می‌نماید. مدیر ایمنی فرودگاه بر اجرای دوره‌های برگزار شده نظارت می‌نماید.

دوره‌های آموزشی سیستم مدیریت ایمنی فرودگاه

عنوان	دوره آموزشی
کارکنان عملیاتی	مقدمات پیاده سازی سیستم مدیریت ایمنی فرودگاه
	گزارش نویسی ایمنی
روسای ادارات و سرپرستان	سیستم مدیریت ایمنی
	آموزش مدیریت ریسک
تیم اجرایی و ممیزی	سیستم مدیریت ایمنی
	آموزش مدیریت ریسک
	مفاهیم، الزامات و ممیزی سیستم مدیریت ایمنی
	شناسایی و دستورالعمل نویسی فرایندهای سیستم مدیریت ایمنی
کمیته ایمنی /بازنگری ایمنی	سیستم مدیریت ایمنی
	شناسایی خطرات و مدیریت ریسک
	آشنایی با قوانین و مقررات ملی و بین المللی ایمنی

آموزش‌های فوق حداقل‌های اولیه لازم جهت استقرار، اجرا و نگهداری سیستم مدیریت ایمنی بوده و در بازه‌های زمانی دوساله دوره‌های بازآموزی برگزار می‌گردد. لذا واحد آموزش فرودگاه، با هماهنگی مدیرایمنی، با توجه به نیازهای سیستم و میزان اثربخشی دوره‌های فوق الذکر نسبت به بازنگری دوره‌های آموزشی جدول فوق و برنامه‌ریزی، اجرای دوره‌های آموزشی جدید یا تکرار دوره‌های موجود اقدام می‌نماید.

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

فرم نیاز سنجی آموزشی



واحد آموزش اداره کل فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)
(مستندات برنامه ریزی آموزشی)
برگ نیازسنجی آموزشی

..... معاونت:
..... اداره/واحد:
..... تاریخ:

نام دوره: کد دوره: مدت دوره: ساعت

ردیف	نام	نام خانوادگی	عنوان پست سازمانی	شغل فعلی	محل خدمت	نوع قرارداد			
						قرارداد بلند مدت	قرارداد مشخص	پایه	ساعتی
۱									
۲									
۳									
۴									
۵									
۶									
۷									
۸									
۹									
۱۰									
۱۱									
۱۲									
۱۳									
۱۴									
۱۵									
۱۶									
۱۷									
۱۸									
۱۹									
۲۰									

..... تأیید معاونت:
نام و نام خانوادگی:
امضاء و تاریخ:

..... تأیید کننده رئیس اداره:
نام و نام خانوادگی:
امضاء و تاریخ:

..... تنظیم کننده نماینده آموزش اداره:
نام و نام خانوادگی:
امضاء و تاریخ:

میزان اثربخشی دوره‌های برگزار شده با بررسی شرایط فراگیر قبل و بعد از دوره و با تکمیل فرم بررسی اثربخشی دوره‌های آموزشی توسط مدیر یا سرپرست مستقیم فراگیر، اندازه‌گیری و در صورت نیاز نسبت به اصلاح رویه‌ها اقدام می‌گردد.

کلیه سوابق آموزشی مربوطه در واحد آموزش فرودگاه نگهداری می گردد.

فرم بررسی اثر بخشی دوره های آموزشی

		معاونت توسعه و مدیریت منابع مرکز آموزش فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)				
نام و نام خانوادگی:		تاریخ شروع دوره : / / ۱۳۹۹ (مستندات دوره آموزشی)				
FR - ATC -05		تاریخ خاتمه دوره : / / ۱۳۹۹ (برگه اثر بخشی دوره (بخش مدیریت)				
عنوان دوره :		:				
لطفاً این قسمت توسط مدیر / سرپرست مستقیم فراگیر تکمیل شود :						
ردیف	شرح سوالات	خیلی زیاد ۵	زیاد ۴	متوسط ۳	کم ۲	خیلی کم ۱
۱	میزان ارتباط دوره آموزشی با شغل نامبرده چگونه است ؟					
۲	آیا این دوره آموزشی در میزان تقلیل حوادث ناشی از کار آن واحد (به لحاظ فقدان مهارت فراگیر) تاثیر گذار بوده است ؟					
۳	آیا در حل مشکلات کاری آن واحد ، آموزش فراگیر تاثیر گذار بوده است ؟					
۴	گذراندن دوره آموزشی تا چه میزان موجب افزایش سرعت عمل کاری نامبرده شده است ؟					
۵	گذراندن دوره آموزشی تا چه میزان موجب افزایش رعایت اصول ایمنی نامبرده در هنگام کار شده است ؟					
۶	تا چه میزان گذراندن دوره آموزشی دقت کاری نامبرده را افزایش داده است ؟					
۷	تا چه میزان گذراندن دوره آموزشی رعایت نظم و ترتیب کاری نامبرده را افزایش داده است ؟					
۸	گذراندن دوره آموزشی تا چه میزان موجب افزایش راندمان نامبرده شده است ؟					
۹	تا چه میزان دوره برگزار شده بر اساس اولویت بندی نیازهای آموزشی نامبرده بوده است ؟					
۱۰	بهبود عملکرد نامبرده پس از آموزش مورد بحث چگونه تلقی میگردد ؟					
واحد تطبیق و توسعه مرکز آموزش : نام و نام خانوادگی : امضاء : تاریخ : / / ۱۳۹۹		اثر بخشی این قسمت توسط مدیر مرکز آموزش پر می شود :				

۲-۱۱-۲-۵ ارتباطات ایمنی

فرودگاه با استفاده از ابزارهایی نظیر خط مشی و دستورالعمل های ایمنی، خبرنامه های آموزشی،

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

نمایش فیلم، سیستم اتوماسیون اداری (برید)، پورتال فرودگاه و یا صندوق پستی الکترونیک، برگزاری کارگاه‌های آموزشی، سمینارهای ایمنی و یا برنامه‌های توجیهی، نصب بنرهای آموزشی در مکان‌هایی که مورد استفاده کارکنان فرودگاه و سایر کاربران است نظیر سالن ترمینال‌ها، بخش اداری و... ارتباطات ایمنی خود را در جهت نیل به اهداف ذیل ایجاد می‌نماید:

- حصول اطمینان از آگاهی تمامی کارکنان فرودگاه در خصوص سیستم مدیریت ایمنی
- ارتقاء سطح فرهنگ و آگاهی کارکنان در خصوص اهداف و خط مشی ایمنی
- آموزش کارکنان در مورد دستورالعمل گزارش خطرات
- انتقال و تبادل اطلاعات و تجربیات ایمنی مابین تمامی ذینفعان و دست اندرکاران امور ایمنی
- اطلاع رسانی در خصوص فعالیت‌های مرتبط با سیستم مدیریت ایمنی و تغییرات اعمال شده
- به روز کردن فعالیت‌ها در سیستم مدیریت ایمنی با تهیه دستورالعمل مربوطه

۵-۲-۱۲- بهبود مستمر و ممیزی ایمنی

به منظور حصول اطمینان از کارایی، اثربخشی و بهبود مستمر سیستم مدیریت ایمنی در فرودگاه فعالیت‌های شامل ارزیابی ایمنی، ممیزی‌های داخلی و خارجی، تفحص‌ها، بررسی‌ها و مطالعات ایمنی و سایر سیستم‌های مدیریتی مستقر در فرودگاه انجام می‌شود.

۵-۲-۱۲-۱ ارزیابی ایمنی

کمیته ایمنی فرودگاه با ارزیابی ایمنی سالیانه به عنوان اقدامی در جهت تعیین کارایی خط مشی، اهداف، فرآیندهای شناسایی خطرات و مدیریت ریسک سیستم مدیریت ایمنی، دستورالعمل‌های موجود در واحدهای مرتبط با عملیات هوانوردی در خصوص مواجهه با شرایط اضطراری^۱، پایش شاخص‌های ایمنی و نتایج حاصل از رسیدگی به گزارش‌های دریافتی در خصوص بررسی موضوعات ذیل استفاده می‌گردد:

- بازنگری دوره‌ای کارایی شیوه‌های جاری عملیات با عملکرد تجهیزات، فرآیندها، روش‌های انجام کار و دستورالعمل‌ها

¹ Contingency plan

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

- ضعف همکاری در کار تیمی بین واحدها (خصوصاً ما بین کارکنان واحدهای مختلف مرتبط با عملیات هوانوردی با یکدیگر یا با واحدهای عملیاتی و فنی)
- موارد عدم پیروی از دستورالعمل‌ها و قوانین و استانداردها توسط واحدهای ذیربط
- شرایط یا دستورالعمل‌های غیر ایمن کاری
- اختلالات و ناهماهنگی‌های مشاهده یا گزارش شده در فعالیت‌های مرتبط با عملیات هوانوردی

۲-۱۲-۲-۵ ممیزی ایمنی

به منظور حصول اطمینان از کارایی و اثربخشی ساختار سیستم مدیریت ایمنی، مدیر ایمنی فرودگاه نسبت به هماهنگی انجام ممیزی‌های خارجی و برنامه‌ریزی و اجرای سالیانه ممیزی‌های ایمنی داخلی مطابق با استاندارد ISO19011 در دامنه سیستم مدیریت ایمنی، با استفاده از ابزارهایی نظیر چک لیست‌های موجود اقدام می‌نماید. حیطه کلی ممیزی سیستم مدیریت ایمنی شامل موارد ذیل است:

- مطابقت فرآیند مدیریت ریسک با دستورالعمل‌های ارزیابی ریسک و مخاطرات در سیستم مدیریت ایمنی
- کفایت آموزش کارکنان متناسب با جایگاه و نقش آنان در سیستم مدیریت ایمنی
- میزان آگاهی و پاسخگویی کارکنان نسبت به وظایفشان در سیستم مدیریت ایمنی
- میزان دسترسی کارکنان به مستندات و الزامات سیستم مدیریت ایمنی
- قابلیت دست‌یابی به شاخص عملکرد و اهداف سیستم مدیریت ایمنی
- کارایی اجزاء سیستم مدیریت ایمنی
- و سایر موارد مرتبط با فعالیت‌های سیستم مدیریت ایمنی

۱- ممیزی داخلی

به منظور افزایش اعتبار و ارزیابی بی‌طرفانه ممیزی از افراد باتجربه و آموزش دیده که آموزش‌های لازم را در خصوص دستورالعمل‌ها و شیوه‌های ممیزی گذرانده باشند و حتی المقدور از حوزه مورد ممیزی مستقل بوده و وابستگی شغلی به آن نداشته باشند، استفاده می‌شود.

نتایج حاصل از فعالیت‌های زیر در انجام ممیزی داخلی استفاده می‌گردد:

- بازرسی‌های مربوط به سرویس دهی تجهیزات مرتبط با عملیات هوانوردی

نظام نامه فرودگاهی-مدیریت فرودگاه و سیستم مدیریت ایمنی

- بازرسی‌های فنی واحدهای مرتبط با عملیات هوانوردی
- بازرسی‌ها و ممیزی‌های داخلی و خارجی سیستم مدیریت ایمنی و سایر سیستم‌های مدیریتی
- مطالعات ایمنی

۱۲) ممیزی خارجی

ممیزی خارجی سیستم مدیریت ایمنی فرودگاه توسط سازمان هواپیمایی کشوری، بر اساس برنامه زمان بندی از پیش تعیین شده انجام می‌گردد.

فرودگاه بر اساس گزارش ممیزی‌های انجام شده، در جهت بهبود مستمر سیستم مدیریت ایمنی اقدام می‌نماید. نتایج حاصل از ممیزی‌های ایمنی و اقدامات اصلاحی/پیشگیرانه انجام شده به صورت رسمی به واحدهای مربوطه، ارایه دهندگان خدمات هوانوردی، پیمانکاران و مستاجرین فرودگاه ابلاغ می‌گردد.

۵-۲-۱۳- سوابق ایمنی

سوابق موثر بر عملکرد سیستم مدیریت ایمنی در فرودگاه جهت انطباق با الزامات قانونی و نیازمندی‌های استانداردهای این سیستم، در دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت شرکت نگهداری می‌شود. این سوابق شامل موارد زیر است:

- آخرین ویرایش نظام‌نامه سیستم مدیریت ایمنی
- نتایج پایش فرآیندها و اهداف ایمنی
- گزارش خطرات
- سوابق ارزیابی‌های ایمنی و مخاطرات
- صورتجلسه‌های کمیته‌های ایمنی و بازنگری ایمنی
- گزارش پایش شاخص‌های ایمنی
- سوابق و گزارش‌های ممیزی‌های داخلی و خارجی
- گزارش سوابق آموزشی و ترویج ایمنی
- سوابق اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه
- سوابق تفحص‌ها، بررسی‌ها و مطالعات ایمنی

- سوابق برنامه اجرایی سیستم مدیریت ایمنی

کلیه سوابق با شماره اختصاصی تخصیص داده شده قابل ردیابی و پیگیری بوده و در صورت نیاز در ممیزی‌های داخلی، خارجی و پایش‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرند.

۵-۲-۱۴- مدیریت تغییر

هرگونه تغییر موثر بر فرآیندهای سیستم مدیریت ایمنی و خدمات ارائه شده، در فرودگاه مانند تغییرات مدیریتی، تجهیزات، رویه‌ها، دستورالعمل‌ها، الزامات و مقررات، قبل و بعد از ایجاد تغییر و یا استفاده، توسط کمیته ایمنی فرودگاه بررسی و ریسک متناظر آن شناسایی و مدیریت شده و اقدامات مقتضی در مورد آن اتخاذ می‌گردد.

۵-۲-۱۵- طرح اضطراری و برنامه واکنش در شرایط اضطراری

طرح اضطراری فرودگاه با شماره سند WI_QAO_05 تهیه و مطابق با لیست توزیع آن به مبادی ذیربط توزیع شده است.

اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، اداره مهندسی الکترونیک، شرکت‌های هواپیمایی، شرکت‌های ارائه دهنده خدمات زمینی (هندلینگ) و ارگانها و سازمانهای مستقر در فرودگاه، باید برنامه واکنش در شرایط اضطراری خود را با الزامات درج شده در این سند تطبیق دهند.

برنامه آموزشی جهت مواجه پرسنل عملیاتی با حالت‌های مختلف طرح اضطراری برنامه ریزی و سوابق آن در ادارات مربوطه نگهداری می‌شود.

ضمیمه ۱: کلاس بندی کالاهای خطرناک

نظام نامه فرودگاهی - کلاس بندی کالاهای خطرناک

Substances (including mixtures and solutions) and articles subject to these Instructions are assigned to one of nine classes according to the hazard or the most predominate of the hazards they present. Some of these classes are subdivided into divisions. These classes and divisions are:

Class 1: Explosives

Division 1.1: Substances and articles which have a mass explosion hazard

Division 1.2: Substances and articles which have a projection hazard but not a mass explosion hazard

Division 1.3: Substances and articles which have a fire hazard and either a minor blast hazard or a minor projection hazard or both, but not a mass explosion hazard

Division 1.4: Substances and articles which have a present no significant hazard

Division 1.5: Very insensitive substances which have a mass explosion hazard

Division 1.6: Extremely insensitive articles which do not have a mass explosion hazard

Class 2: Gases

Division 2.1: Flammable gases

Division 2.2: Nonflammable, nontoxic gases

Division 2.3: Toxic gases

Class 3: Flammable liquids

Class 4: Flammable solids; Substance Liable to spontaneous combustion; substances which, on contact with water, emit flammable gases

Division 4.1: Flammable solids; self-reactive and related substances and desensitized explosives

Division 4.2: Substances liable to spontaneous combustion

Division 4.3: Substances which, in contact with water, emit flammable gases

Class 5: Oxidizing substances and organic peroxides

Division 5.1: Oxidizing substances

Division 5.2: organic peroxides

Class 6: Toxic and infectious substances

Division 6.1: Toxic substances

Division 6.2: infectious substances

Class 7: Radioactive material

Class 8: Corrosive substances

Class 9: Miscellaneous dangerous substances and articles

The numerical order of the classes and divisions is not that of the degree of danger

ضمیمه ۲: دستور العمل شنا سایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و > ساس

اطراف سیستم‌های کمک ناوبری در مناطق عملیاتی

IKIA

طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه بر اساس

استاندارد ISO 9001: 2008

استاندارد ISO 14001: 2004

استاندارد OHSAS 18001: 2007

نام واحد: استاندارد های فرودگاهی

نام سند: دستور العمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و حساس اطراف سیستم های کمک ناوبری در سطوح پروازی

شماره سند: WI-QAO-03

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این ممرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر بهبود کیفیت (واحد استانداردهای فرودگاهی) اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.

- معاون عملیات هوانوردی	- اداره مراقبت پرواز
- معاون عملیات فرودگاهی	- اداره ایمنی و آتش نشانی
- معاون فنی و مهندسی	- اداره الکترونیکال
- معاون توسعه و عمران	- اداره مکتیکال
- اداره الکترونیک	- دفتر استانداردهای فرودگاهی

واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	تاریخ	امضاء
تهیه کنندگان	مدیر ایمنی	۹۰/۵/۲۵	
	مسئول دستورالعملهای دفتر استاندارد	۹۰/۵/۲۳	
تایید کنندگان	رئیس اداره الکترونیک	۹۰/۵/۲۵	
	رئیس اداره مراقبت پرواز	۹۰/۵/۲۷	
	رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی	۹۰/۵/۲۳	
	معاون عملیات فرودگاهی	۹۰/۵/۲۵	
	معاون توسعه و عمران	۹۰/۵/۲۳	
	معاون فنی و مهندسی	۹۰/۵/۲۵	
	معاون عملیات هوانوردی	۹۰/۵/۲۳	
تصویب کننده	مدیر کل	۹۰/۵/۲۳	

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

محل مهر کنترل شد

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرح الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و حساس اطراف

سیستم‌های کمک ناوبری در مناطق عملیاتی می‌باشد.

۱۳) حوزه کاربرد: نواحی بحرانی و حساس سیستم‌های کمک ناوبری در مناطق عملیاتی

۱۴) حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷

۱۵) مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.

۱۶) فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
ایکاس ۱۱۴ جلد ۱، فرودگاه‌ها (طراحی و عملیات)
نامه شماره ۱۲۰۸۰۱ مورخ ۸۹/۱۱/۱۶ مدیرکل ارتباطات و ناوبری
Aeronautical Telecommunication(Annex 10)

تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS_QAO_04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۱۷) جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	اصلاح و به روزرسانی شرح دستورالعمل

۱۸) مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
ICAS 114 Annex10		۱- سیستم‌های کمک ناوبری نصب شده در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی ^(۶) شامل سیستم ILS باندهای ۱۱ و ۲۹، سیستم DVOR/DME و سیستم NDB است. این تجهیزات دارای محدودیت‌های خاص از نقطه نظر موانع است که این امر با توجه به شرایط و موقعیت محل نصب سیستم‌ها و نوع خدمات ارائه شده از سوی سیستم مذکور و مشخصات عنوان شده از سوی کارخانه سازنده متغیر است. تداخل عوامل خارجی در عملکرد صحیح این سیستم‌ها اثر گذار بوده و ناوبری صحیح هواپیما را دچار اختلال می‌نماید. بدین منظور بایستی در محدوده این تجهیزات تمام فعالیت‌ها و نصب ساختارهای جدید به گونه‌ای انجام گردد که موجب تداخل در عملکرد صحیح سیستم نگردد. هدف از تدوین این دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و حساس اطراف سیستم‌های کمک ناوبری در مناطق عملیاتی است.
		۲- شرایط سیستم کمک ناوبری NDB
ICAS 114 Annex10 نامه شماره ۱۲۰۸۰۱		۱-۲- هیچ مانعی یا سازه‌ای نبایستی در فاصله ۱۵۰ متری از آنتن NDB قرار گیرد، پس از فاصله ۱۵۰ متری نیز ارتفاع هیچ کدام از دکل‌های فلزی، خطوط فشار قوی، ساختمان‌های فلزی و سایر اجسام مشابه نبایستی بالاتر از خط شیب ۳ درجه با سطح افقی پایه دکل NDB قرار گیرد.
ICAS 114 Annex10 نامه شماره ۱۲۰۸۰۱		۲-۲- خطوط تلفن یا خطوط انتقال برق هوایی تا فاصله ۱۵۰ متری از مرکز آنتن NDB مجاز نیستند.
ICAS 114 Annex10 نامه شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۲- تا فاصله ۱۵۰ متری از مرکز آنتن NDB، خطوط تلفن یا خطوط انتقال برق زمینی باید در عمق حداقل ۵۰ سانتیمتری زمین باشد.
ICAS 114 Annex10 نامه شماره ۱۲۰۸۰۱		۲-۴- ساختمان‌هایی که طول آن‌ها نسبت به عرضشان زیاد است باید در راستای طولی از آنتن قرار گیرند. مگر آنکه عدم اختلال در عملکرد به تایید کارشناسان متخصص ناوبری برسد.
ICAS 114 Annex10 نامه شماره ۱۲۰۸۰۱		۲-۵- خطوط فشار قوی هوایی از ۲KV تا ۲۲KV بعد از شعاع ۴۰۰ متری آنتن مجاز هستند.
		۳- شرایط سیستم کمک ناوبری DVOR_DME
ICAS 114 Annex10 نامه شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۱- در محوطه‌ای به شعاع ۴۰۰ متر از مرکز هندسی سایت، درختان، حصارها، خطوط انتقال، سیم‌ها، سازه‌ها و ماشین آلات نبایستی قرار گیرند.
ICAS 114 Annex10 نامه شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۲- از شعاع ۴۰۰ تا ۶۰۰ متری از مرکز هندسی سایت، ارتفاع راس سازه و ساختمان فلزی و آشیانه نبایستی بالاتر از خط شیب ۰/۵ (نیم) درجه با سطح افقی مرکز آنتن دستگاه قرار گیرد. در صورتی که سازه دارای سقف غیر فلزی و قطعات فلزی بکار رفته کمتری باشد، پس از کسب مجوز از کارشناسان ذیصلاح، ارتفاع راس سازه قابل افزایش تا خط شیب ۱ درجه با سطح افقی مرکز آنتن دستگاه می‌باشد. در مورد سازه چوبی و ساختمانی که فاقد قطعات فلزی است، شیب مذکور می‌تواند تا ۲/۵ درجه افزایش یابد.
ICAS 114 Annex10		۳-۳- علی‌رغم رعایت موارد فوق الذکر به دلیل حساسیت فوق العاده سیستم ناوبری DVOR هرگونه ساخت و ساز تا شعاع ۱۰۰۰ متری پس از استعلام از کارشناسان ذیصلاح امکان پذیر خواهد بود.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

نام شماره ۱۲۰۸۰۱		
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۴- تا شعاع ۳۰۰ متری از مرکز آنتن DME درختان تا ارتفاع پایه آنتن مجاز هستند.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۵- تا شعاع ۶۰۰ متری از مرکز آنتن DME ساختمان‌ها، سازه‌های کوچک، خطوط انتقال برق هوایی و فنس تا ارتفاع پایه آنتن مجاز هستند.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۶- خطوط انتقال کم فشار هوایی و خطوط کنترلی به شرطی که از ارتفاع پایه آنتن بیشتر نباشد تا شعاع ۶۰۰ متری مجازند.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۷- خطوط انتقال برق فشار قوی بالای ۲۲KV بایستی حداقل ۱KM نسبت به آنتن DME فاصله داشته باشند.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۳-۸- تا شعاع ۵KM از مرکز آنتن DME ساختمان‌های چند طبقه و پل‌های بزرگ با حداکثر شیب ۱ درصد مجاز هستند.
		۴- شرایط دستگاه کمک ناوبری ILS
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۴-۱- اجسام فلزی بزرگ از قبیل برج‌ها و دکل‌های فلزی و ساختمان‌های با نمای فلزی و خطوط انتقال برق و مخابرات که موجب بازتاب سیگنال‌های ILS در جهت‌های نامطلوب می‌گردند بایستی مورد توجه قرار گیرند. به منظور جلوگیری از اختلالات الکترو مغناطیسی ناشی از خطوط فشار قوی و دستگاه‌های صنعتی_ علمی_ پزشکی با سیگنال‌های ILS موارد زیر باید رعایت گردد:
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۴-۱-۱- خطوط فشار قوی با ولتاژ بیش از ۱۰۰ کیلو ولت نباید کمتر از ۱/۸ کیلومتر از مرکز باند و ۳/۲ کیلومتر از ابتدا یا انتهای باند فاصله داشته باشد.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۴-۱-۲- ایستگاه‌های برق AC با ولتاژ بیش از ۱۰۰ کیلو ولت نباید کمتر از ۳/۲ کیلومتر از مرکز باند و ۱۶ کیلومتر از ابتدا یا انتهای باند فاصله داشته باشد.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۴-۱-۳- برای طراحی ساخت و نگهداری خطوط فشار قوی و ایستگاه‌های برق باید از جدیدترین روش‌های موجود به منظور کاهش اختلالات الکترومغناطیسی استفاده گردد.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۴-۱-۴- در محدوده‌های به شکل مستطیل که دو ضلع آن به فاصله ۱/۵ کیلومتر در دو طرف وسط باند قرار دارند و دو ضلع دیگر بر نشانگرهای خارجی ILS منطبق هستند نباید هیچ گونه دستگاه صنعتی_ علمی_ پزشکی قرار داشته باشد.
		۴-۲- جهت جلوگیری از تداخل در عملکرد لوکولایزر موارد زیر باید رعایت گردد:
ICAS 114 Annex10		۴-۲-۱- در منطقه بحرانی لوکولایزر نباید هیچ گونه جسم فلزی و غیر فلزی_ وسایل نقلیه و هواپیما حضور داشته باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

نام شماره ۱۲۰۸۰۱		
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۲-۲-۴- در منطقه حساس لوکولایزر نباید هیچ گونه جسم فلزی و غیر فلزی_ وسایل نقلیه و هواپیما وجود داشته باشد و عبور هر گونه وسایل نقلیه منوط به اجازه و هماهنگی با برج مراقبت پرواز است.
		۳-۴- جهت جلوگیری از تداخل در عملکرد گلاید پت موارد زیر باید رعایت گردد:
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۱-۳-۴- در منطقه بحرانی گلاید پت نباید هیچ گونه جسم فلزی و غیر فلزی_ وسایل نقلیه و هواپیما حضور داشته باشد.
ICAS 114 Annex10 نام شماره ۱۲۰۸۰۱		۲-۳-۴- در منطقه حساس گلاید پت نباید هیچ گونه جسم فلزی و غیر فلزی_ وسایل نقلیه و هواپیما حضور داشته باشد و عبور هر گونه وسایل نقلیه منوط به اجازه و هماهنگی برج مراقبت پرواز است.
شکل ۱		۴-۴- منطقه بحرانی و حساس ILS با توجه به اینکه هر دو باند فرودگاه (RWY 29/11) مجهز به سیستم ILS است، مناطق بحرانی ILS شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی ^(۶) به شرح ذیل (مطابق شکل ۱) تعریف می‌شوند:
شکل ۲		۱-۴-۴- منطقه بحرانی ILS ابتدای باند ۲۹ (ILS Critical Area RWY 29) این منطقه مطابق شکل ۲ از ادغام منطقه بحرانی لوکولایزر باند ۱۱ و گلاید پت باند ۲۹ تشکیل شده است.
شکل ۳		۲-۴-۴- منطقه بحرانی ILS ابتدای باند ۱۱ (ILS Critical Area RWY 11) این منطقه مطابق شکل ۳ از ادغام منطقه بحرانی لوکولایزر باند ۲۹ و گلاید پت باند ۱۱ تشکیل شده است.
ICAS 114 Annex10		۳-۴-۴- ابعاد منطقه بحرانی و حساس ILS: سیستم کمک ناوبری ILS از دو بخش جداگانه لوکولایزر (LLZ) و گلاید پت (GP) تشکیل شده است که هر کدام دارای منطقه بحرانی و حساس با ابعاد خاص خود هستند.
ICAS 114 شکل ۴		۴-۴-۴- منطقه بحرانی لوکولایزر (Critical Area of LLZ) مستطیلی به عرض ۱۸۰ متر (به مرکزیت آنتن LLZ) که از ۱۰ متر قبل از آنتن لوکولایزر شروع شده و به سمت باند ادامه پیدا می‌کند. (شکل ۴)
ICAS 114 شکل ۴		۵-۴-۴- منطقه حساس لوکولایزر (Sensitive Area of LLZ) منطقه‌ای است که به مرکزیت آنتن LLZ که از نمای افقی از طرفین با زاویه ۱۰ درجه باز شده و در راستای قائم با شیب ۰/۵ (نیم) درجه گسترش می‌یابد. (شکل ۴)
ICAS 114 شکل ۵		۶-۴-۴- منطقه بحرانی گلاید پت (Critical Area of GP) در شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) این منطقه با در نظر گرفتن ملاحظات ایمنی و منطقه فرودگاهی کمی بزرگتر از الزامات استاندارد ایکاس ۱۱۴ در نظر گرفته شده و به شرح ذیل است: منطقه‌ای است که یک ضلع آن در فاصله ۱۰ متری پشت آنتن GP از یک طرف تا خط مرکزی باند و عمود بر آن و از طرف دیگر تا فاصله ۹۰ متری از محل تصویر آنتن GP بر روی خود ادامه می‌یابد و ضلع دیگر عمود بر این ضلع و موازی خط مرکزی باند به طول ۳۱۰ متر ادامه یافته و با زاویه‌ای پس از طی مسافت ۷۵ متر در راستای باند به امتداد خط مرکزی که از آنتن GP عبور می‌کند می‌رسد. این منطقه به سمت ابتدای باند تا فاصله ۷۰۰ متری از آنتن GP امتداد پیدا می‌کند. (شکل ۵)
ICAS 114 شکل ۵		۷-۴-۴- منطقه حساس گلاید پت (Sensitive Area of GP) منطقه‌ای است که به مرکزیت آنتن GP که از نمای افقی از طرفین با زاویه ۳۰ درجه باز شده و در راستای قائم با شیب ۰/۵ (نیم) درجه گسترش می‌یابد (شکل ۵)
کلیه افراد		۵- دستورالعمل ورود به مناطق بحرانی ILS29 و ILS11: تردد هرگونه خودرو و عوامل انسانی در این مناطق و در زمان عملیاتی بودن دستگاه کمک ناوبری ILS موجب اختلال در پخش امواج، خاموشی سیستم و مانع تقرب و فرود ایمن هواپیما بر روی باند فرودگاه می‌شود. لذا کلیه عواملی که قصد ورود به مناطق مشخص شده را دارند ملزم به رعایت نکات زیر هستند:

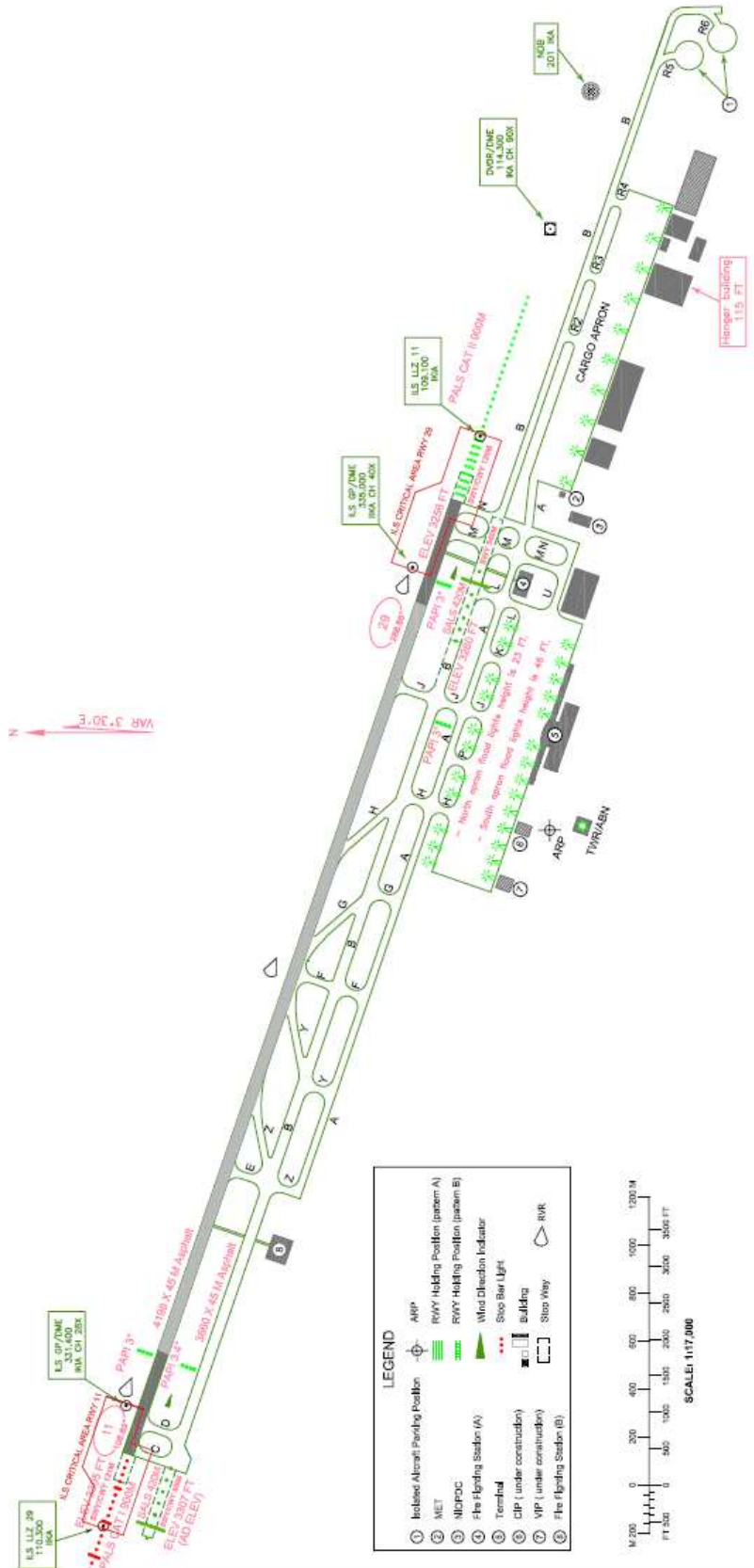
نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

	کلیه افراد	۱-۵- ورود به مناطق بحرانی فوق به دلیل ایجاد اختلال در سرویس نوابری ممنوع است.
	کلیه افراد	۲-۵- در صورتی که ورود به مناطق بحرانی به دلایل مرتبط با امور هوانوردی و فرودگاهی اجتناب ناپذیر باشد، پس از هماهنگی با کنترلر گراند برج مراقبت پرواز مجوز ورود صادر خواهد شد.
	کلیه افراد	۳-۵- خودروی افرادی که درخواست ورود به منطقه‌های بحرانی ILS را دارند بایستی مجهز به سیستم ارتباطی VHF بوده و در تمام لحظات یک فرد بطور مداوم روی فرکانس گراند برج مراقبت پرواز بگوش باشد.
	کلیه افراد	۴-۵- در صورتی که خودروی فرد متقاضی فاقد سیستم ارتباطی VHF باشد مجوز ورود منوط بر همراهی خودروی ترافیک زمینی، خودروی مارشال اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و یا خودروی ATC است.
شکل ۶		۵-۵- نقاط ورودی به نواحی بحرانی که با تابلوهای هشدار دهنده "ایست" و "منطقه بحرانی تشعشع ILS، ورود فقط با هماهنگی برج مراقبت پرواز" مشخص شده اند به شرح ذیل است: (شکل ۶)
		<p>۱-۵-۵- نقاط ورودی منطقه ILS Critical Area RWY 29</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ تاکسی روی N ○ جاده آسفالت جنوب آنتن LLZ11 ○ جاده خاکی شمال آنتن LLZ11 ○ جاده خاکی شمال آنتن GP29 <p>توجه ۱: در شرایط ورود از تاکسی روی M منطقه بحرانی از خط مرکزی باند آغاز میگردد.</p> <p>توجه ۲: در شرایط ورود از باند به منطقه بحرانی از ده متر قبل از آنتن GP به سمت ابتدای باند منطقه بحرانی شروع می‌گردد.</p>
		<p>۲-۵-۵- نقاط ورودی به منطقه ILS Critical Area RWY 11</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ تاکسی روی C ○ جاده آسفالت جنوب آنتن LLZ29 ○ جاده خاکی شمال آنتن LLZ29 ○ جاده خاکی شمال آنتن GP11 <p>توجه ۱: در شرایط ورود از تاکسی روی C منطقه بحرانی از خط مرکزی باند آغاز می‌گردد.</p> <p>توجه ۲: در شرایط ورود از باند به منطقه بحرانی از ده متر قبل از آنتن GP به سمت ابتدای باند منطقه بحرانی شروع می‌گردد.</p>
	کلیه افراد متقاضی ورود به منطقه	۶-۵- در صورت استفاده از سیستم ILS توسط برج مراقبت پرواز جهت تقرب پرواز در آن لحظه برای دریافت مجوز تردد منتظر بمانند.
	کلیه افراد	۷-۵- در پایان کار الزامی است کلیه عوامل، خروج خود را از مناطق مذکور به برج مراقبت پرواز اعلام نمایند.
	سرکشیک برج مراقبت پرواز	۸-۵- تاریخ و زمان ورود و خروج به مناطق بحرانی در دفتر گزارش مراقبت پرواز ثبت گردد.
		۹-۵- با توجه به عدم تفکیک مناطق بحرانی LLZ و GP دو طرف باند و تداخل مناطق بحرانی آن‌ها، همچنین در نظر داشتن این مورد که در زمان عملیاتی بودن ILS برای یک باند، و در نظر گرفتن موقعیت LLZ و GP متناظر همواره مناطق بحرانی فوق عملیاتی می‌باشد و ورود به آن‌ها تابع شرایط فوق است.
		۱۰-۵- با توجه به فاصله Holding Position روی تاکسی روهای C و N در فاصله ۹۰ متری از خط مرکزی باند، محل شروع منطقه بحرانی دقیقاً همان نقطه خواهد بود.
	کلیه افراد متقاضی	۶- دسترسی به سایت DVOR/DME و NDB فرودگاه با توجه به موقعیت جغرافیایی آن‌ها که شمال تاکسی روی B قرار گرفته اند منوط بر هماهنگی با برج مراقبت پرواز است.
		۱-۶- دسترسی به سایت DVOR/DME و NDB از طریق منطقه بحرانی ILS RWY29 ممنوع است. (استفاده از جاده آسفالت کنار گذر LLZ باند ۱۱ واقع در منطقه بحرانی جهت دسترسی به سایت DVOR/DME و NDB ممنوع می‌باشد.)

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

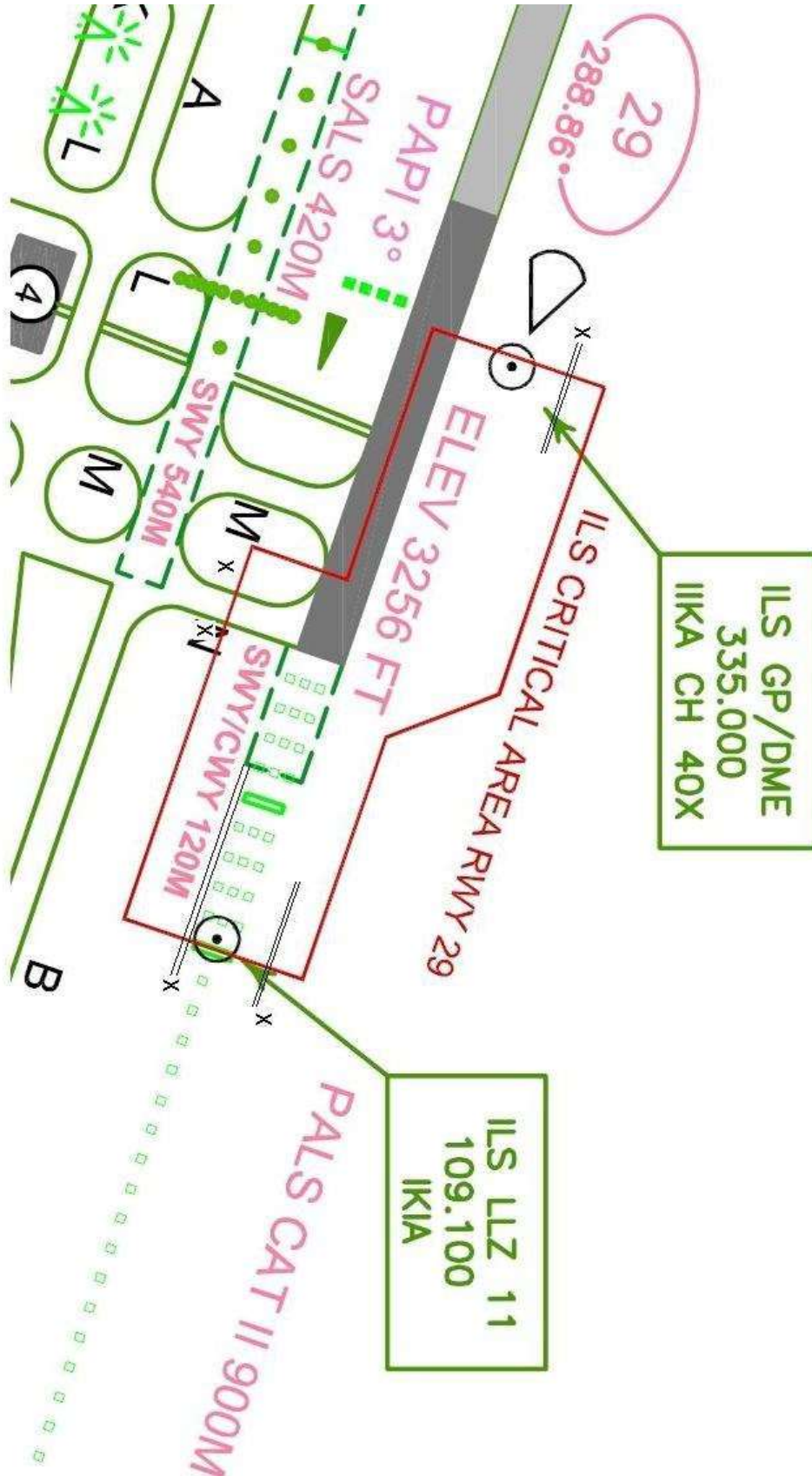
نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

شکل ۱: منطقه پروازی

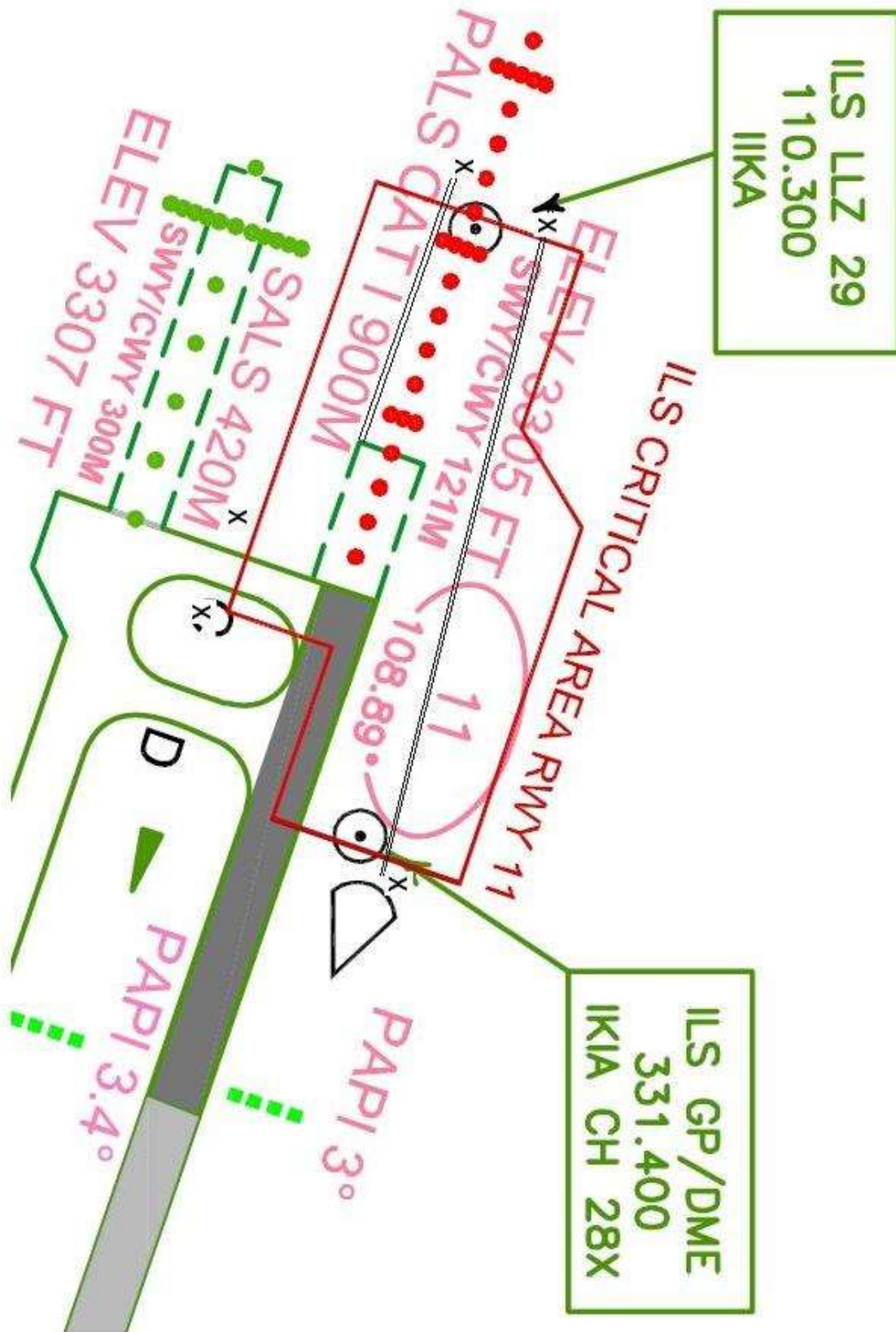


نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

شکل ۲: منطقه بحرانی تشعشع ILS ابتدای باند ۲۹



شکل ۳: منطقه بحرانی تشعشع ILS ابتدای باند ۱۱



نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...
شکل ۴:

ICAS 114-V1-Aerodromes

Chapter 11: Standards for Other Aerodrome Facilities

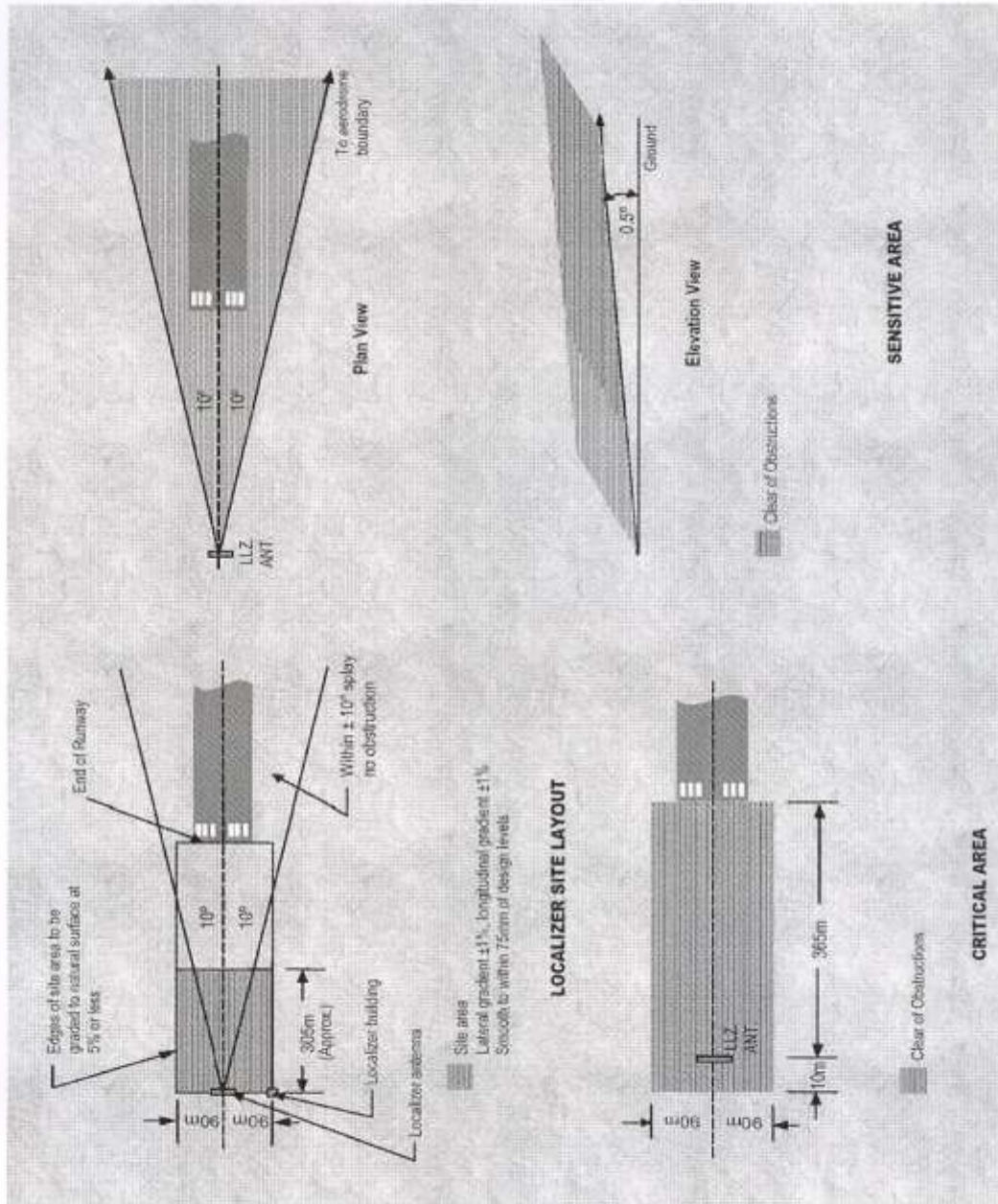


Figure 11.1-1: ILS localizer site preparation and restrictions

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...
شکل ۵:

ICAS 114-V1-Aerodromes

Chapter 11: Standards for Other Aerodrome Facilities

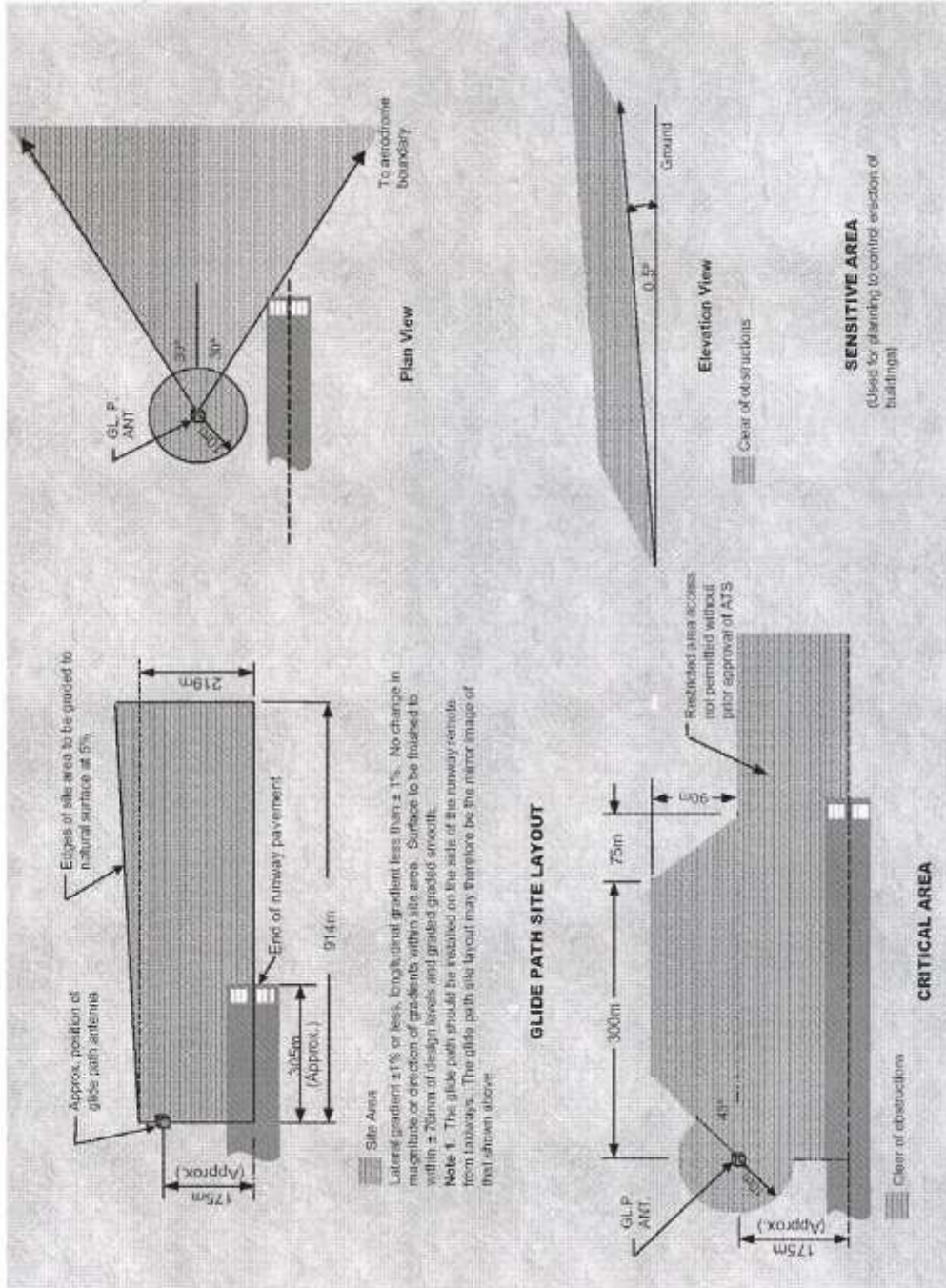


Figure 11.1-2: ILS Glide path site preparation and restrictions

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل شناسایی الزامات و قوانین تردد در نواحی بحرانی و...

شکل ۶: تابلو مسیرهای دسترسی به منطقه بحرانی تشعشع ILS



ضمیمه ۳: دستور العمل جابجایی هواپیمای ناتوان



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه بر اساس

استاندارد ISO 9001: 2008

استاندارد ISO 14001: 2004

استاندارد OHSAS 18001: 2007

نام واحد: استاندارد های فرودگاهی

نام سند: دستور العمل جابجایی هواپیمای ناتوان (Removal of Disabled Aircraft)

شماره سند: WI-QAO-04

ویرایش: اول

هرگونه دخل و تصرف ، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر بهبود کیفیت (واحد استانداردهای فرودگاهی) اعلام نمائید .

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است .

- مطابق با لیست توزیع کتاب IKIA Aerodrome Manual

امضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	
	۹۰/۵/۴	محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی	تهیه کننده
	۹۰/۵/۲	مجتبی شمس نژاد	رئیس اداره مراقبت پرواز	تایید کنندگان
	۹۰/۵/۴	اصغر خبازی	رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی	
	۹۰/۵/۴	نصرا... منصوری شیرازی	معاون عملیات هوانوردی	
	۹۰/۵/۴	نادر افشار	معاون عملیات فرودگاهی	
	۹۰/۵/۴	حمیدرضا مهرگانی	مدیرکل ایستگاه هواپیمایی جمهوری اسلامی	
	۹۰/۵/۲	رضا کاظمی	رئیس ایستگاه شرکت خدمات هوایی سامان	
	۹۰/۵/۴	مهدی طاهری	رئیس ایستگاه هواپیمایی ماهان	
		رضا قدیمی	مدیر کل فرودگاه	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

محل مهر کنترل شد

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرح مسئولیت‌ها و هماهنگی‌ها در رابطه با جابجایی هواپیمای ناتوان می‌باشد.

۲- حوزه کاربرد: مناطق عملیاتی

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
Airport Services Manual (Doc 9137_Part 5 Removal of Disabled Aircraft Ver 2009)
طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی ^(۵)

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS_QAO_04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۱۹) جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری


اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- تعریف هواپیمای ناتوان: هواپیمایی که به هردلیل امکان جابجایی تحت شرایط عملیات عادی را ندارد. ناتوانی یک هواپیما ممکن است پیرو بروز نقص فنی در سیستم‌های عملیاتی پرواز و یا پیرو یک سانحه و یا حادثه بوجود آید.
		۲- هدف از این دستورالعمل هماهنگی موثر در جابجایی ایمن و سریع هواپیمای ناتوانی است که موجب بسته شدن موقتی باند پروازی و یا مسیرهای خزش شده و یا اینکه وجود آن موجب تحت تاثیر قرار گرفتن حریم‌های فرودگاهی از لحاظ وجود موانع شده باشد و به طور کلی مناطق عملیاتی فرودگاه را تحت تاثیر قرار داده باشد. مسئولیت‌ها و اقداماتی که باید انجام شوند به شرح ذیل است:
طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	کلیه افراد مرتبط	۳- اطلاع رسانی: اگر ناتوانی هواپیما در پی بروز سانحه هوایی داخل فرودگاه اتفاق افتاده باشد، مسئولین ذیربط بر اساس نمودار اطلاع رسانی موجود در طرح اضطراری فرودگاه از شرایط آگاه هستند. در صورتی که ناتوانی هواپیما در پی بروز یک رویداد در داخل فرودگاه اتفاق بیافتد و این امر موجب ناتوانی هواپیما گردد بر طبق نمودار اطلاع رسانی طرح اضطراری شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) قسمت سانحه هوایی داخل فرودگاه اقدام خواهد شد.
Doc 9137	مالکین هواپیما شرکت هواپیمایی مربوطه	۴- وظایف مالکین هواپیما/ شرکت‌های هواپیمایی: ۴-۱- در کلیه شرایط مسئولیت جابجایی هواپیمای ناتوان، جمع آوری سوخت و دیگر مواد خطرناک از مناطق عملیاتی با مالک هواپیما - شرکتی که گواهی ثبت هواپیما را دارد- است. ۴-۲- مسئولیت فرماندهی و کنترل تجهیزات بلند کننده و جابجایی هواپیمای ناتوان بر عهده مالک هواپیما و یا شرکت هواپیمایی مربوطه است. ۴-۳- مالک هواپیما و یا شرکت هواپیمایی مربوطه بایستی قبل از اقدام به جابجایی هواپیما مجوزهای لازم را از تیم بررسی و بازرسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری در شرایط سانحه و یا رویدادهایی که منجر به خارج شدن هواپیما از شرایط عادی پرواز می‌شوند، دریافت نماید. ۴-۴- عوامل فنی شرکت هواپیمایی در محل سانحه یا رویداد حاضر شده و هماهنگی‌های لازم را با فرمانده میدان انجام خواهند داد.
		۵- وظایف مدیرکل فرودگاه: ۵-۱- فرودگاه به عنوان ارائه کننده سرویس عملیات هوانوردی تمام تلاش خود را جهت کمک به شرکت‌های هواپیمایی و عملیاتی شدن مناطق عملیاتی خواهد نمود. ۵-۲- اگر مالک هواپیما و یا شرکت هواپیمایی مربوطه امکان جابجایی هواپیمای ناتوان را نداشته باشد، این مسئولیت بر عهده مدیر کل فرودگاه خواهد بود. ۵-۳- اجازه جابه جایی هواپیمای ناتوان پس از هماهنگی‌های لازم با مالک هواپیما یا شرکت هواپیمایی مربوطه و تیم بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری توسط مدیرکل فرودگاه صادر خواهد شد. ۵-۴- دستورات لازم جهت تسهیل ورود و خروج خودروها، ماشین آلات، و نفرات توسط مدیرکل فرودگاه داده خواهد شد.
		۶- وظایف معاون عملیات هوانوردی: ۶-۱- در غیاب مدیرکل فرودگاه مسئولیت‌های مدیرکل به معاون عملیات هوانوردی تفویض می‌گردد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل جابجایی هواپیمای ناتوان

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		<p>۶-۲- ترتیبی اتخاذ نماید تا تمام مناطق پروازی که در آن شرایط غیر عملیاتی شده اند، بر اساس استانداردهای سازمان هواپیمایی کشوری علامت گذاری شوند و نوتام مربوطه به آن صادر شود.</p> <p>۶-۳- پس از اطمینان از ایمن بودن منطقه، هماهنگی با سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت هواپیمایی مربوطه مجوز لازم را به اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) و اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما مبنی بر جابجایی هواپیما بدهد.</p> <p>۶-۴- پیگیری جهت عملیاتی شدن هر چه سریعتر مناطق عملیاتی</p>
	رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)	<p>۷- وظایف و اقدامات مراقبت پرواز: رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) و در غیاب ایشان سرکشیک برج مراقبت پرواز وظایف زیر را بر عهده خواهند داشت:</p> <p>۷-۱- رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) پس از دریافت مجوز معاون عملیات هوانوردی فرودگاه اعلام شروع عملیات جابجایی هواپیمای ناتوان و محدودیت‌های موجود را به فرمانده میدان - رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - اعلام نماید.</p> <p>۷-۲- رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) در شرایطی که ناتوانی هواپیما پس از بروز یک سانحه و یا رویداد در فرودگاه اتفاق افتاده باشد، اطلاعات زیر را در اختیار معاون عملیات هوانوردی فرودگاه قرار می‌دهد:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ محل و زمان وقوع رویداد بر اساس نقشه شبکه‌های فرودگاه ○ نوع هواپیما و شرکت هواپیمایی مربوطه ○ اعلام شرایط وضعیتی که موجب ناتوانی هواپیما شده است. ○ اعلام وضعیت سطوحی که عملیات پروازی در آن تحت تاثیر قرار گرفته اند. ○ تعداد مسافران هواپیما ○ هواپیماهای دیگری که عملیات پرواز آن‌ها تحت تاثیر قرار می‌گیرند. ○ تعیین زمان تخمینی ورود پروازهای آینده ○ تعیین زمان تخمینی ای که تا آن زمان هواپیمای ورودی فرودگاه بایستی به سمت فرودگاه‌های احتیاطی خود ادامه مسیر دهند. ○ در صورت دسترسی میزان سوخت هواپیما
	رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	<p>۸- وظایف و اقدامات اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما: رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و در غیاب ایشان سرکشیک اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما وظایف زیر را بر عهده خواهند داشت:</p> <p>۸-۱- حضور در محل هواپیمای ناتوان و بررسی کامل منطقه از لحاظ ایمنی</p> <p>۸-۲- برعهده گرفتن فرماندهی میدان و هماهنگ کننده عملیات</p> <p>۸-۳- نظارت کامل بر انجام عملیات جابجایی هواپیمای ناتوان</p> <p>۸-۴- انجام هماهنگی‌های لازم با بخش‌های مرتبط با توجه به شرایط</p> <p>۸-۵- اعلام موقعیت استقرار و انجام هماهنگی‌های لازم جهت حضور عوامل فنی و شرکت‌های خدمات زمینی جهت اعزام به سمت محل حادثه یا رویداد</p> <p>۸-۶- اعلام پایان عملیات معاون عملیات هوانوردی و رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)</p>
	سازمان هواپیمایی کشوری	۹- مسئول بررسی سانحه یا رویداد:

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل جابجایی هواپیمای ناتوان

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		سازمان هواپیمایی کشوری مسئول بررسی تمام سوانح و رویدادهای عملیات پرواز هواپیماهای غیر نظامی است. لذا، جابجایی هواپیمای ناتوان بایستی با مجوز تیم بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری صورت پذیرد.
		۱۰- تجهیزات جابجایی هواپیمای ناتوان: با توجه به اینکه هواپیمای ناتوان از لحاظ حرکت مورد بحث قرار می‌گیرد، حالت‌های متفاوتی که برای یک هواپیمای ناتوان وجود خواهد داشت بر اساس حفظ ساختار فیزیکی هواپیما از لحاظ بدنه، بال و چرخ به شرح ذیل خواهد بود:
هواپیمایی جمهوری اسلامی و شرکت خدمات هوایی سامان		۱۰-۱- اگر در ساختار بدنه، بال، و چرخ‌های هواپیما مشکلی پیش نیامده باشد- که این حالت ممکن است پیرو یک نقص فنی در سیستم‌های عملیاتی هواپیما مانند نقص سیستم هیدرولیک و یا موتور هواپیما بوجود آمده باشد- از ماشین آلات کشنده خاص موجود در فرودگاه (Tow Car) جهت جابجایی هواپیما استفاده خواهد شد.
شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی، شرکت هواپیمایی ماهان و شرکت خدمات هوایی سامان		۱۰-۲- در شرایطی که بدنه، بال و چرخ‌های هواپیما از شرایط عادی خود خارج شده باشند و یا قطعاتی از هواپیما جدا شده باشند، تجهیزاتی نظیر ماشین آلات کشنده، نگهدارنده‌های متحرک بدنه هواپیما، تسمه‌های حمل بار و موتور، نگهدارنده‌های موتور هواپیما، لیفتراک‌های خاص، بالابرها، جهت دسترسی به قسمت‌های مختلف هواپیما در فرودگاه توسط شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی، شرکت هواپیمایی ماهان و شرکت خدمات هوایی سامان موجود است. و در صورت نیاز نیروهای متخصص توسط ایشان فراخوان خواهند شد.
معاون تسهیلات فرودگاهی		۱۰-۳- در حال حاضر با توجه به فعالیت گسترده عملیات عمرانی و ساختمانی در فرودگاه تجهیزات راه سازی و حمل و نقل در فرودگاه موجود است که در صورت نیاز فراخوان می‌گردند.
معاونت تسهیلات فرودگاهی واحد نقلیه و ماشین آلات		۱۰-۴- با توجه به زمانبر بودن انجام بازرسی‌های سازمان هواپیمایی کشوری، دریافت اجازه از شرکت‌های بیمه، تخلیه سوخت هواپیما، کاهش وزن هواپیما، ایجاد راه‌های دسترسی به محل سانحه، جمع آوری تجهیزات اولیه بازایی هواپیما و غیره خصوصا در مورد هواپیماهای پهن پیکردر شرایطی که امکانات موجود در فرودگاه جهت جابجا نمودن هواپیمای ناتوان و یا قطعات آن کافی نباشد از بیرون فرودگاه جهت حضور جرثقیل‌های تناژ بالا توسط معاونت تسهیلات فرودگاهی واحد نقلیه و ماشین آلات فراخوان می‌گردد.
مالک هواپیما یا شرکت هواپیمایی		۱۱- کلیه هزینه‌های عملیاتی جهت جابجایی هواپیمای ناتوان بر عهده مالک هواپیما یا شرکت هواپیمایی مربوطه خواهد بود.

تاریخ: ۱۳۹۱/۲/۳۱	تفاهم نامه بین فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)	
صفحه: ۱ از ۲	و جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی	

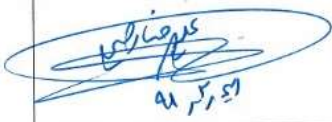
بسمه تعالی

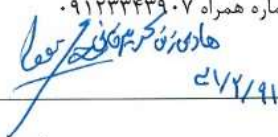
موارد ذیل بین فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) و جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی به شکل تفاهم نامه تصویب گردید.

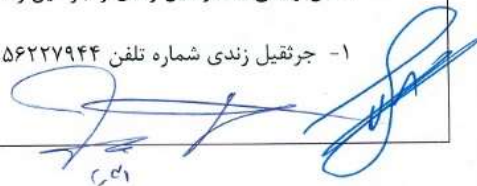
هدف از این تفاهم نامه هماهنگی موثر در جابجایی ایمن و سریع هواپیمای ناتوانی است که موجب بسته شدن موقتی باند پروازی و یا مسیره‌های خزش شده و یا اینکه وجود آن موجب تحت تاثیر قرار گرفتن حریم های فرودگاهی از لحاظ وجود موانع شده باشد و به طور کلی سطوح پروازی فرودگاه را تحت تاثیر قرارداده باشد.


- فراخوان تجهیزات جابجایی از توسط رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی فرودگاه و یا جانشین ایشان پس از کسب دستور از معاون عملیات هوانوردی فرودگاه انجام خواهد شد.
- اجازه جابه جایی هواپیمای ناتوان توسط مدیرکل فرودگاه صادر خواهد شد. که این امر از طریق رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی فرودگاه و یا جانشین وی به اطلاع جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی می رسد.
- رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی فرودگاه و یا جانشین وی به عنوان فرمانده میدان و هماهنگ کننده عملیات می باشد.
- کلیه فعالیتهای مربوط به جابجایی هواپیما تحت نظارت مسئول فنی شرکت هواپیمایی مربوطه و یا نماینده آنها انجام خواهد شد.
- شخص رابط بین فرودگاه و جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی فرودگاه یا جانشین ایشان خواهد بود.
- کلیه هزینه های عملیاتی جهت جابجایی هواپیمای ناتوان بر عهده مالک هواپیما یا شرکت هواپیمایی مربوطه خواهد بود.
- اداره تدارکات فرودگاه به عنوان رابط مالی فرودگاه و جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی می باشد.
- جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی متعهد می گردد پس از دریافت پیام فراخوان فرودگاه نسبت به اعزام تجهیزات بلندکننده مورد نیاز در کمترین زمان ممکن اقدام نماید.
- جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی با توجه به دارا بودن بیست دستگاه جرثقیل عملیاتی از تناژ ۳ تا ۶۰ تن در صورت نیاز نسبت به فراخوان و اعزام جرثقیل های با تناژ بالاتر به فرودگاه اقدام خواهند نمود.
- با توجه به فعالیت ماشین آلات جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی در پروژه های عمرانی فرودگاه، هماهنگی های لازم جهت حضور در محل هواپیمای زمین گیر توسط معاون عملیات هوانوردی فرودگاه انجام خواهد شد.
- اطلاع رسانی به جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی از طریق تلفن به شرح و اولویت ذیل انجام خواهد شد:

۱- جرثقیل زندی شماره تلفن ۵۶۲۲۷۹۴۴ و یا شماره همراه ۰۹۱۲۳۳۴۳۹۰۷


۹۸/۲/۹۱


۹۱/۲/۹۱



۹۱/۲/۹۱

تاریخ: ۱۳۹۱/۲/۳۱ صفحه: ۲ از ۲	تفاهم نامه بین فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) و جرثقیل زندی و جرثقیل رحیمی	
----------------------------------	--	---

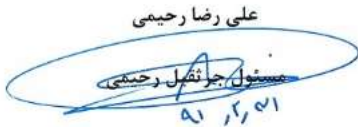
۲- جرثقیل رحیمی شماره تلفن ۵۶۴۲۶۳۳۳ الی ۵ و یا شماره همراه ۰۹۱۲۳۶۶۶۶۶۷ و یا شماره ۵۶۴۲۴۲۴۶

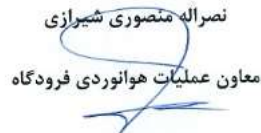
آدرس جرثقیل زندی: روبروی درب خروجی شهرک صنعتی شمس آباد

آدرس جرثقیل رحیمی: رباط کریم میدان شهید بهشتی

هادی زند کریم 
مسئول جرثقیل زندی

مرتضی دهقان 
مدیرکل فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)

علی رضا رحیمی 
مسئول جرثقیل رحیمی
۸۱، ۲، ۵۱

نصراله منصوری شیرازی 
معاون عملیات هوانوردی فرودگاه

حسین علی عاشوری 
معاون توسعه مدیریت و منابع فرودگاه

ضمیمه ۴: دستور العمل عملیات زمستانی



دستورالعمل عملیات زمستانی

نام واحد: دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت

نام سند: دستورالعمل عملیات زمستانی

شماره سند: WI-QAO-06

ویرایش: پنجم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمائید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.

- دفتر بازرسی، مدیریت عملکرد و حقوق شهروندی	- حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی
- دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت	- حوزه معاونت توسعه زیرساختها
- دفتر ارتباطات، اطلاع رسانی و امور بین الملل	- حوزه معاونت توسعه مدیریت و منابع
- شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی	- حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
- شرکت خدمات هوایی سامان	- اداره کل حراست
- شرکت همراه کوشا کیش	- دفتر حوزه مدیرعامل
- شرکتهای هواپیمایی مستقر در فرودگاه	

امضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	
	۱۳۹۷/۱۰/۱۹	محمدرضا حبیبی	مدیر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت	تهیه کننده
		احمدرضا بیانی	مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری	تایید کنندگان
		محمدرضا فردی	مدیرکل عملیات فرودگاهی	
	۹۷/۱۰/۲۴	علیرضا مجذوبی	معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران	
	۹۷/۱۰/۲۴	آذر موحدی	سرپرست معاونت توسعه زیرساخت شرکت شهر فرودگاهی	
		مهدی علی عسگری	عضو هیات مدیره	تصویب کننده
	۹۷/۱۰/۲۴	علی رستمی	رئیس هیات مدیره، معاون بهره برداری فرودگاهی و سرپرست شرکت شهر فرودگاهی	

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

(۱) هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرح الزامات، فعالیت‌ها و هماهنگی‌ها در عملیات زمستانی و برف‌روبی است.

(۲) حوزه کاربرد: کلیه سطوح پروازی و جاده‌های دسترسی فرودگاهی و ترمینال مسافری

(۳) حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند مراحل اجرا بند ۷

(۴) مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.

(۵) فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
نظام نامه فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
Airport Services Manual Part2 Fourth Edition 2002 ICAO

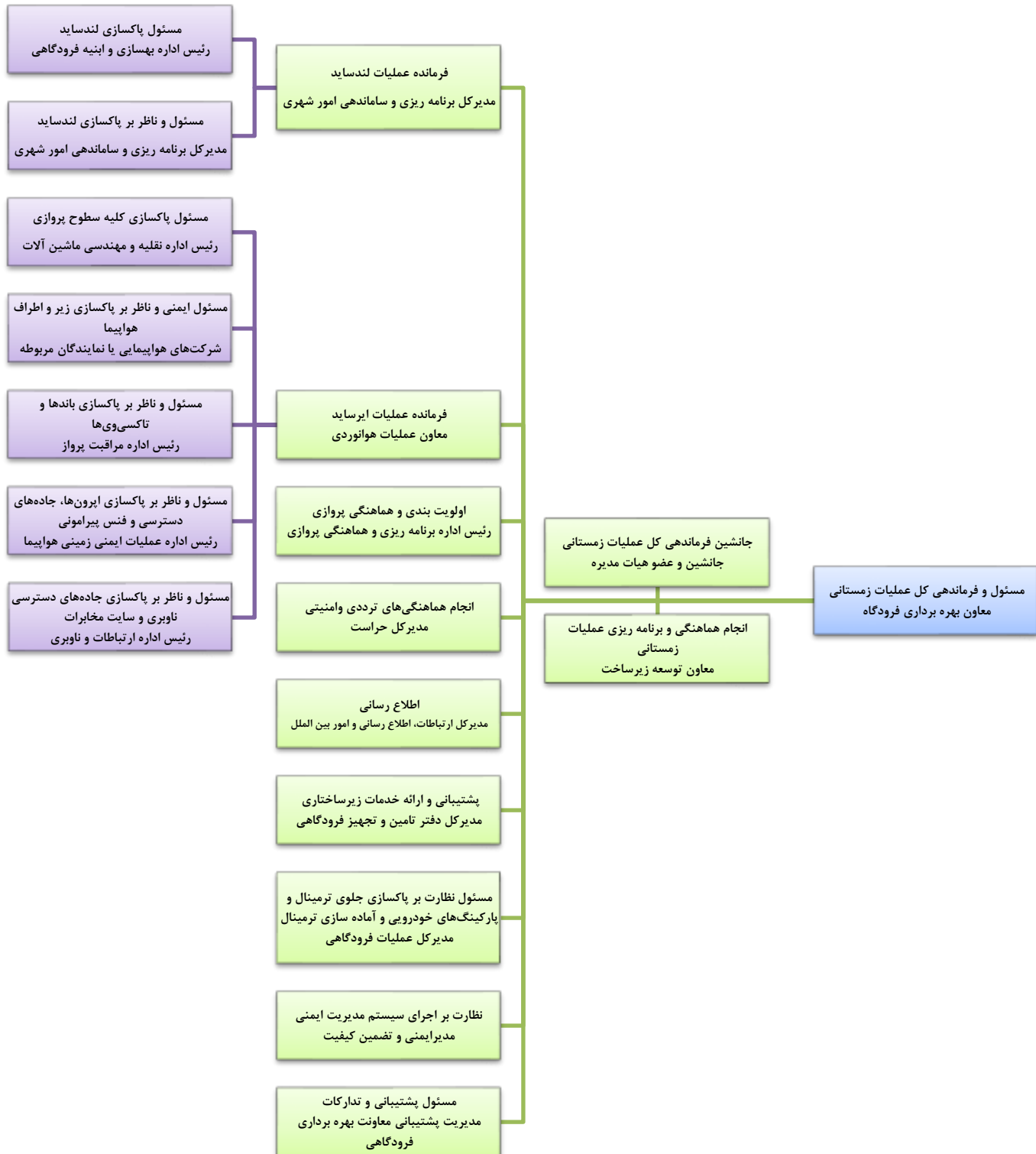
۵-۱ تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین ، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع

(LS-QAO-04) ثبت و ضبط می شود.

(۶) جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	به روز رسانی مطالب مندرج
سوم	به روز رسانی مطالب مندرج
چهارم	به روز رسانی کلیه مطالب با توجه به تفکیک وظایف در ساختار شرکت شهر فرودگاهی
پنجم	تغییر مسئولیت‌ها و به روزرسانی

۷-۱- فرماندهی و مسئولیت‌ها:



نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

- مسئولیت و فرماندهی کل عملیات زمستانی و برف روبی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی^(۹) بر عهده معاون بهره‌برداری فرودگاهی یا جانشین ایشان است که در دو بخش ایرساید و لندساید به طور همزمان هدایت و انجام خواهد شد. هماهنگی و برنامه ریزی عملیات زمستانی و برف روبی توسط معاون توسعه زیر ساخت انجام خواهد شد.
- فرماندهی عملیات زمستانی در سطوح پروازی، ایرساید، بر عهده معاون عملیات هوانوردی یا جانشین ایشان بوده و مسئولیت عملیات پاکسازی کلیه سطوح پروازی شامل باندها، تاکسی‌وی‌ها، کلیه جاده‌های دسترسی و پیرامونی فانس فرودگاه بر عهده اداره نقلیه و مهندسی ماشین آلات می‌باشد.
- مسئولیت ایمنی و نظارت بر پاکسازی زیر و اطراف هواپیماها به شعاع ۵ متری، بر عهده شرکت‌های هواپیمایی یا نماینده تام‌الاختیار معرفی شده از جانب ایشان خواهد بود.
- مسئولیت پاکسازی سایت‌های شرکت‌های هواپیمایی و هندلینگ مستقر در ایرساید، جلوی آشیانه‌ها، مراکز تعمیر و نگهداری پروازی، سایت سوختگیری هواپیمایی، هواشناسی، جلوی CIP و VIP بر عهده مسئولین مربوطه بخش‌های ذکر شده است.
- فرماندهی عملیات زمستانی در سطوح غیر پروازی شهر فرودگاهی (لندساید) یا به تعبیری دیگر کلیه سطوح خارج از فانس فرودگاهی بر عهده مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری یا جانشین ایشان بوده و مسئولیت عملیات پاکسازی کلیه جاده‌های دسترسی فرودگاهی از اتوبان ساوه تا اتوبان قم و برعکس و جاده‌های دسترسی به برج مراقبت پرواز، سایت مخابرات، پست‌های برق، تصفیه خانه آب و پساب، اداره کل شرکت شهر فرودگاهی، منازل مسکونی و پارکینگ‌های خودرویی بر عهده اداره بهسازی و ابنیه فرودگاهی خواهد بود.
- فرمانده کل عملیات زمستانی و برف روبی مسئول برنامه ریزی، هماهنگی، هدایت ماشین آلات، نظارت بر عملیات پاکسازی و حفظ ایمنی در سطوح پروازی و لندساید می‌باشد.
- کلیه تجهیزات برف روبی در ایرساید بر اساس شرایط و وضعیت محیطی با صلاحدید و تشخیص فرمانده عملیات در ایرساید مدیریت و در صورت نیاز جابجا خواهند شد.
- کلیه تجهیزات برف روبی در لندساید بر اساس شرایط و وضعیت محیطی با صلاحدید و تشخیص فرمانده عملیات در لندساید مدیریت و در صورت نیاز جابجا خواهند شد.

۱.۱. جانشین فرماندهی و مسئولین

- جانشین معاون بهره‌برداری فرودگاهی، جانشین ایشان، عضو هیات مدیره، خواهد بود.
- جانشین معاون عملیات هوانوردی، رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) خواهد بود.
- جانشین معاون توسعه زیر ساخت، مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری خواهد بود.
- جانشین رئیس اداره مهندسی ماشین آلات، مسئول واحد تعمیرگاه خواهد بود.
- جانشین رئیس اداره بهسازی و ابنیه فرودگاهی، معاون اداره بهسازی و ابنیه فرودگاهی خواهد بود.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

تبصره ۱: مادامی که معاون عملیات هوانوردی در فرودگاه حضور نداشته باشد رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) وظایف ایشان را عهده دار می‌باشد و تا زمان حضور رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) در فرودگاه وظایف ایشان برعهده سرکشیک وقت کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) می‌باشد.

تبصره ۲: مادامی که معاون توسعه زیرساخت در فرودگاه حضور نداشته باشد مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهای امور شهری وظایف ایشان را عهده دار می‌باشد و تا زمان حضور مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهای امور شهری در فرودگاه وظایف ایشان برعهده رئیس اداره بهسازی و ابنیه فرودگاهی می‌باشد.

تبصره ۳: در حوزه امور ترمینال‌ها و اماکن، مادامی که مدیرکل عملیات فرودگاهی در فرودگاه حضور نداشته باشد رئیس اداره ترمینال‌ها و اماکن وظایف ایشان را عهده دار می‌باشد و تا زمان حضور رئیس اداره ترمینال‌ها و اماکن در فرودگاه وظایف ایشان برعهده سرکشیک وقت مدیریت ترمینال می‌باشد.

۱.۲. مسئولین و ناظرین بر انجام عملیات برف روبی

- مسئولیت و نظارت بر روند عملیات پاکسازی سطوح باندها و تاکسی‌وی‌ها بر عهده رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) است.
- مسئولیت و نظارت بر روند عملیات پاکسازی سطوح ایرونها، جاده‌های دسترسی به ایرونها و جاده دسترسی اطراف فنس پیرامونی و جاده دسترسی از درب آهن بر عهده رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما است.
- مسئولیت و نظارت بر روند عملیات پاکسازی جاده‌های دسترسی به دستگاه‌های ناوبری و بر عهده رئیس اداره ارتباطات و ناوبری هوایی (الکترونیک) است.
- مسئولیت و نظارت بر روند عملیات پاکسازی جلوی ترمینال مسافری بر عهده اداره امور ترمینال‌ها و خدمات فرودگاهی است.
- مسئولیت و نظارت بر پاکسازی لندساید و مناطق مربوطه بر عهده مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری است.
- مسئولیت و نظارت بر پاکسازی جلوی ترمینال مسافری، پارکینگ‌های خودرویی و جلوی گالری بار ترمینال مشرف به ایرونها بر عهده مدیرکل عملیات فرودگاهی است.

۲. اعضاء ستاد برف روبي و عمليات زمستاني فرودگاه

اعضای ستاد برف روبي
معاون بهره برداری فرودگاهی
جانشین معاون بهره برداری فرودگاهی و عضو هیات مدیره
معاون توسعه زیرساخت‌ها
مدیرکل حراست
فرماندهی پلیس شرکت شهر فرودگاهی
فرماندهی یگان سپاه حفاظت شرکت شهر فرودگاهی
فرماندهی مرز هوایی شرکت شهر فرودگاهی
نمایندگی واجا شرکت شهر فرودگاهی
معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
مدیرکل گمرک شرکت شهر فرودگاهی
مدیرکل ایستگاه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
مدیرکل ایستگاه شرکت خدمات هوایی سامان
رئیس ایستگاه شرکت خدمات هوایی همراه کوشاکیش
مسئول ایستگاه هواشناسی فرودگاه
رئیس اداره سوختگیری شرکت شهر فرودگاهی
رئیس مرکز فوریت‌های پزشکی شرکت شهر فرودگاهی
مدیرکل برنامه ریزی و سازماندهی امور شهری
مدیرکل عملیات فرودگاهی
مدیرکل دفتر تامین و تجهیز فرودگاهی
مدیرکل دفتر ارتباطات، اطلاع رسانی و امور بین الملل
مدیرکل دفتر بازسازی و بهسازی ابنیه شهر فرودگاهی
ذیحساب و مدیرکل امور مالی و درآمد
مدیر کل منابع انسانی و پشتیبانی
مدیر پشتیبانی معاونت بهره برداری فرودگاهی
رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما
رئیس گروه برنامه ریزی و هماهنگی پرواز
رئیس اداره کنترل ترافیک هوایی
مدیر ایمنی عملیات هوانوردی
رئیس اداره ارتباطات و ناوبری هواپیما
رئیس اداره بهسازی و ابنیه فرودگاهی
رئیس اداره نقلیه و ماشین الات
مدیر ایمنی فرودگاه
مدیر پروژه پیمانکار تامین ماشین آلات برف روبي

۳. تجهيزات، ماشين آلات و اقلام پشتیبانی موجود در عملیات زمستانی:

۳.۱. تجهیزات موجود در برف روبی ایرساید:

ردیف	ایستگاه پشتیبانی و محل های برف روبی	دستگاه بارگیری اوری	اوره	نمک	لودر	کامیون حمل برف	جرثقیل ۱۰ تن کفی دار	دم تیغ ۱،۵ و ۲ متر	کامیون دو محور کمک دار برای نصب تیغه	تیغه ۶ متری	برف خور	اوره پاش / مایع پاش	نیسان کمپرس ی تیغه دار ۲،۲ متری	بابکت	گریدر	نمک پاش اتوماتیک
۱	ایستگاه پشتیبانی ماشین آلات	۱ دستگاه	۲۵۰	۶۰	۱ دستگاه	۱ دستگاه	۱ دستگاه	۴۸	۳ دستگاه	۵ دستگاه	۱ دستگاه		۲ دستگاه	۱ دستگاه	-	-
۲	باند و تاکسی وی	-	-	-	-	-	-	-	۹ دستگاه	۹ دستگاه	۳ دستگاه	۲ دستگاه	-	-	-	-
۳	اپرون مسافری و جاده های دسترسی آن	-	-	-	۱ دستگاه	۲ دستگاه	-	-	۲ دستگاه	۲ دستگاه	۱ دستگاه	۲ دستگاه	۳ دستگاه	۳ دستگاه	۱ دستگاه	-
۴	اپرون کارگو و جاده های دسترسی آن	-	-	-	۱ دستگاه	۲ دستگاه	-	-	۳ دستگاه	۱ دستگاه ۶ متر ری ۲ دستگاه ۳ متر ری	-	۱ دستگاه	-	-	-	-
۵	اپرون سلام و جاده های دسترسی آن	-	-	-	-	-	-	-	۲ دستگاه	۲ دستگاه ۳ متری	-	-	-	-	-	-
۶	جاده پیرامونی فنس و سایت های ناوبری	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۲ دستگاه	۲ دستگاه	۲ دستگاه
جمع کل		۱ دستگاه	۲۵۰ ن	۶۰ ن	۲ دستگاه	۵ دستگاه	۱ دستگاه	۴۸	۱۹ دستگاه	۲۱ دستگاه	۴ دستگاه	۵ دستگاه	۵ دستگاه	۴ دستگاه	۴ دستگاه	۲ دستگاه

- ۴ دستگاه تیغه شش متری با خودرو های بنز تک محور و لودر که از موجودی های شرکت شهر فرودگاهی می باشد تجهیز گردیده اند. به علت آماده نبودن تیغه های ۶ متری ۴ عدد تیغه ۳ متری از موجودی پیمانکار نصب گردید.
- کلیه تجهیزات برف روبی در ایرساید بر اساس شرایط و وضعیت محیطی با صلاحدید و تشخیص فرمانده عملیات در ایرساید مدیریت و در صورت نیاز جابجا خواهند شد.

۳.۲. تجهیزات موجود در برف روبی لند سایید:

ردیف	ایستگاه‌های برف روبی	مقدار نمک	لودر	کامیون حمل شن و نمک با تیغه	نمک پاش اتوماتیک با تیغه	خاور جهت انتقال برف	جرثقیل ۱۰ تن کفی دار	نیسان کمپرسی تیغه دار (تیغه ۲,۲ متری)	بابکت	گریدر
۱	ورودی از اتوبان قم	۳۰۰ تن	۱ دستگاه	۲ دستگاه	۱ دستگاه	۱ دستگاه	۱ دستگاه	---	---	۲ دستگاه
۲	پل ورودی به کمربندی شمالی از سمت غرب (کیسون)	۳۰۰ تن	۱ دستگاه	۲ دستگاه	۱ دستگاه	۱ دستگاه	۱ دستگاه	۱ دستگاه	---	۲ دستگاه
۳	پارکینگ شماره دو		---	۲ دستگاه	---	---	---	---	---	---
۴	کمربندی شمالی جنب دپو تاکسی رانی	۳۰۰ تن	۱ دستگاه	۲ دستگاه	۱ دستگاه	---	---	---	---	۱ دستگاه
۵	تراز هشت ترمینال یک		---	---	---	---	---	۱ دستگاه	۱ دستگاه	---
۶	تراز صفر ترمینال یک		---	---	---	---	---	۱ دستگاه	۱ دستگاه	---
۷	کروساید جلوی پارکینگ طبقاتی		---	---	---	---	---	۱ دستگاه	۱ دستگاه	---
۸	پارکینگ سه		---	۱ دستگاه	---	---	---	۱ دستگاه	۲ دستگاه	---
۹	پارکینگ اتوبوسرانی و پارکینگ ۵		---	---	---	---	---	۱ دستگاه	۱ دستگاه	---
	جمع کل	۹۰۰ تن نمک فله و ۱۰ باکس بسته نمک	۳ دستگاه	۹ دستگاه	۳ دستگاه	۲ دستگاه	۲ دستگاه	۶ دستگاه	۶ دستگاه	۵ دستگاه

- کلیه تجهیزات برف روبی در لند سایید بر اساس شرایط و وضعیت محیطی با صلاحدید و تشخیص فرمانده عملیات در لندساید مدیریت و در صورت نیاز جابجا خواهند شد.

۳,۳. حیطة مسئولیت و اقدامات ایستگاه‌های برف روبی در لند ساید

ردیف	ایستگاه‌های برف روبی	حیطه مسئولیت و اقدام
۱	ورودی از اتوبان قم	از ابتدای اتوبان قم به سمت غرب تا پل ورودی به کمربندی شمالی سمت غرب (پل کیسون) به شکل رفت و برگشت، مسیر ورودی به کمربندی شمالی و دور برگردان جلوی دپوی تاکسی رانی به سمت جاده اصلی، تراز هشت و صفر ترمینال مسافری، ایستگاه CNG و تصفیه خانه پساب
۲	پل ورودی به کمربندی شمالی از سمت غرب (کیسون)	از پل ورودی به کمربندی شمالی از سمت غرب (کیسون) تا اتوبان ساوه به شکل رفت و برگشت
۳	پارکینگ شماره دو	جاده منتهی به درب آهن، جاده جلوی آشیانه‌های پروازی، امور اداری، جاده کندرو مقابل پمپ بنزین و بانک ملی، جاده منتهی به دادگاه، ساختمان گذرنامه و جاده جلوی اداره کل شرکت شهرفرودگاهی، پلیس، حراست و سپاه حفاظت هواپیمایی
۴	کمربندی شمالی جنب دپو تاکسی رانی	از جنب دپو تاکسی رانی تا پل ورودی به کمربندی شمالی از سمت غرب (کیسون) به شکل رفت و برگشت، ورودی تصفیه خانه آب، سوخت رسانی، خروجی مجری طرح، خروجی ترمینال سلام، خروجی پست ۲۳۰ کیلوولت و شهرک مسکونی
۵	تراز هشت ترمینال یک	تراز هشت ترمینال یک
۶	تراز صفر ترمینال یک	تراز صفر ترمینال یک
۷	کروساید جلوی پارکینگ طبقاتی	کروساید جلوی پارکینگ طبقاتی
۸	پارکینگ سه	جاده دسترسی برج مراقبت پرواز، جاده دسترسی به هتل، پل نعل اسبی
۹	پارکینگ اتوبوسرانی و پارکینگ ۵	پارکینگ اتوبوسرانی و پارکینگ ۵

۴. عوامل اجرایی درگیر در زمان عملیات زمستانی:

- ۴,۱. حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
- ۴,۲. حوزه معاونت توسعه زیر ساخت‌های شرکت شهر فرودگاهی
- ۴,۳. حوزه معاونت عملیات هوانوردی
- ۴,۴. حوزه مدیریت منابع انسانی و پشتیبانی
- ۴,۵. حوزه اداره کل حراست فرودگاه
- ۴,۶. شرکت‌های هواپیمایی
- ۴,۷. شرکت‌های ارائه دهنده خدمات زمینی (هندلینگ)

۵. محدوده عملیات زمستانی:

- ۵,۱. Air Side - سطوح پروازی
 - باندهای پروازی
 - تاکسی‌وی‌های ارتباطی
 - اپرون‌های مسافری، باری و سلام
 - جاده‌های دسترسی پیرامون اپرون‌ها
 - جاده‌های دسترسی به سایت‌های ناوبری
 - جاده‌های دسترسی پیرامون فانس فرودگاه
- ۵,۲. Land Side - سطوح غیر پروازی

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

- جاده‌های دسترسی به ترمینال مسافری
- جاده‌های دسترسی به ترمینال سلام
- جاده‌های دسترسی به ترمینال کارگو، انبار گمرک، سایت مخابرات، آشیانه‌های شرکت‌های هواپیمایی و ساختمان امور اداری
- جاده‌های ارتباطی با اتوبان‌های قم، ساوه
- جاده کمربندی شمالی فرودگاه
- جاده‌های دسترسی به پست‌های برق
- جاده‌های دسترسی به سیستم‌های تاسیساتی (موتورخانه مرکزی، تصفیه خانه آب و پساب)
- پارکینگ‌های خودرویی
- تمام جاده‌های دسترسی به بخش‌های مختلف شرکت شهر فرودگاهی خارج از فنس فرودگاه

۶. آمادگی برای انجام عملیات زمستانی:

- ۶.۱ دریافت مستمر گزارش‌های پیش بینی هواشناسی (روزانه و هفتگی) توسط معاون عملیات هوانوردی و مدیر کل عملیات فرودگاهی
- ۶.۲ اطلاع رسانی به مدیر کل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری مبنی بر وقوع پدیده بارش و یخ زدگی جهت انجام اقدامات لازم توسط معاون عملیات هوانوردی
- ۶.۳ آماده سازی تجهیزات و ماشین آلات برف روبی داخل ایرساید توسط رئیس اداره مهندسی ماشین آلات تحت نظارت مدیر کل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری
- ۶.۴ آماده سازی تجهیزات و ماشین آلات برف روبی لندساید توسط رئیس اداره بهسازی و ابنیه فرودگاهی تحت نظارت مدیر کل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری
- ۶.۵ فراخوان نیروهای مورد نیاز در بخش ماشین آلات برف روبی توسط رئیس اداره مهندسی ماشین آلات بنا به اعلام مدیر کل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری
- ۶.۶ بازدید تجهیزات و ماشین آلات برف روب، ضدیخ و یخ زدا داخل ایرساید و لندساید توسط مدیر کل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری و صدور و پیگیری دستورات لازم در صورت نقص‌ها یا کمبودهای احتمالی
- ۶.۷ تست ترمزگیری بر روی سطوح پروازی در غیاب دستگاه تست اصطکاک با استفاده از خودرو توسط واحد منتخب از حوزه معاونت بهره برداری فرودگاهی که در جلسه تیم ایمنی باند (RST) تعیین خواهد شد، مطابق با روش مندرج در این دستورالعمل انجام خواهد شد.
- ۶.۸ انجام اقدامات ذیل توسط اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)
 - ۶.۸.۱ بازدید باند و سطوح پروازی به منظور تشخیص پدیده موجود روی باند و اعلام به معاون عملیات هوانوردی جهت اتخاذ تصمیم به عملیات برف روبی
 - ۶.۸.۲ اقدام برای صدور نوتام برف (SNOWTAM)

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

۶,۸,۳. بازدید باند و سطوح پروازی و ارائه وضعیت موجود با توجه به پدیده حاضر، شرایط باند و سطوح پروازی و پیش بینی وضعیت و دمای هوا به معاون عملیات هوانوردی و رئیس اداره مهندسی ماشین آلات جهت اتخاذ تصمیم به عملیات یخ زدایی یا جلوگیری از تشکیل یخ (اوره پاشی) ۶,۸,۴. اخذ نتایج تست ترمزگیری بر روی سطوح پروازی از واحد مربوطه جهت صدور اطلاعیه‌های هوانوردی لازم

۶,۹. در زمان پیش بینی بارش برف و زمان بارش برف به منظور تسهیل در عملیات پاکسازی سطح پرواز، ترجیحاً در قسمتی از پرواز متناظر با ورودی تاکسی وی J هیچ هواپیمایی پارک نگردد تا بتوان عملیات پذیرش پروازهای ورودی سریعتر انجام شود.

۷. الزامات انجام عملیات زمستانی:

۷,۱. با آغاز پدیده بارش و پیش بینی کاهش دما به زیر صفر، اولین اقدام اوره پاشی سطوح پروازی و نمک پاشی جاده‌های لند ساید خواهد بود.

۷,۲. عملیات برف روبی وقتی ارتفاع برف به ۲,۵ (دو و نیم) سانتی متر برسد آغاز خواهد شد.

۷,۳. اولویت برف‌روبی در ایرساید با باند یا باندهای قابل استفاده، تاکسی‌وی‌های ارتباطی به باندها، جلوی ایستگاه‌های آتش نشانی و نجات، پروازها، محل‌های توقف هواپیما در ابتدای باند (هلدینگ بی‌ها) و دیگر مناطق است.

۷,۴. اولویت برف‌روبی در لندساید جاده‌های دسترسی به ترمینال مسافری از اتوبان‌های قم و ساوه، جاده دسترسی به برج مراقبت پرواز، جاده دسترسی به درب آهن و آشیانه‌های هواپیماها و دیگر مناطق است.

۷,۵. بمنظور انجام عملیاتی ایمن، بایستی تجهیزات ارتباطی و ارتباط دوطرفه بین ماشین‌آلات و تجهیزات برف‌روبی و برج مراقبت پرواز برقرار باشد و پرسنل آموزش‌های لازم را دیده باشند.

۷,۶. ماشین‌آلات برف‌روب در اولویت اول تا مدخل درب ورودی ایستگاه‌ها، مقرها، پست‌ها و غیره را پاکسازی خواهند کرد. پاکسازی داخل محوطه‌های نام برده شده بر عهده پرسنل خدماتی مستقر در مکان‌های یاد شده است.

۷,۷. در هنگام بارش برف فرودگاه بایستی کمیته برف‌روبی متشکل از مقامات فرودگاهی، نماینده هواشناسی، کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) و شرکت‌های هواپیمایی تشکیل گردد.

۷,۸. تمام ماشین‌آلات و تجهیزات برف‌روبی و عملیات زمستانی باید سالم بوده و دارای پشتیبان (بک‌آپ) باشند.

۷,۹. پرسنلی که در عملیات برف‌روبی و زمستانی شرکت می‌کنند باید آموزش‌های لازم را خیلی قبل‌تر از زمان آغاز بارش‌ها دیده باشند.

۷,۱۰. ارتفاع برف انباشته (SNOW BANK) در کنار باندها، تاکسی‌وی‌ها و پروازها بایستی به گونه‌ای باشد که فاصله ایمن و استاندارد برای عبور بال هواپیماها را فراهم نموده و از مکش یخ به داخل موتور جلوگیری نماید.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

در فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) فاصله چراغ‌های کناری باند از خط سفید حاشیه باند سه متر می‌باشد، برای عملیاتی شدن باند برای پذیرش هواپیماهای پهن‌پیکر بایستی سطح باند، روی چراغ‌ها و حاشیه آن کاملاً از برف پاکسازی شده باشد.

۷،۱۱. در زمان نشست و برخاست هواپیماهایی نظیر بوئینگ ۷۴۷ یا ایرباس ۳۴۰ بایستی کل عرض باند و شانه‌های آن به عرض ۶۰ متر از برف پاکسازی شده باشد.

۷،۱۲. در شرایط بروز کولاک و وزش باد شدید بدلیل جابجایی برف روی سطوح پاکسازی شده عملیات برف‌روبی چندان موثر نخواهد بود. لذا توصیه می‌شود عملیات برف‌روبی پس از فروکش کردن کولاک آغاز گردد.

۷،۱۳. جهت برف‌روبی روی سطوح باند، و تاکسی‌وی‌ها که دارای چراغ هستند حتماً بایستی از تیغه‌های لاستیکی استفاده نمود. تیغه لاستیکی که در لبه تیغه برف‌روب یا دیگر ماشین‌آلات نصب می‌شود بایستی حداقل ۸ سانتی‌متر ارتفاع داشته باشد.

۷،۱۴. در شرایطی که بخواهیم از تیغه‌های فلزی برای پاک کردن سطوح استفاده کنیم، تیغه‌های فلزی برف‌روب‌ها یا برف‌خورها باید حداقل ۴ سانتی‌متر از زمین فاصله داشته باشد.

۷،۱۵. از زنجیر چرخ یا تیغه‌های فلزی زیر بدنه ماشین‌آلات مانند گریدر در سطوح پروازی نباید استفاده شود.

۷،۱۶. در آغاز بارش بایستی از ماشین جاروب برای جمع‌آوری برف روی سطوح استفاده شود. در صورتیکه امکان جمع‌آوری برف با ماشین جاروب نباشد، باید از ماشین‌های برف‌روب و برف‌خور استفاده شود.

۷،۱۷. کلیه پرونده‌های فرودگاه بین‌المللی امام خمینی^(۵) بایستی از یک طرف پاکسازی شوند و باید برف از ساختمان ترمینال دور شده و به جزیره‌های قبل از تاکسی‌وی **A** در اپرون مسافری، به جزیره‌های قبل از تاکسی‌وی **B** برای اپرون کارگو و به شرق و غرب تاکسی‌وی ترمینال سلام منتقل گردد.

۷،۱۸. در صورت انباشت برف در اپرون‌ها بایستی برف با استفاده از لودر و کامیون به بخش‌های دیگر منتقل گردد. ظرفیت باکت لودر باید ۶ تا ۷/۵ متر مکعب باشد. رعایت فواصل استاندارد موانع اطراف هواپیماها مطابق با انکس ۱۴ و ایکاس ۱۱۴ الزامی است. (حداقل ۷،۵ (هفت و نیم) متر جدایی از کلیه موانع برای هواپیماها از تمام جهات رعایت شود.) در صورت نیاز به حمل برف به خارج از اپرون با کامیون، محل دپوی برف انباشته قسمت جنوب شرق اپرون کارگو، جنوب غرب اپرون مسافری بعد از ایستگاه ماشین‌آلات و غرب اپرون سلام تعیین شده است.

۷،۱۹. در عملیات برف‌روبی بایستی اطمینان حاصل شود که عرض باند و روی چراغ‌های حاشیه باند و تاکسی‌وی‌ها با توجه به حداکثر میزان ارتفاع برف انباشته کنار باندها و تاکسی‌وی‌ها از برف پاکسازی شوند.

۷،۲۰. مطابق با استاندارد، تجهیزات برف‌روبی باید قادر باشند تا ۲/۵ سانتی‌متر برف را از سطوح باند اصلی فرودگاه، تاکسی‌وی‌های ارتباطی باند به اپرون‌ها، سطح استندهای مورد نیاز در اپرون و تاکسی‌لین ارتباطی در اپرون‌ها پاکسازی کنند.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

- ۷,۲۱. تعداد کل نشست و برخاست‌های پروازی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در سال ۱۳۹۶ حدود ۵۹۰۰۰ پرواز بوده است، لذا مطابق با استاندارد، فرودگاه باید مجهز به برف‌خورها و تجهیزاتی باشد که بتواند ۲/۵ سانتی‌متر برف را با چگالی ۴۰۰ کیلوگرم در متر مکعب را با قدرت پرتاب ۳۰ متر در مدت زمان ۳۰ دقیقه پاکسازی کند و هر برف‌خور بایستی توسط دو تیغه برف‌روب پشتیبانی شود.
- ۷,۲۲. فرودگاه باید در ازای هر ۷۰۰۰۰ متر مربع سطح باند یک دستگاه اوره‌پاش یا یک دستگاه مایع پاش و یک دستگاه جاروب داشته باشد.
- ۷,۲۳. یک لودر با ظرفیت، با کت ۱/۱۵ متر مکعب برای بارگیری اوره در فرودگاه باید وجود داشته باشد.

۷,۲۴. محاسبه تعداد برف خورهای مورد نیاز فرودگاه:

۷,۲۴,۱. محاسبه منطقه عملیاتی که بایستی ۲/۵ سانتی متر برف با چگالی ۴۰۰ کیلوگرم بر متر

مکعب در مدت زمان ۳۰ دقیقه پاکسازی شود:

Determination of operational area		M ²
1- main runway 29R=4200×(45+15)	(باند 29R)	252000
2- contingency runway 29L (as parallel taxiway)=4200×(45+15)	(باند 29L)	252000
3- Taxiways C,D,M,N,J,U,B,Salam (connectors)=134+134+320+320+320+150+3000 +300)×(30+15)=	تاکسی‌وی‌های ارتباطی	210510
4- Fillets	فیله تاکسی‌وی‌ها	15000
5- PAX Apron (260×2000=520000×25%)	اپرون مسافری	130000
6- Cargo Apron(190×1700=323000×25%)	اپرون باری	80750
7- SALAM Apron(180×660=118800×25%)	اپرون سلام	29700
8- Isolated area (R ₅)	منطقه ایزوله	10000
9- Rescue and Fire Fighting Vehicle Aprons &Accesses (station 8A & 8B)	جلوی ایستگاه‌های نجات و آتش‌نشانی	8000
10- Miscellaneous	متفرقه	10000
Total area to be cleared	کل مناطقی که باید پاکسازی شوند	997,960 تقریباً 1000,000

۷,۲۴,۲. پارامترهای مورد استفاده در محاسبات:

- منطقه‌ای که باید پاکسازی شود (با رند کردن عدد فوق) ۱,۰۰۰,۰۰۰ متر مربع خواهد شد.
- مدت زمان انجام کار ۳۰ دقیقه (با توجه به تعداد نشست و برخاست فرودگاه)
- عمق برف ۲/۵ سانتی‌متر
- دما ۴- درجه سانتی‌گراد (در این دما چگالی برف تقریباً ۴۰۰ کیلوگرم بر متر مکعب می‌باشد) و وضعیت سطح به سمت اسلاش تغییر نمی‌کند.
- سرعت باد: صفر
- کارایی برف‌خور: ۰/۷ (بر پایه کارایی مکانیکی نرمال دستگاه)

۷,۲۴,۳. محاسبه نرخ برف روبی فرودگاه:

$$\text{حجم برف} = 1000,000 \times 0.025 = 25000 \text{ m}^3$$

$$\text{جرم برف} = 25000 \times 400 = 10,000,000 \text{ kg}$$

$$\text{در نظر گرفتن کارایی برف‌خور} = 10,000,000 \div 0.7 = 14,285,715 \text{ kg}$$

$$= 14285715 \div 0.5 = 28,571,430 \text{ kg} \text{ کیلوگرم بر ساعت}$$

$$= 28,572 \text{ تن بر ساعت}$$

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

لذا باید نرخ برفروبی فرودگاه ۲۸۵۷۲ تن بر ساعت باشد.

- ظرفیت برف خورهای متوسط در شرایط بدون باد ۱۱۰۰ تن بر ساعت با قدرت پرتاب ۳۰ متر یا ۱۴۰۰ تن بر ساعت با قدرت پرتاب ۲۳ متر است.
 - ظرفیت برف خورهای بزرگ در شرایط بدون باد ۱۶۰۰ تن بر ساعت با قدرت پرتاب ۳۰ متر یا ۲۳۰۰ تن بر ساعت با قدرت پرتاب ۲۳ متر است.
- ۷,۲۴,۴ . محاسبه تعداد برف خورهای مورد نیاز:

$$28572 \div 1100 = 26$$

$$28572 \div 1400 = 20$$

$$28572 \div 1600 = 18$$

$$28572 \div 2300 = 12$$

اگر بخواهیم از برف خورهای متوسط با ظرفیت ۱۱۰۰ تن در ساعت و با قدرت پرتاب ۳۰ متر استفاده کنیم، به تعداد ۲۶ برف خور نیاز است. حال اگر از نوع متوسط با ظرفیت ۱۴۰۰ تن در ساعت و با قدرت پرتاب ۲۳ متر استفاده کنیم به تعداد ۲۰ عدد برف خور مورد نیاز است. اگر بخواهیم از برف خورهای بزرگ با ظرفیت ۱۶۰۰ تن در ساعت و با قدرت پرتاب ۳۰ متر استفاده کنیم به تعداد ۱۸ عدد برف خور و اگر بخواهیم از برف خورهای بزرگ با قدرت پرتاب ۲۳ متر استفاده کنیم به تعداد ۱۲ برف خور نیاز است.

۷,۲۵ . محاسبه تعداد جاروبهای پرسرعت مورد نیاز:

$$504000 \div 70000 = 7$$

$$1000000 \div 70000 = 14$$

اگر فقط باند 29R و 29L را در نظر بگیریم به تعداد ۷ عدد جاروب پرسرعت نیاز است. و برای کل سطوح شامل باندها به تعداد ۱۴ عدد جاروب پرسرعت نیاز است.

۷,۲۶ . محاسبه تعداد اوره پاش یا مایع پاش مورد نیاز:

اگر فقط باند 29R و 29L را در نظر بگیریم به تعداد ۷ عدد اوره پاش یا مایع پاش نیاز است. و برای کل سطوح شامل باندها به تعداد ۱۴ عدد اوره پاش یا مایع پاش نیاز است.

۷,۲۷ . محاسبه تعداد تیغه‌های برفروب مورد نیاز:

عموما هر برف خور را باید دو تیغه برفروب پشتیبانی کند. ظرفیت برفروبها (تیغه‌ها) باید بزرگتر یا مساوی برف خورها باشد. ظرفیت برف خورها باید برابر یا بیشتر از ظرفیت تیغه‌ها باشد. ظرفیت تیغه‌های انتخاب شده بایستی با ظرفیت برف خورها متناسب باشد. با فرض ۲/۵ سانتی متر برف روی سطوح با چگالی ۴۰۰ کیلوگرم بر متر مکعب به عنوان استاندارد ظرفیت جابجایی برفروبها با توجه به سرعت بدست می‌آید. حال با توجه به نوع برف خور انتخابی بایستی ظرفیت تیغه‌ها را مشخص کنیم.

ابعاد تیغه‌های برفروب ۱/۸ متر (کوچک)، ۳ متر (متوسط)، ۴/۵ و ۶ متر (بزرگ) است. تیغه شش متری برفروب در سرعت ۳۲ کیلومتر در ساعت مقدار ۲۱۵۰ تن برف را وقتی ضخامت برف ۲/۵ سانتی متر با چگالی ۴۰۰ کیلوگرم در متر مکعب باشد جمع می‌کند. تیغه ۴/۵ متری برفروب در سرعت ۳۲ کیلومتر در ساعت مقدار ۱۶۰۰ تن برف را با مشخصات فوق جمع می‌کند. تیغه ۳ متری برفروب در سرعت ۳۲ کیلومتر در ساعت مقدار ۹۰۰ تن برف را با

نظام نامه فرودگاهی- دستورالعمل عملیات زمستانی

مشخصات فوق جمع می‌کند. تیغه ۱/۵ متری برف‌روب در سرعت ۳۲ کیلومتر در ساعت مقدار ۵۵۰ تن برف را با مشخصات فوق جمع می‌کند. لذا اگر بخواهیم مقدار ۲۸۵۷۲ تن برف را جابجا کنیم.

$$28572 \div 2150 = 13 \quad \text{تیغه شش متری}$$

$$28572 \div 1600 = 18 \quad \text{تیغه ۴/۵ متری}$$

$$28572 \div 900 = 32 \quad \text{تیغه ۳ متری}$$

صرف نظر از برف‌خورها به تعداد ۱۳ عدد تیغه ۶ متری یا ۱۸ عدد تیغه ۴/۵ متری یا ۳۲ عدد تیغه ۳ متری که با سرعت ۳۲ کیلومتر در ساعت حرکت کنند نیاز است.

حال با در نظر گرفتن برف‌خورها باید تیغه‌ها را انتخاب کنیم.

اگر از برف‌خور بزرگ با قدرت پرتاب ۲۳ متر استفاده کنیم، ۱۳ تیغه ۶ متری نیاز است. اگر از برف‌خور بزرگ با قدرت پرتاب ۳۰ متر استفاده کنیم، ۱۸ تیغه ۴/۵ متری نیاز است.

۷،۲۸. انتخاب مواد یخ‌زدا و ضدیخ

۷،۲۸،۱. اوره

- اوره به عنوان ماده یخ‌زدا و ضدیخ در شرایط دمایی متوسط توصیه شده است. اوره تا دمای ۹/۵- درجه سانتی‌گراد کارایی دارد.
- هر چند اوره دارای خواص یخ‌زدایی (Deice) است ولی اساسا از آن به عنوان ضدیخ (Anti-ice) نیز استفاده می‌شود.
- نقش اوره پایین آوردن نقطه انجماد آب است تا بتوانیم آن را جاروب کنیم.
- برای تسهیل در یخ‌زدایی توسط اوره دما باید بالاتر از ۳- درجه سانتی‌گراد باشد.
- اگر پس از استفاده از اوره دما پایین بیاید سطح زمین اسلاشی (slushy) می‌شود و باید توسط ماشین جاروب سریعاً جمع‌آوری گردد تا از تشکیل یخ در سطوح جلوگیری گردد.
- اوره وقتی کارایی دارد که سطح مورد نظر خیس باشد یا باران پیش‌بینی شده باشد و دمای سطح، زیر نقطه انجماد باشد.
- اوره خاصیت باقی‌ماندن برای چند روز روی سطوح را دارد.
- وزن اوره نصف شن است و با باد جابجا می‌شود بهترین روش برای جلوگیری از جابجایی آن خیس کردن سطح یا خیس کردن اوره قبل از استفاده یا استفاده از تجهیزات مایع‌پاش است.
- وقتی درجه حرارت سطح بالای صفر باشد نیازی به استفاده از اوره نیست. لذا باید دمای سطح مورد پایش قرار گیرد.
- وقتی از اوره به عنوان ضدیخ استفاده می‌کنیم، میزان ۲۰ گرم اوره در متر مربع کافی است.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

- استفاده از اوره بایستی در بخش مرکزی باند با عرض ۲۲/۵ متر انجام شود.
- به‌طور کلی به ازای هر ۳۰۰ متر طول باند، به ۱۳۵ کیلوگرم اوره نیاز است. لذا با این فرض فقط برای اوره‌پاشی باندهای 29R و 29L، تاکسی‌وی‌های SALAM,U,B,J,N,M,D,C در هر مرتبه اوره‌پاشی حدود ۶ تن اوره و برای اوره‌پاشی اپرون‌های مسافری، باری و سلام و جلوی ایستگاه‌های آتش‌نشانی و نجات حدود ۱۹ تن اوره نیاز است. لذا یکبار اوره‌پاشی مناطق یادشده حدود ۲۵ تن اوره نیاز دارد.
- اوره کارایی یخ‌زدایی خود را در دمای ۶- درجه سانتی‌گراد از دست می‌دهد. لذا در شرایطی که پیش‌بینی می‌گردد که دمای هوا از ۶- درجه سانتی‌گراد پایین‌تر برود، اوره پاشی زودتر انجام شود.
- در دماهای پایین‌تر توصیه می‌شود از مواد شیمیایی دیگری که خاصیت خوردگی نداشته باشد استفاده شود
- برای افزایش اصطکاک می‌توانیم از شن با دانه‌بندی بین ۰/۳ میلی‌متر تا ۴/۷۵ میلی‌متر با مشورت با نمایندگان شرکت‌های هواپیمایی استفاده کنیم.
- اگر قرار بر استفاده از شن باشد مقدار نیم کیلوگرم شن برای هر متر مربع کافی خواهد بود.
- شن مورد استفاده باید آنقدر سخت باشد که وزن هواپیما را تحمل کند و سختی آن طوری نباشد که به موتور هواپیما صدمه بزند.

۷,۲۸,۲. نمک (کلرید سدیم یا کلرید کلسیم)

- استفاده از نمک (کلرید سدیم یا کلرید کلسیم) در کلیه سطوح پروازی، اپرون‌ها و حاشیه آنها ممنوع است.
- از نمک (کلرید سدیم یا کلرید کلسیم) برای سطوحی به‌غیر از Movement area می‌توان استفاده نمود. لذا جاده‌های دسترسی پیرامونی فانس فرودگاه را می‌توان نمک‌پاشی کرد.
- نمک (کلرید سدیم) تا دمای ۱۲- درجه سانتی‌گراد موثر بوده لیکن بسیار خورنده بوده و علاوه بر مضر بودن برای گیاهان، سطوح سیمانی را تخریب می‌کند.
- کلرید کلسیم تا دمای ۱۸- درجه سانتی‌گراد موثر بوده و عملکردی مشابه نمک (کلرید سدیم) دارد. لیکن بسیار خورنده‌تر می‌باشد.
- برای افزایش کارایی و جلوگیری از لغزندگی کلرید سدیم یا کلرید کلسیم را می‌توان با شن مخلوط نمود.
- در زمانی که روی سطوح یخ تشکیل شده باشد با استفاده از گریدر بایستی اقدام به یخ‌شکنی نمود.

۸. عملیات یخ‌زدایی Deicing یا جلوگیری از تشکیل یخ Anti-icing:

- ۸,۱. عملیات یخ‌زدایی در فرودگاه امام خمینی^(۵) با امکانات و ظرفیت دو موقعیت همزمان توسط شرکت‌های هندلینگ ایران ایر، سامان و همراه کوشا کیش انجام می‌گردد.
- ۸,۲. موقعیت‌های عملیات یخ‌زدایی هواپیماها در فرودگاه امام خمینی^(۵) بر روی تاکسی‌وی U به ترتیب عبارتند از موقعیت (حد فاصل تاکسی‌وی M و N) و موقعیت ۲ (حد فاصل تاکسی‌وی M و اپرون) و بر روی تاکسی‌وی A قبل از تاکسی‌وی L است.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

۸.۳. جهت انجام عملیات یخزدایی، هواپیماها پس از هماهنگی با اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) به تاکسی وی U با اولویت اول و تاکسی وی A با اولویت دوم هدایت شده و سپس عملیات انجام می‌گردد.

۸.۴. اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) بر اساس اطلاعات دریافتی (از اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و اداره برنامه ریزی و هماهنگی پروازی) و زمان پروازهای خروجی در خصوص آمادگی هواپیماها اقدام به تعیین اولویت یخزدایی خواهد نمود.

۹. انجام عملیات برف روبی:

۹.۱. معاون بهره برداری فرودگاهی پس از تشخیص زمان آغاز عملیات برف روبی هماهنگی‌های لازم با فرماندهان عملیات در ایرساید و لندساید را بعمل آورده و دستورات لازم را صادر می‌نماید.

۹.۲. معاون عملیات هوانوردی، پس از تشخیص زمان آغاز عملیات برف روبی هماهنگی جهت اعزام خودروها بر روی سطوح پروازی را با مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری بعمل آورده و اطلاعیه هوانوردی در این خصوص را صادر می‌نماید.

۹.۳. اداره مهندسی ماشین آلات آرایش ماشین آلات برف روبی بر اساس اولویت‌های تعیین شده را تحت نظارت معاون عملیات هوانوردی انجام می‌دهد.

۹.۴. معاون عملیات هوانوردی، آغاز زمان عملیات برف روبی بر روی سطوح پروازی را به فرمانده کل عملیات برف روبی و مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری اطلاع رسانی می‌نماید.

۹.۵. معاون عملیات هوانوردی، گزارش پیشرفت برف روبی سطوح پروازی را از طریق اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) به شرکتهای هواپیمایی و هندلینگ اعلام می‌نماید.

۹.۶. معاون عملیات هوانوردی، خاتمه عملیات برف روبی باند و سطوح مربوطه را به معاون بهره برداری فرودگاهی اعلام می‌نماید.

۹.۷. سرکشیک کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) اقدام به بازدید باند و اعلام آخرین وضعیت عملیاتی از طریق صدور اصلاحیه نوتام می‌نماید تا اقدامات بعدی در خصوص اعلام شرایط عملیاتی باند صورت پذیرد.

۹.۸. به منظور حفظ ایمنی و پرهیز از وارد آمدن خسارت به هواپیماها و تجهیزات، مسئولیت پاکسازی زیر و اطراف هواپیماها و تجهیزات هندلینگ بر عهده شرکت‌های ارائه دهنده خدمات هندلینگ می‌باشد.

۱۰. اولویت عملیات برف روبی در ایرساید Air Side:

۱۰.۱. در شرایطی که باند قابل استفاده 11L/29R باشد اولویت برف روبی در ایرساید به ترتیب ذیل است: (مطابق شکل پیوست)

- ۱۰.۱.۱. تاکسی وی C
- ۱۰.۱.۲. باند پروازی 11L/29R
- ۱۰.۱.۳. تاکسی وی های D, N و M
- ۱۰.۱.۴. تاکسی وی های U و J
- ۱۰.۱.۵. تاکسی وی SALAM
- ۱۰.۱.۶. جلوی ایستگاه‌های آتش نشانی و نجات
- ۱۰.۱.۷. جاده های دسترسی به ایستگاه های ناوبری و رادار

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

- ۱۰,۱,۸. اپرون های پروازی مسافری، کارگو و سلام (عملیات برف روبی در رمپ های پروازی همزمان با عملیات برف روبی باند و تاکسی وی ها انجام خواهد شد).
- ۱۰,۱,۹. باند 29L تاکسی وی های Z, Y, F, G, H, E
- ۱۰,۱,۱۰. تاکسی وی A و تاکسی وی های حد فاصل اپرون و باند پروازی 29L
- ۱۰,۱,۱۱. تاکسی وی B, رمپ کارگو و R5 و R6
- ۱۰,۱,۱۲. مسیر دسترسی ایران ایر و سامان جهت عملیات زمینی و Deicing
- ۱۰,۱,۱۳. باقی مانده بخش های سطوح پروازی
- ۱۰,۲. در شرایطی که باند قابل استفاده 11R/29L با شد اولویت برف روبی در ایر ساید به ترتیب ذیل است:

- ۱۰,۲,۱. باند پروازی 11R/29L
- ۱۰,۲,۲. تاکسی وی های N, M, L, U (حد فاصل پارکینگ تا تاکسی وی U)
- ۱۰,۲,۳. تاکسی وی J, H
- ۱۰,۲,۴. تاکسی وی SALAM
- ۱۰,۲,۵. تاکسی وی A, Z (بین 11R و A) و تاکسی وی های حد فاصل باند پروازی 11R/29L و پارکینگ
- ۱۰,۲,۶. جلوی ایستگاه های آتش نشانی و نجات
- ۱۰,۲,۷. تاکسی وی D, C
- ۱۰,۲,۸. باند 29R/11L
- ۱۰,۲,۹. اپرون مسافری
- ۱۰,۲,۱۰. تاکسی وی B, رمپ کارگو، R5 و R6
- ۱۰,۲,۱۱. جاده های دسترسی به ایستگاه های ناوبری و رادار
- ۱۰,۲,۱۲. مسیر دسترسی ایران ایر و سامان جهت عملیات زمینی و Deicing
- ۱۰,۲,۱۳. باقی مانده بخش های سطوح پروازی
- ۱۰,۳. برف روبی محدوده حرکت پل های تل سکویی، جاده های دسترسی به د سگاه های ناوبری و رادار، دسترسی به پست های برق و پیرامونی ایرساید به شکل همزمان انجام خواهد شد.

۱۱. عملیات برف روبی در لندساید Land Side:

همزمان با عملیات برف روبی در Air Side عملیات برف روبی در Land Side توسط شرکت پیمانکاری مربوطه و تحت نظارت مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری انجام خواهد گردید. اولویت های برف روبی در لندساید به ترتیب ذیل است:

- ۱۱,۱. ترمینال تا اتوبان قم
- ۱۱,۲. جاده های دسترسی به ساختمان برج مراقبت پرواز (تکنیکال بلاک)
- ۱۱,۳. مسیر های ارتباطی بین ترمینال تا پارکینگ های خودرو، مقر پلیس، سپاه و حراست
- ۱۱,۴. ترمینال تا اتوبان ساوه

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

۱۱.۵. جاده‌های دسترسی شمالی به سمت ترمینال سلام (سوخت رسانی، پست‌های برق، مجری طرح و ...)

۱۲. عملیات برف روبي در اپرون

۱۲.۱. مواردی که قبل از شروع برف باید انجام پذیرد:

۱۲.۱.۱. واحد مدیریت اپرون موظف است پس از دریافت گزارش پیش بینی بارش برف از برج مراقبت پرواز به بازدید از اپرون اقدام نموده و هرگونه FOD را به اطلاع خودرو جاروب و پرسنل شرکت پیمانکار رسانده تا جمع آوری نمایند.

۱۲.۱.۲. واحد مدیریت اپرون موظف است پیش از شروع بارش، نسبت به اطلاع رسانی به شرکت های هندلینگ جهت جمع آوری تجهیزات پراکنده هندلینگ از سطح اپرون اقدام نمایند.

۱۲.۱.۳. در صورت نیاز هماهنگی لازم جهت اوره پاشی کلیه موقعیت ها انجام گردد.

۱۲.۱.۴. واحد مدیریت اپرون بایستی با هماهنگی TOC استندهای ۱۰۴، ۱۰۶، ۱۰۸ و استند های ۱۰۰، ۱۰۲، ۱۳۶ و ۱۳۸ را در صورتی که هواپیما در آنها پارک شده باشد و بیش از ۳ ساعت توقف داشته باشند را به استندهای غربی جابجا نمایند.

۱۲.۲. اقداماتی که بایستی پس از بارش برف انجام گردد:

پس از دستور شروع عملیات برف روبي توسط فرمانده ایرساید، پاکسازی و برف روبي بر اساس اولویت های ذیل صورت

می پذیرد:

۱۲.۲.۱. در اپرون مسافری:

- پاکسازی استندهای ۱۰۰، ۱۰۲، ۱۰۴، ۱۰۶، ۱۰۸، ۱۳۶ و ۱۳۸ از سمت جنوب تا جزیره های شمالی اپرون
- پاکسازی سنترالین از ۱۰۸ تا انتها از جنوب سنترالین به سمت شمال
- پاکسازی استندهای ۱۱۰، ۱۱۲، ۱۱۴، ۱۱۶
- پاکسازی استندهای ۱۴۰، ۱۴۲، ۱۴۴، ۱۴۶
- استندهای ۱۱۸، ۱۲۰، ۱۲۲
- مابقی استندهای شمالی از ۱۴۸ تا انتها
- مابقی استندهای جنوبی از ۱۲۴ تا انتها

۱۲.۲.۲. سرویس ردها:

همزمان با عملیات برف روبي، پاکسازی سرویس رد به شرح ذیل انجام می پذیرد:

- از باسلانچ خروجی غربی تا درب آهن رفت و برگشت
- از باسلانچ خروجی غربی تا سوله همراه کوشا کیش رفت و برگشت
- سرویس رد شرقی و سرویس رد شمالی تا ابتدای تاکسی وی J
- بقیه سرویس ردها

مقرر گردید بلافاصله پس از شروع عملیات برف روبي، یک خودرو انحصاراً به پاکسازی سرویس ردها اختصاص داده شود. همچنین دو دستگاه بابکت نیز جهت پاکسازی مناطق مجاور جت وی ها تحویل TOC گردد.

۱۲.۲.۳. در اپرون کارگو:

همزمان با عملیات پاکسازی اپرون مسافری، عملیات پاکسازی اپرون کارگو نیز به صورت ذیل انجام می گردد:

- پاکسازی سرویس رد منتهی به اپرون کارگو از ابتدای فنس سوخت رسانی تا مقابل آشیانه ایران ایر

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

- پاکسازی خط سنترلاین اپرون کارگو تا انتها
- پاکسازی استندهای پروازهای خروجی با اولویت ۱۲,۲,۴. اپرون ترمینال سلام
- در صورت راه اندازی اپرون ترمینال سلام، پاکسازی اپرون مذکور به صورت ذیل انجام می گردد:
- پاکسازی خط سنترلاین اپرون انتها
- پاکسازی استندهای پروازهای خروجی با اولویت تبصره: اولویت سرویس دهی به دلیل اضطرار به پروازهای خروجی می باشد.
- ۱۲,۳. اقدامات اداره برنامه ریزی و هماهنگی پرواز TOC
- عدم پارک هواپیما در استندهای ۱۰۴ الی ۱۰۸. در صورت پارک بودن هواپیما در این استندها می بایست هر چه سریع تر ریمویشن گردد.
- پارک پروازهای با اولویت بالای خروج در استندهای ۱۱۰، ۱۱۲، ۱۱۴
- پارک پروازهای با اولویت پایین خروج در استندهای ۱۱۶، ۱۱۸، ۱۲۰، ۱۲۲، ۱۴۸ و ۱۵۰.

۱۳. اجرا و سازماندهی عملیات برف روبی:

- ۱۳,۱. کلیه ماشین آلات برف روبی با عنوان بهمین ۱ و ۲ و ۳... شماره گذاری شده و دارای شنا سنامه و مجهز به بی سیم یا رادیو ترانک هستند.
- ۱۳,۲. کلیه ماشین آلات برف روبی در هنگام برف روبی دارای ارتباط با سایر عوامل برف روبی به وسیله رادیو ترانک خواهند بود.
- ۱۳,۳. خودرو بهمین ۱ با عنوان خودرو فرماندهی و مجهز به بی سیم با فرکانس ۱۲۱/۸۲۵، رابط بین برج کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و عملیات برف روبی بوده و عملیات برف روبی را هدایت خواهد نمود.
- ۱۳,۴. خودرو بهمین ۲ به عنوان پشتیبان خودرو فرماندهی و در صورت عدم حضور بهمین ۱، فرماندهی را بعهده خواهد داشت.
- ۱۳,۵. هماهنگی های لازم بین برج کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، مدیریت اپرون و عوامل مستقر در ایستگاه ماشین آلات برقرار خواهد بود.
- ۱۳,۶. مدیریت اپرون در زمان برف روبی نظارت کامل بر تردد ضابطه مند کلیه خودروهای مستقر در سطوح پروازی را خواهد داشت.
- ۱۳,۷. در صورت تغییر در برنامه و موقعیت پروازها، اداره اداره برنامه ریزی و هماهنگی پروازی موظف به اطلاع رسانی به کلیه واحدهای ذیربط خواهد بود.

۱۴. اطلاع رسانی و مدیریت عملیات زمستانی:

- ۱۴,۱. هرگونه اطلاع رسانی به رسانه های گروهی از طریق روابط عمومی و با هماهنگی معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی انجام خواهد شد.
- ۱۴,۲. در صورت نیاز به جلسه مدیریتی برای شرایط بحران و عملیات زمستانی معاونین و روسای ادارات مربوطه در دفتر معاون بهره برداری فرودگاهی حضور خواهند یافت.

نظام نامه فرودگاهی- دستورالعمل عملیات زمستانی

۱۴,۳. هر بخش موظف به تهیه دستورالعمل اجرایی کامل در شرایط عملیات زمستانی مطابق با شرح وظایف محوله می‌باشد.

۱۴,۴. حراست فرودگاه مسئولیت هماهنگی لازم با عوامل امنیتی (سپاه حفاظت، پلیس فرودگاه، پلیس گذرنامه) جهت مقابله با شرایط بحران را برعهده دارد. مقتضی است تا جایگزینی نیروهای جدید، نیروهای مستقر فرودگاه را ترک ننمایند.

۱۴,۵. کلیه مسئولین موظفند در اسرع وقت در فرودگاه حاضر گردیده و پیش بینی لازم برای عملیاتی بودن وسایل ارتباطی از قبیل ترانک و تلفن همراه خود بعمل آورند.

۱۴,۶. مسئولین کلیه بخش‌ها به پرسنل خود توصیه‌های لازم برای حفظ آرامش و سعه صدر در برخورد با مردم و مسافریین جهت کاهش تنش‌های احتمالی مسافریین را بنمایند.

۱۴,۷. شرکت‌های هواپیمایی و هندلینگ مسئول ر ساندن به موقع پرسنل و کروی پروازی و آماده نگه داشتن ماشین آلات خود هستند.

۱۴,۸. شرکت‌های هواپیمایی جمهوری اسلامی (ایران ایر)، شرکت خدما ن هوایی سامان و شرکت همراه کوشاکیش در خصوص ارائه خدمات هندلینگ و یخزدایی و جلوگیری از یخ زدگی و تامین از کترینگ موظف به انجام تدابیر لازم و تعامل با یکدیگر هستند.

۱۴,۹. کلیه بخش‌ها ملزم به ارائه صورت کشیک واحدهای خود بوده و مسئول کشیک‌ها با اختیارات لازم بایستی در قبال شرایط حاکم پاسخگو باشند و ترتیبی اتخاذ نمایند تا هنگامی که پرسنل شیفت جدید حاضر نگردیده‌اند پرسنل شیفت گذشته فرودگاه را ترک ننمایند.

۱۴,۱۰. حراست فرودگاه جهت ارائه تسهیلات و صدور کارت تردد برای پرسنل برف روبی از آمادگی لازم برخوردار باشد.

۱۵. پشتیبانی و تدارکات:

۱۵,۱. شرکت‌های هواپیمایی موظفند پیش بینی‌ها و برنامه ریزی‌های لازم را بعمل آورده تا امکانات پذیرایی اضافه تا پایان زمستان در صورت تاخیرات و ایستایی مسافریین در شرایط خاص مهیا باشد. همچنین شرکت‌های هواپیمایی موظف به اطلاع رسانی به مسافریین و انجام هماهنگی‌های لازم جهت حضور یا عدم حضور مسافریین در فرودگاه هستند.

۱۵,۲. نظارت بر کار شرکت‌های تاکسی رانی همچنین هماهنگی جهت عملیاتی بودن مترو و حضور تعداد مورد نیاز اتوبوس در شرایط بحران به عهده مسئول تعیین شده توسط مدیرکل عملیات فرودگاهی خواهد بود.

۱۵,۳. مدیریت ترمینال مسئول نظارت بر اماکن ترمینال شامل بوفه، رستوران غذاخوری و سرویس دهی به مسافریین و همراهان است.

۱۵,۴. مسئول تدارکات فرودگاه طبق هماهنگی فرماندهی کل عملیات زمستانی، عهده دار تهیه و توزیع کلیه ملزومات غذایی و تدارکاتی پرسنل فرودگاه با در نظر گرفتن نیازهای عملیاتی است.

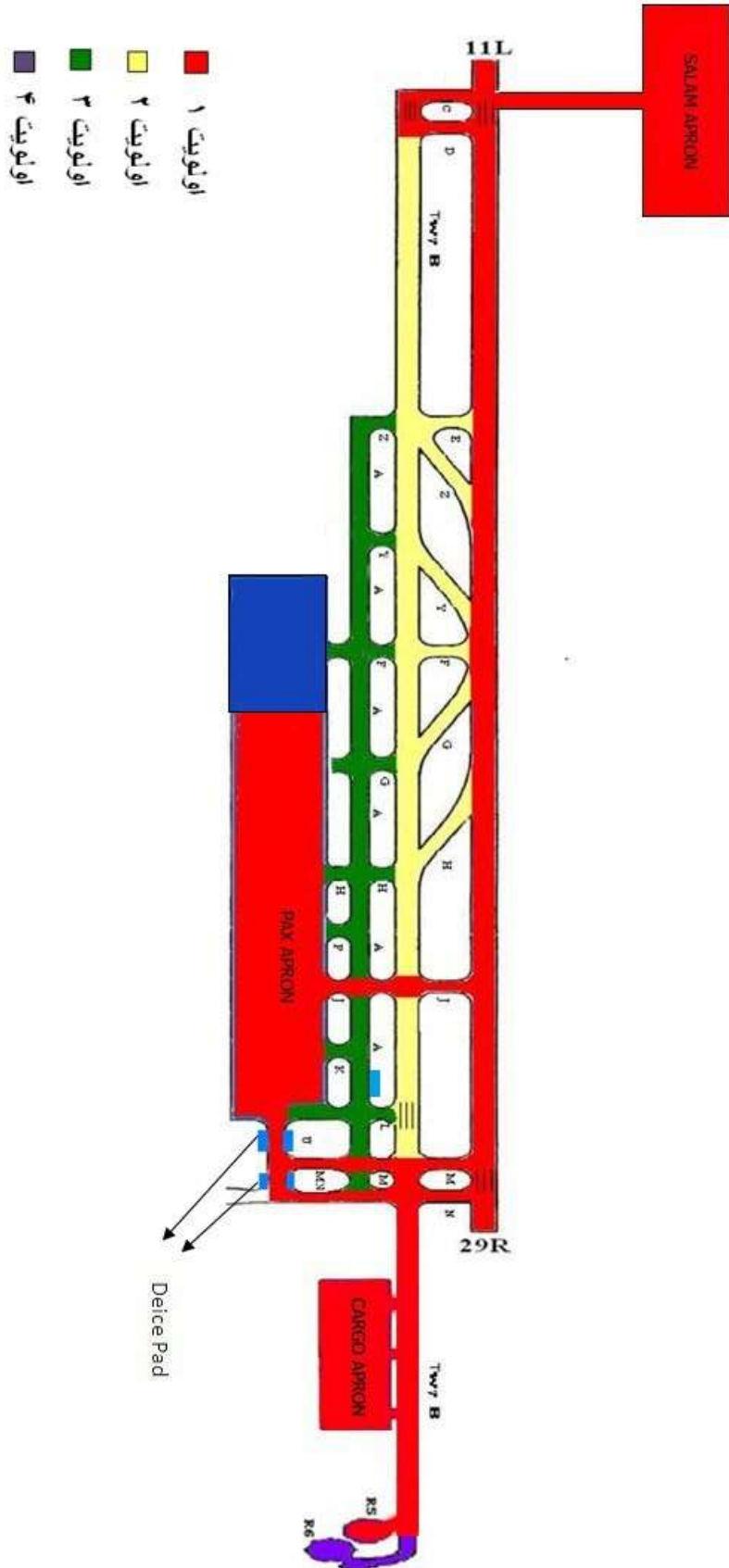
۱۵,۵. مدیرکل برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری اقدامات لازم در خصوص تهیه و تدارک موارد ذیل را به عمل می‌آورد:

۱۵,۵,۱. آماده سازی ایستگاه ماشین آلات و مجهز کردن آن به فرکانس رادیویی

۱۵,۵,۲. ذخیره سوخت خودروهای برف روبی ایستگاه ماشین آلات

- ۱۵,۵,۳. ذخیره اوره در ایستگاه ماشین آلات
- ۱۵,۵,۴. تجهیز ایستگاه ماشین آلات جهت استقرار ماشین آلات و تجهیزات برف روبی
- ۱۵,۵,۵. تدارک اتاق‌های استراحت جهت پرسنل برف روبی در ایستگاه ماشین آلات
- ۱۵,۵,۶. تدارک انبار قطعات خودروهای برف روبی در ایستگاه ماشین آلات
- ۱۶. سرویس‌ها و خدمات قابل ارائه:**
- ۱,۱. برقراری تلفن ۰۹۶۳۳۰ و ۵۱۰۰۱ جهت ارتباطات از سراسر کشور با فرودگاه امام^(ه)
- ۱,۲. پیش‌بینی نمازخانه تراز صفر ترمینال مسافری جهت استراحت مسافری و همراهان

اولویت های برف رویی ابرساید زمانیکه باند قابل استفاده 11L/29R می باشد



نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

۱۷. روش اندازه گیری میزان اصطکاک سطح باند به وسیله خودرو (ارزیابی عمل ترمزگیری)

باند پروازی محلی است که هواپیما برای برخاستن و نشستن از آن استفاده می‌کند. حرکت هواپیماها با وزن و سرعت زیاد روی باند نیازمند ملاحظات بسیاری از جمله دارا بودن سطحی مناسب مطابق با استانداردهای تعریف شده است. یکی از این معیارها میزان اصطکاک مناسب سطح باند برای عملیات هواپیماها است که مطابق با استانداردهای ایکائو و سازمان هواپیمایی کشوری ایران، سطح باند باید به شکل دوره‌ای مورد بررسی قرار گیرد.

با توجه به آمار رویدادهای ثبت شده در کشورهای مختلف دنیا، خروج هواپیماها از باند پروازی هنگام برخاستن یا پس از نشستن یکی از خطرات بالقوه شناسایی شده است. عملکرد نامناسب ترمزگیری هواپیماها در فصل زمستان و در شرایط نامساعد جوی از پدیده‌های رایج و قابل ملاحظه ایمنی پروازهاست. در چنین شرایطی ضریب اصطکاک باند در زمانی که تمام یا بخشی از آن با برف یا یخ پوشیده شده است باید محاسبه و به پروازها اطلاع رسانی شود.

اندازه‌گیری ضریب اصطکاک باندهای پروازی با دستگاه‌های خاص سنجش ضریب اصطکاک سطح و در غیاب آن به روش تجربی و با استفاده از خودرو، مطابق با استانداردهای ایکائو^{۱۴} قابل انجام است. یکی از راه‌های محاسبه ضریب اصطکاک هنگامیکه هیچ وسیله سنجش دقیق در فرودگاه موجود نباشد، اندازه‌گیری مسافت یا زمان لازم برای متوقف شدن کامل یک خودرو از یک سرعت معین با ترمز کامل در چند نقطه از باند می‌باشد. از فاصله و زمان لازم برای توقف کامل خودرو، دو مقدار جداگانه ضریب اصطکاک فاصله‌ای و زمانی به شرح زیر قابل محاسبه است.

$$\mu \text{ distance} = \frac{v^2}{2gS}$$

$$\mu \text{ time} = \frac{V}{tg}$$

v ← سرعت خورد هنگام ترمزگیری برحسب متر برثانیه

S ← میزان مسافت طی شده خودرو تا توقف کامل برحسب متر

t ← مدت زمانی لازم برای توقف کامل خودرو برحسب ثانیه

g ← شتاب گرانش زمین (۹/۸) برحسب متر بر مجذور ثانیه

¹⁴ Airport Services Manual Part2 Fourth Edition 2002 ICAO- Appendix6, Methods of measuring or assessing breaking action when no friction test devices are available.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

بطور معمول ضریب اصطکاک به دست آمده بر اساس زمان کمی پایین تر است زیرا تمایل به فعال کردن زمان

سنج (کرنومتر) لحظه ای قبل از درگیر شدن ترمزها وجود دارد. از سوی دیگر، ضریب اصطکاک بر اساس فاصله کمی بالاتر است زیرا ترمز خودرو تا حدودی قبل از اینکه چرخها شروع به سر خوردن کنند درگیر شده است.

جداول زیر به عنوان راهنما وقتی سرعت خودرو ۴۰ کیلومتر بر ساعت باشد و عمل ترمزگیری در آن زمان انجام شود آمده است:

S (m)	μ distance
10	0.63
11	0.57
12	0.52
13	0.48
14	0.45
15	0.42
16	0.39
17	0.37
18	0.35
19	0.33
20	0.31
21	0.30
22	0.29
23	0.27
24	0.26
25	0.25
26	0.24
27	0.23
28	0.22
29	0.22
30	0.21

t(s)	μ time
1.5	0.76
2.0	0.57
2.5	0.45
3.0	0.38
3.5	0.32
4.0	0.28
4.5	0.25
5.0	0.23
5.5	0.21
6.0	0.19

مقدار μ بدست آمده، حاصل از میزان سرخوردن خودرو است اما مقدار حداکثر μ می بایست گزارش شود. برای بدست

آوردن مقدار تقریبی μ حداکثر از روش زیر استفاده می شود:

- اگر μ بدست آمده بیشتر از ۰/۳ بود عدد حاصل در عدد ۱/۳ ضرب شود.

- اگر μ بدست آمده کمتر از ۰/۳ بود عدد حاصل در ۱/۲ ضرب شود.

شرایط جوی (مشاهدات هواشناسی) و شرایط موجود روی باند معیار مناسبی برای تخمین عمل ترمزگیری

روی باند ارائه می دهد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

موارد زیر بر پایه تجربیات کشورهای سوئد و نروژ بوده که در استانداردهای ایکائو به عنوان نمونه آمده است.

در باندهای پوشیده شده از برف یا یخ قبل از پاکسازی یا ریختن مواد افزایشده ضریب اصطکاک روی باند ضریب اصطکاک از ۰/۰۵ تا ۰/۳۰ تغییر میکند. بیان چرایی و چگونگی تغییر شرایط باند مشکل است. کاهش دما موجب بهبود عملکرد ترمزها خواهد شد. ولی افزایش دما تا نقطه انجماد یا بالاتر از آن موجب کاهش عملکرد ترمزگیری روی باند خواهد شد. عملکرد ترمزگیری روی باند به دما خصوصا به دمای نزدیک به نقطه انجماد خیلی وابسته است. برخی از زمانها ضریب اصطکاک خیلی پایین می آید هنگامی که هوای مرطوب از روی سطح باند یخ زده عبور می کند یا اینکه دما خیلی پایین تر نقطه انجماد باشد.

برخی از شرایط مختلف موثر بر عمل ترمزگیری به شرح است:

۱. ضریب اصطکاک بین ۰/۱۰ و ۰/۲۵

- برفاب یا باران روی باند پوشیده شده از برف یا یخ

- تغییر از برفک (شبنم یخ زده) به دمای بالای نقطه انجماد

- تغییر از هوای متعادل به برفک (نه همیشه)

- یخ تشکیل شده بعد از یک دوره طولانی سرما

- لایه نازک یخ تشکیل شده

✓ زمین یخ زده در معرض رطوبت یا باران در دمای صفر درجه یا بالاتر

✓ زمانیکه بخاطر انعکاس (برای مثال زمانیکه آسمان صاف است.) دمای سطح باند تا نقطه انجماد و زیر

نقطه اشباع پایین می آید (تشکیل این نوع یخ زمانیکه دمای هوای گزارش شده ممکن است تا چند

درجه بالای نقطه انجماد باشد، میتواند به طور ناگهانی اتفاق بیفتد.)

۲. ضریب اصطکاک بین ۰/۲۵ و ۰/۳۵

- شرایط برفی در دمای زیر و نزدیک به نقطه انجماد

- باند پوشیده شده از برف در دمای زیر نقطه انجماد، در معرض تابش خورشید

۳. ضریب اصطکاک بین ۰/۳۵ و ۰/۴۵

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل عملیات زمستانی

- باند پوشیده شده از برف هنگامیکه در معرض دمای بالاتر از ۲- درجه سانتیگراد تا ۴- درجه سانتیگراد قرار نگرفته باشد.

از جدول زیر برای بدست آوردن زمان، مسافت و میانگین ضریب اصطکاک سطح باند استفاده می شود. لازم به توضیح است در این روش برای بدست آوردن ضریب اصطکاک در بخش های مختلف باند چندین بار به انجام آزمایش پرداخته شده است.

Airport:				Runway:				Sector:	
Date:				Time:				Temperature:	
Distance from end of runway	About 10 m east* runway center line				About 10 m west** runway center line				Remarks
	Stop time (S)	μT	Stop distance (m)	μD	Stop time (S)	μT	Stop distance (m)	μD	

Time:
$$T = \frac{\mu_T \text{East} + \mu_T \text{West}}{\text{No. of observation}}$$

Distance:
$$D = \frac{\mu_D \text{East} + \mu_D \text{West}}{\text{No. of observation}}$$

Average:
$$\frac{\mu_T + \mu_D}{2}$$

* Above runway centerline

** Below runway centerline

با توجه به مقادیر بدست آمده فوق برای صدور نوتام برف (SNOWTAM) از مقادیر جدول زیر برای

باندهای پوشیده از برف فشرده یا پوشیده از یخ استفاده می گردد:

Measured coefficient	Estimated braking action	Code of the SNOWTAM
0.40 and above	GOOD	5
0.36 to 0.39	MEDIUM TO GOOD	4
0.35 to 0.30	MEDIUM	3
0.29 to 0.26	MEDIUM TO POOR	2
0.25 and below	POOR	1

ضمیمه ۵: دستور العمل رفع FOD در سطوح پروازی

IKIA

طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه بر اساس
 استاندارد ISO 9001: 2008
 استاندارد ISO 14001: 2004
 استاندارد OHSAS 18001: 2007

نام واحد: استاندارد های فرودگاهی
 نام سند: دستورالعمل رفع FOD در سطوح پروازی
 شماره سند: WI-QAO-07
 ویرایش اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی القیامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر بهبود کیفیت (واحد استانداردهای فرودگاهی) اعلام نمائید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.

- معاون عملیات هوانوردی
- معاون عملیات فرودگاهی
- اداره مراقبت پرواز
- اداره ایمنی و آتش نشانی
- دفتر استانداردهای فرودگاهی
- اداره نقلیه و ماشین آلات

امضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	
	۹۰/۱۱/۱	محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی	تهیه کننده
		علیرضا مرادی	رئیس اداره نقلیه و ماشین آلات	تایید کنندگان
		اصغر خبازی	رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی	
		مجتبی شمس نژاد	رئیس اداره مراقبت پرواز	
		نادر افشار	معاون عملیات فرودگاهی	
		تصرا... منصوری شیرازی	معاون عملیات هوانوردی	تصویب کننده
		مرتضی دهقان	مدیر کل	

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

محل مهر کنترل شد

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل رفع FOD در سطوح پروازی

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل کاهش خطرات ناشی از وجود اشیاء خارجی (FOD) در مناطق عملیاتی می باشد.

۲- حوزه کاربرد: مناطق عملیاتی (مناطق عملیاتی و جاده های دسترسی منتهی به رمپ های پروازی)

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
Aerodrome Manual

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS_QAO_04)

ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

۷- تعاریف و مراحل اجرا:

تعاریف و مراحل اجرا
<p>۱- تعریف FOD:</p> <p>هرگونه شیء خارجی در مناطق عملیاتی که به عنوان خطر بالقوه برای عملیات پروازی محسوب میشود، FOD گفته می‌شود.</p> <p>۲- تفکیک مناطق از نظر مسئولیت‌ها:</p> <p>۱-۲- منطقه باند و تاکسی روها (Maneuvering Area)</p> <p>۲-۲- منطقه اپرون و پارکینگ‌های مسافری و کارگو (Movement Area)</p> <p>۳-۲- جاده‌های دسترسی خارج از مناطق عملیاتی (Service Road)</p> <p>۴-۲- حاشیه مناطق عملیاتی و محدوده استریپ باند (جزایر بین مناطق عملیاتی)</p> <p>۳- انواع FOD:</p> <p>۱-۳- ناشی از عملیات پروازی مانند قطعات جدا شده از هواپیما (لاستیک، پیچ،...) در منطقه باند و تاکسی روها</p> <p>۲-۳- ناشی از وزش باد و جابجایی اشیاء در مناطق عملیاتی</p> <p>۳-۳- ناشی از فعالیت‌های پروازی در رمپ‌های پروازی</p> <p>۴-۳- ناشی از انجام فعالیت‌های عمرانی در مناطق عملیاتی</p> <p>۵-۳- ناشی از علف‌های هرز در مناطق عملیاتی</p> <p>۴- نحوه شناسایی و گزارش:</p> <p>۱-۴- در منطقه باند، تاکسی روها و استریپ باند توسط اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) و یا گزارشات پروازی انجام میگردد.</p> <p>۲-۴- در رمپ‌های پروازی و جاده‌های دسترسی (Service Roads) توسط اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما انجام میگردد.</p> <p>۵- مسئولیت پاکسازی:</p> <p>۱-۵- پاکسازی کلیه مناطق عملیاتی (مناطق ۱، ۲ و ۳) توسط اداره نقلیه و ماشین آلات فرودگاه انجام میگردد.</p> <p>۲-۵- پاکسازی جاده‌های دسترسی، علف زدایی و جمع آوری اجسام خارجی در حاشیه مناطق عملیاتی و محدوده استریپ باند (مناطق ۱، ۲، ۳ و ۴) توسط شرکت‌های خدماتی مربوطه که توسط معاون تسهیلات فرودگاهی معرفی می‌شود انجام می‌گردند.</p> <p>۳-۵- رفع FOD ناشی از عملیات پروازی شرکت‌های هواپیمایی در رمپ‌های پروازی بر عهده شرکت‌های هواپیمایی مربوطه می‌باشد.</p> <p>۴-۵- اعلام FOD شناسایی شده و انجام عملیات پاکسازی:</p> <p>۱-۶- وجود FOD در مناطق ۱، ۲ و ۳ توسط اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) از طریق شماره تلفن ۶۳۳۸ به کشیک اداره نقلیه و ماشین آلات (ماشین جاروب) اطلاع رسانی می‌شود.</p> <p>۲-۶- وجود FOD در دیگر مناطق توسط اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما از طریق شماره تلفن ۶۳۳۸ به کشیک اداره نقلیه و ماشین آلات (ماشین جاروب) اطلاع رسانی می‌شود.</p> <p>۳-۶- اداره نقلیه و ماشین آلات پس از انجام هماهنگی‌های لازم و اخذ مجوز ورود به مناطق عملیاتی نسبت به رفع FOD با ماشین آلات مربوطه جهت عملیات پاکسازی اقدام خواهد نمود.</p> <p>۴-۶- اداره نقلیه و ماشین آلات در صورت لزوم هماهنگی‌های لازم با شرکت خدماتی مربوطه برای کمک به پاکسازی را انجام می‌دهد.</p> <p>۵-۶- نظارت بر انجام فعالیت رفع FOD در مناطق عملیاتی (منطقه ۱) برعهده برج مراقبت و در مناطق دیگر بر عهده اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما خواهد بود.</p> <p>۶-۶- گزارش خاتمه عملیات در مناطق پروازی (مناطق ۱، ۲ و ۳) توسط اداره نقلیه و ماشین آلات به پرسنل اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) اعلام و در مناطق دیگر توسط پرسنل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما تأیید می‌گردد.</p>

ضمیمه ٦: دستور العمل مدیریت خطر حیات وحش

IKIA

طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی
فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)

نام واحد: استاندارد های فرودگاهی

نام سند: دستورالعمل مدیریت خطر حیات وحش

شماره سند: WI-QAO-08

ویرایش اول

هرگونه دخل و تصرف ، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر واحداستانداردهای فرودگاهی اعلام نمایند.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است .

- اداره حراست فرودگاه

- معاون عملیات هوانوردی
- معاون عملیات فرودگاهی
- اداره مراقبت پرواز
- اداره ایمنی و آتش نشانی
- دفتر استانداردهای فرودگاهی

امضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	
	۹۱ / ۱۱ / ۷	پروانه امیریگلو	مسئول دستورالعمل های دفتر استاندارد	تهیه کنندگان
	۹۱ / ۱۱ / ۷	محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی	
	۹۱ / ۱۱ / ۷	محمد سعید شرفی	معاون عملیات هوانوردی	تایید کننده
		مرتضی دهقان	مدیر کل	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

محل مهر کنترل شد

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل مدیریت خطر حیات وحش

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل کاهش خطرات ناشی از حیات وحش در سطوح پروازی و اطراف فرودگاه می باشد.

۲- حوزه کاربرد: مناطق اطراف و داخل سطوح پروازی

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS_QAO_04)

ثبت و ضبط می شود.


۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

۷- تعاریف و مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	تعاریف و مراحل اجرا
FR_QAO_23	<p>۱- ارزیابی خطر حیات وحش هدف از مدیریت حیات وحش در فرودگاه کاهش خطرات ورود حیوانات و یا پرندگان در محیط فرودگاه و اطراف آن به منظور عملیات ایمن پروازی می‌باشد. اقدامات ذیل جهت کاهش خطرات حضور حیات وحش در فرودگاه و انجام عملیات ایمن صورت گرفته است:</p>
	<p>۱-۱- مناطق عملیاتی فرودگاه به منظور جلوگیری از ورود حیوانات با فنس محصور شده است. ۱-۲- تعداد، نوع، گونه، محیط و مهاجرت فصلی حیات وحش در فرودگاه توسط شکارچی فرودگاه مورد مراقبت قرار دارد.</p>
	<p>۱-۳- در صورت مشاهده پرندگان در محیط اطراف فرودگاه اطلاعات آن توسط برج مراقبت پرواز و یا سیستم ATIS به خلبانان پرواز ارائه می‌گردد. همچنین در صورت مشاهده هر گونه حیوانی در روی مناطق عملیاتی علاوه بر ارائه اطلاعات لازم به خلبان، شکارچی فرودگاه جهت بررسی و معدوم نمودن آن از طریق اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما اعزام می‌گردد.</p>
	<p>۲-۲- پایش حیات وحش فرودگاه ۱-۲- فعالیت پرندگان روزانه توسط شکارچی فرودگاه پایش می‌گردد. ۲-۲- مناطق اطراف فرودگاه که استعداد جذب پرندگان را دارند خصوصاً منطقه نشست و برخاست هواپیماها به طور دوره‌ای مورد بازرسی قرار می‌گیرند.</p>
	<p>۲-۳- اگر هر گونه پرند یا حیوانی توسط شکارچی فرودگاه شکار شود، فرم مربوطه پر شده و از طریق اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما گزارش آن به معاون عملیات هوانوردی فرودگاه ارسال می‌گردد. ۲-۴- اطلاعات فوق از طریق معاون عملیات هوانوردی به منظور تهیه پایگاه داده‌ها و کمک در پایش حیات وحش منطقه و تعیین شاخص‌های ایمنی به دفتر استانداردهای فرودگاهی ارجاع می‌گردند.</p>
	<p>۳- کنترل پرندگان ۳-۱- اگر فعالیت پرندگان در فرودگاه و یا اطراف آن موجب به خطر افتادن عملیات ایمن هواپیماها گردد پرندگان تا جایی که امکان دارد با هر وسیله‌ای بایستی از آن مکان دور شوند. ۳-۲- اگر تجمع و فعالیت پرندگان زیاد است، نوتام مربوط به آن با پیگیری اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) صادر گردد.</p>
	<p>۳-۳- شکار و کشتن انواع پرندگان خصوصاً انواع نادر آن‌ها و یا انواع در حال انقراض آن‌ها به عنوان آخرین راه حل خواهد بود. ۳-۴- پس از امحا پرندگان فرم مربوطه توسط شکارچی پر خواهد شد.</p>
	<p>۴- استفاده از سلاح ۴-۱- استفاده از سلاح در اپرون، مناطق ساختمانی و تجهیزاتی و در محل‌هایی که تردد افراد وجود دارد ممنوع است. ۴-۲- حمل سلاح مسلح شده به جز در مواقعی که به منظور شکار توسط شکارچی حمل می‌گردد ممنوع است. ۴-۳- شلیک از داخل خودرو و در حال حرکت ممنوع است.</p>
	<p>۵- مدیریت محیط زیست ۵-۱- کنترل مناطق جاذب پرندگان و دقت بر فعالیت آن‌ها توسط شکارچی فرودگاه انجام می‌گردد. ۵-۲- مناطق جاذب پرندگان مانند محل‌های دپو زباله یا استخر آب و شرایط آن‌ها در صورت مشاهده جذب پرندگان جهت اقدام لازم به معاون عملیات هوانوردی توسط اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما گزارش خواهد شد.</p>
	<p>۶- کنترل حیوانات ۶-۱- ورود حیوانات به محوطه مناطق عملیاتی با استفاده از فنس‌های پیرامونی، همچنین کنترل مداخل ورودی فرودگاه محدود شده است. ۶-۲- به محض ورود حیوانی به مناطق عملیاتی و مشاهده آن، اطلاعات مربوط به آن بلافاصله بایستی از طریق اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما به برج مراقبت پرواز داده شود. متعاقباً اقدامات لازم جهت امحاء آن در مناطق عملیاتی با هماهنگی برج مراقبت پرواز انجام خواهد شد.</p>

اسناد مرتبط	تعاریف و مراحل اجرا
	<p>۳-۶- در صورت مشاهده حیوانات نادر در مناطق عملیاتی اقدامات کنترلی جهت دور نگه داشتن آن حیوان از مناطق عملیاتی انجام خواهد شد. سپس از طریق معاون عملیات هوانوردی فرودگاه با سازمان‌های ذیصلاح جهت گرفتن ایمن حیوان و انتقال آن هماهنگی لازم انجام خواهد شد.</p> <p>۴-۶- نزدیک شدن به هواپیمای در حال خزش در مناطق عملیاتی هنگام تعقیب حیوانات ممنوع می‌باشد.</p> <p>۵-۶- استفاده از سلاح گرم و کشتن حیوان باید به عنوان آخرین راه حل استفاده گردد.</p> <p>۶-۶- کشتن حیوان تا آنجایی که امکان دارد ممنوع است، مگر وقتی که حیوان برای عملیات پرواز یا تجهیزات فرودگاهی خطر آفرین باشد.</p> <p>۷-۶- لاشه حیوان شکار شده باید امحا شده و فرم مربوط به آن پر گردد.</p> <p>۷- مسئولیت‌ها</p> <p>۱-۷- مدیر کل فرودگاه مسئول برنامه مدیریت حیات وحش فرودگاه می‌باشد.</p> <p>۲-۷- مسئولیت اجرای صحیح برنامه مدیریت حیات وحش فرودگاه بر عهده معاون عملیات هوانوردی فرودگاه می‌باشد.</p> <p>۳-۷- مسئولیت نظارت بر عملکرد شکارچی فرودگاه بر عهده رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما می‌باشد.</p> <p>۴-۷- وظایف شکارچی فرودگاه</p> <p>۱-۴-۷- بازرسی روزانه مناطق عملیاتی شامل کلیه سطوح پروازی، منطقه نشست و برخاست هواپیماها تا شعاع ۷ کیلومتری از مرکز فرودگاه و مستندسازی کلیه فعالیت‌ها به منظور کاهش خطر ناشی از حیات وحش</p> <p>۲-۴-۷- در صورت نیاز استفاده از سلاح گرم در مناطق تعریف شده توسط ایشان مجاز است.</p> <p>۳-۴-۷- مسئولیت امحاء حیات وحش در نزدیکی فرودگاه و پر نمودن فرم مربوطه بر عهده ایشان است.</p> <p>توجه: اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) در صورت برخورد پرندگان و یا حیوانات با هواپیما مطابق با مقررات سازمان هواپیمایی کشوری نسبت به گزارش و تکمیل فرم‌های مربوطه اقدام می‌نماید و جهت تکمیل پایگاه داده‌های حیات وحش فرودگاه رونوشت گزارش و اقدامات انجام شده را در اختیار دفتر استانداردهای فرودگاهی قرار می‌دهند.</p>

شماره سند: FR-QAO-23 ویرایش: دوم صفحه: ۱ از ۱	فرم گزارش کنترول حیوانات و پرندگان	 <p>IRAC شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
---	------------------------------------	--

۱. تاریخ
 ۲. زمان مشاهده
 ۳. شرایط یا وضعیت دریافت اطلاعات
 ۴. شخص یا واحد گزارش کننده
 ۵. محل مشاهده
 ۶. نحوه حرکت بر اساس نقشه شبکه فرودگاه
 ۷. نوع پرنده یا حیوان
 ۸. تعداد
 ۹. داخلی یا مهاجر
 ۱۰. هماهنگی جهت ورود به مناطق عملیاتی
 ۱۱. فعالیتی که به موجب آن پرنده یا حیوان ناپدید شده است:
 ۱۲. سلاح گرم مورد استفاده
 ۱۳. عدم استفاده از سلاح گرم
 ۱۴. تعداد پرندگان یا حیوانات شکار شده
 ۱۵. لزوم بررسی لاشه حیوان توسط مقامات قرنطینه
 ۱۶. اقدام انجام شده با لاشه حیوان
 ۱۷. اگر حیوان یا پرنده موجب خطری برای ایمنی عملیات فرودگاه شده است توضیح داده شود و سطح ریسک آن مورد ارزیابی قرار گیرد.
 ۸. پیشنهادها برای کاهش ریسک
- امضاء شکارچی
- امضاء رئیس اداره ایمنی و آتش نشانی

ضمیمه ۷: دستور العمل تعمیر و نگهداری محوطه حرکت فرودگاه (Movement Area)



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی
فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)

نام واحد: استاندارد های فرودگاهی

نام سند: دستور العمل تعمیر و نگهداری محوطه جابجایی فرودگاه (Movement Area)

شماره سند: WI-QAO-09

ویرایش اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر استانداردهای فرودگاهی اعلام نماید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.

- معاون عملیات هوانوردی
- معاون عملیات فرودگاهی
- معاون فنی و مهندسی
- اداره ایمنی و آتش نشانی
- دفتر استانداردهای فرودگاهی
- اداره مراقبت پرواز
- اداره تجهیزات فرودگاهی
- اداره الکترونیکال

اعضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	
	۱۳۹۲/۳/۴	محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی	تهیه کننده
		نادر افشار	معاون تسهیلات فرودگاهی	تایید کنندگان
		محمد سعید شرفی	معاون عملیات هوانوردی	
		حسین شجاعی	معاون فنی و مهندسی	
	۹۲/۴/۲۸	مرتضی دهقان	مدیر کل	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

محل مهر کنترل شد

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرح هماهنگی‌ها و وظایف در تعمیر و نگهداری محوطه حرکت فرودگاه (Movement Area) است.
- ۲- حوزه کاربرد: محوطه حرکت فرودگاه (Movement Area)
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
Aerodrome Manual (QM_QAO_02)

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS_QAO_04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

تعاریف و مراحل اجرا
<p>۱- تعریف محوطه حرکت (Movement Area)</p> <p>بخشی از فرودگاه شامل محوطه مانور پروازی (Maneuvering Area) و پارکینگ وسایل پرنده که برای نشست و برخاست و خزش وسایل پرنده به کار می‌رود.</p> <p>۲- بازرسی از محوطه جابه جایی (Movement Area)</p> <p>۱-۲- محوطه مانور پروازی و منطقه استریپ باند پروازی فرودگاه توسط اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) روزانه بازرسی می‌شود.</p> <p>۲-۲- محوطه پارکینگ‌های هواپیماهای (اپرون‌های) فرودگاه و جاده‌های دسترسی منتهی به آن‌ها توسط واحد مدیریت اپرون فرودگاه روزانه بازرسی می‌شود.</p> <p>۳-۲- سیستم روشنایی و تابلوهای سطوح پروازی توسط اداره الکتریکال فرودگاه روزانه بازرسی می‌شود.</p> <p>۴-۲- تست ترمز گیری بر روی مناطق عملیاتی با استفاده از دستگاه Friction tester و در نبود آن با هماهنگی اداره نقلیه و ماشین آلات با استفاده از یک خودرو سنگین به تشخیص اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) انجام می‌گیرد.</p> <p>۵-۲- علائم بصری (رنگ آمیزی‌ها) محوطه حرکت علاوه بر بازرسی‌های اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) و مدیریت اپرون به شکل ماهانه توسط اداره تجهیزات فرودگاهی به شکل کامل بازرسی می‌شود.</p> <p>۶-۲- وضعیت کلیه سطوح پروازی شامل باند، تاکسی‌وی‌ها، اپرون، جاده‌های دسترسی و مناطق استریپ و حاشیه‌ای سطوح پروازی از نظر کیفیت عملیاتی و عوارض موجود در حوزه سیویل توسط حوزه معاونت فنی و مهندسی بخش ساختمان حداقل ماهی یکبار بازدید می‌شود.</p> <p>۳- گزارش دهی بازرسی‌ها</p> <p>یافته‌های بازرسی‌های انجام شده به شکل اداری و مکتوب به اطلاع حوزه معاونت عملیات هوانوردی، خدمات فرودگاهی و فنی مهندسی فرودگاه جهت انجام اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه می‌رسد.</p> <p>۴- سوابق بازرسی‌ها</p> <p>سوابق بازرسی‌ها حداقل برای مدت ۱۲ ماه در بخش‌های مربوطه نگهداری می‌شود.</p> <p>۵- اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه</p> <p>۱-۵- علف زدایی منطقه استریپ پروازی توسط حوزه خدمات فرودگاهی به شکل دوره‌ای و در فواصل زمانی سه ماه یکبار انجام می‌گردد.</p> <p>۲-۵- هماهنگی جمع آوری بقایای بجای مانده از کلیه فعالیت‌های عمرانی توسط حوزه خدمات فرودگاهی انجام می‌گردد.</p> <p>۳-۵- یافته‌های بازرسی‌ها در خصوص شرایط سطوح پروازی در حوزه سیویل، سیستم روشنایی سطوح پروازی، تابلوها، علائم بصری (شامل کلیه رنگ آمیزی‌های انجام شده در سطوح پروازی)، رنگ آمیزی موانع موجود و شناسایی شده در سطوح پروازی، تعمیر و نگهداری استریپ پروازی، تعمیر و نگهداری سیستم جمع آوری آب‌های سطحی، تعمیر و نگهداری منهول‌های موجود، برطرف نمودن اثر لاستیک هواپیما روی سطوح پروازی و... توسط حوزه معاونت فنی و مهندسی فرودگاه ظرف مدت معین انجام می‌گردد.</p> <p>معاونت فنی و مهندسی فرودگاه مسئول انجام هماهنگی‌های تعمیر و نگهداری مناطق عملیاتی بر اساس استانداردها و دستورالعمل‌های مربوطه می‌باشد.</p> <p>۴-۵- در صورتی که فعالیت‌های تعمیر و نگهداری روی مناطق عملیاتی موجب بسته شدن و یا تاخیر در روند جریان پروازی گردد اطلاع رسانی‌های برون فرودگاهی و صدور نوتام مربوطه توسط حوزه معاونت عملیات هوانوردی انجام می‌گردد.</p> <p>۵-۵- نظارت بر انجام ایمن کلیه فعالیت‌های تعمیر و نگهداری در محوطه حرکت فرودگاه و حفظ بی خطری عملیات هوانوردی بر عهده اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما می‌باشد.</p> <p>۶-۵- به منظور برقراری ایمنی در عملیات اجرایی، روش اجرای فعالیت‌ها و اقدامات نگهداری (MOWP) برای فعالیت‌های تعمیر و نگهداری مورد نیاز در حوزه معاونت اجرا کننده تهیه و پس از تایید حوزه معاونت عملیات هوانوردی مطابق با زمانبندی و مناطق مشخص شده اجرا می‌گردد.</p>

ضمیمه ۸: دستور العمل اجرایی مدیریت پرون



نام واحد: گروه ایمنی و استاندارد
 نام سند: دستورالعمل اجرایی مدیریت پرواز
 شماره سند: WI-QAO-10
 ویرایش: اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد، موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به گروه ایمنی و استاندارد اعلام نمایند.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.

- حوزه معاونت امور فرودگاهی
- حوزه عملیات هوانوردی
- گروه ایمنی و استاندارد

امضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	
	۱۳۹۶/۵/۱	محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی	تهیه کنندگان
		احمد نیکنام	رئیس اداره مراقبت پرواز	
	۱۳۹۶/۵/۲	علیرضا مجدوی	معاون عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران	تایید کنندگان
	۹۶/۵/۷	مهدی علی عسگری	عضو هیأت مدیره و سرپرست معاونت امور فرودگاهی	
	۹۶/۵/۱۱	کوروش فتاحی	عضو هیأت مدیره و سرپرست شرکت شهر فرودگاهی	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

محل مهر کنترل شد

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل اجرایی مدیریت پرواز

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل تسریع فرآیند ایمن عملیات پروازی در پروازهای مسافری و باری فرودگاه است.

۲- حوزه کاربرد: محوطه حرکت فرودگاه (Movement Area)

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
Aerodrome Manual (QM-QAO-02)
ICAS 114
DOC 9981

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

۷- تعاریف و مراحل اجرا:

- مدیریت اپرون به فرآیند کنترل و نظارت بر تمامی فعالیت‌های انجام شده در اپرون‌های مسافری و باری فرودگاه اطلاق می‌شود. این فعالیت‌ها شامل هرگونه حرکت هواپیماها، خودروها، ماشین‌آلات، تجهیزات، افراد و ارائه خدمات به پروازها است.
- ۱- هدایت هواپیماهای ورودی (هدایت زمینی هواپیما به سمت محل پارک در اپرون)
- ۱-۱- هدایت زمینی تمام هواپیماهای ورودی از دهانه تاکسی وی منتهی به اپرون به سمت محل پارک (استند) در اپرون‌های فرودگاه توسط واحد مدیریت اپرون انجام می‌گردد.
- ۱-۲- برج مراقبت پرواز تاکسی‌وی هواپیمای ورودی به اپرون را از طریق فرکانس گراند به مارشال اطلاع می‌دهد.
- ۱-۳- مارشال پس از دریافت موقعیت هواپیمای ورودی در دهانه تاکسی وی مستقر شده و هواپیما را تا استند تعیین شده هدایت می‌کند.
- ۱-۴- مارشال موظف به مانیتور کردن فرکانس گراند در تمام لحظات می‌باشد.
- ۱-۵- شرکت‌های هواپیمایی و شرکت‌های هندلیگ موظف به جمع‌آوری کلیه موانع و اشیاء خارجی (FOD) موجود در استند و اطراف استند پرواز ورودی هستند.
- ۱-۶- مسئولیت حفظ فاصله ایمن بین هواپیمای ورودی به استند با دیگر هواپیماهای پارک شده در استندهای مجاور و یا در حال حرکت برعهده مارشال می‌باشد.
- ۲- دستورالعمل استارت و صدور مجوز پوش بک به هواپیماها
- ۲-۱- تمام هواپیماهای خروجی از فرودگاه ۵ تا ۱۰ دقیقه قبل از زمان آمادگی هواپیما برای روشن کردن موتور با واحد گراند برج مراقبت پرواز روی فرکانس درج شده در AIP تماس گرفته و درخواست مجوز جهت آمادگی هواپیما برای پرواز را می‌نمایند.
- ۲-۲- برج مراقبت پرواز با توجه به شرایط و زمان اعتبار طرح پرواز مجوز روشن نمودن موتور هواپیما را صادر می‌کند.
- ۲-۳- مجوز صادر شده توسط برج مراقبت پرواز برای روشن نمودن موتور هواپیما مدت ۱۰ دقیقه از زمان صدور، معتبر خواهد بود.
- ۲-۴- خلبان در خلال مدت ۱۰ دقیقه از برج مراقبت پرواز درخواست مجوز پوش بک و خزش به سمت باند را می‌نماید.
- ۲-۵- برج مراقبت پرواز در خلال مدت ۱۰ دقیقه نسبت به اخذ مجوز پرواز از واحد تقرب پرواز فرودگاه مهر آباد اقدام نموده و مجوز پرواز را در اختیار خلبان قرار می‌دهد.
- ۲-۶- برج مراقبت پرواز با توجه به باد غالب منطقه و موقعیت هواپیماها، هدینگ هواپیما را روی خط مرکزی اپرون تعیین می‌نماید.
- ۲-۷- واحد مارشالینگ باید به طور مداوم فرکانس گراند را مانیتور کرده و در صورت وجود مانع یا FOD در مسیر حرکت هواپیما کنترلر گراند را روی فرکانس مطلع نماید.
- ۲-۸- برج مراقبت پرواز، مجوز روشن نمودن موتور و پوش بک را با توجه به طرح پروازی معتبر هواپیما، سمت و سرعت باد، باند غالب و نظم پروازی صادر می‌نماید.
- ۲-۹- شرکت‌های هواپیمایی موظفند با هماهنگی شرکت‌های ارائه دهنده خدمات زمینی پس از اخذ مجوز برج مراقبت پرواز با حضور ناظرین ایمنی دو سر بال، هواپیما را با رعایت اصول ایمنی روی خط مرکزی اپرون با هدینگ تعیین شده توسط برج مراقبت پرواز به منظور انجام پرواز قرار دهند.
- ۲-۱۰- مسئولیت حفظ فاصله ایمن بین هواپیمای در حال پوش با دیگر هواپیماها، موانع و ماشین‌آلات و تجهیزات هندلیگ در استند بر عهده شرکت‌های هواپیمایی مربوطه است.
- ۲-۱۱- تبصره ۱: حضور ناظر دو طرف بال هواپیما در هنگام عملیات پوش هواپیما الزامی است.
- ۲-۱۲- تبصره ۲: ناظر دو طرف بال هواپیما نباید وارد تاکسی لین (taxi lane) اپرون شوند.
- ۲-۱۳- واحد گراند برج مراقبت پرواز در زمان درخواست خزش هواپیما، بر اساس نظم و ترتیب پروازها، دستور خزش هواپیما را به سمت تاکسی‌وی خروجی صادر می‌نماید.
- ۲-۱۴- واحد مارشالینگ با مانیتور کردن فرکانس گراند، در صورت مشاهده یا پیش‌بینی خطر در مسیر خزش هواپیما کنترلر گراند را روی فرکانس گراند مطلع می‌نماید.
- ۳- جابجایی (تغییر موقعیت) هواپیما در اپرون
- ۳-۱- هرگونه جابجایی هواپیما در اپرون پس از دریافت اجازه از برج مراقبت پرواز و هماهنگی با مارشال امکان پذیر خواهد بود.
- ۳-۲- تغییر موقعیت هواپیما از استندهای ریموت به استندهای متصل به پل تلسکوپی و بالعکس باید با حضور مارشال انجام گردد.

ضمیمه ۹: دستور العمل نحوه استفاده از باند 29L/11R



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی
فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)

نام واحد: اداره مراقبت پرواز

نام سند: دستورالعمل نحوه استفاده از باند 29L/11R

شماره سند: WI-ATM-09

ویرایش: چهارم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر استانداردهای فرودگاهی اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.

- معاون عملیات هوانوردی
- حوزه معاونت فنی و مهندسی
- اداره مراقبت پرواز
- اداره آتش نشانی و نجات فرودگاهی
- اداره مهندسی الکترونیک
- دفتر استانداردهای فرودگاهی
- اداره برنامه ریزی و هماهنگی پروازی (TOC)

اعضاء	تاریخ	نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	
	۹۴/۶/۹	سحمدرضا حبیبی	مدیر ایمنی فرودگاه	تهیه کنندگان
		احمد نیکنام	رئیس اداره مراقبت پرواز	
	۹۴/۶/۹	علیرضا مجدوبی	معاون عملیات هوانوردی	تایید کننده
		حمیدرضا سیدی	مدیر کل فرودگاه	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

محل مهر کنترل شد

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرایط و نحوه استفاده از باند 29L/11R می باشد.
- ۲- حوزه کاربرد: نشست و برخاست هواپیماها در شرایط خاص
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
- کتاب AIP جمهوری اسلامی ایران - دستورالعمل‌های محلی مراقبت پرواز (LATCIs) - Annex 14 (Aerodromes Volume I) - ICAS114 (Volume I)

- ۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS_QAO_04) ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	نامه شماره ۱۳۸۳ مورخ ۱۳۹۲/۱/۱۷ مدیرکل مراقبت پرواز
دوم	نامه شماره ۲۳۸۱ مورخ ۱۳۹۲/۱/۱۹ مدیرکل آتش نشانی و نجات
سوم	اصلاح نقشه اپرون کارگو
چهارم	عطف به بند شماره ۱۶ صورتجلسه کمیته فنی شماره ۴۱۳ مورخ ۱۳۹۴/۶/۱ اداره کل مراقبت پرواز موضوع نامه شماره ۶۰۹۵۵ مورخ ۹۴/۶/۴ مدیرکل مراقبت پرواز

۷- مراحل اجرا:

شرح	مسئول	اسناد مرتبط
۱- شرایط استفاده از باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ		
۱-۱- باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ صرفاً در شرایطی که باند ۱۱ چپ یا ۲۹ راست بدلیلی همچون عملیات ساختمانی، وجود هواپیمای ناتوان بر روی باند، خرابی سیستم روشنایی باند، غیر عملیاتی و یا بسته شده باشد، مورد استفاده قرار میگیرد.	سرکشیک مراقبت پرواز	
۱-۲- تصمیم گیری در خصوص زمان شروع و خاتمه استفاده از باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ در شرایط اضطراری بر عهده سرکشیک وقت مراقبت پرواز فرودگاه امام ^(۵) می باشد.	سرکشیک مراقبت پرواز	
۲- هماهنگی و اطلاع رسانی		
۱-۲- هماهنگی ها و اطلاع رسانی زیر باید توسط سرکشیک برج مراقبت پرواز صورت پذیرد: <ul style="list-style-type: none"> ○ اطلاع رسانی به رییس اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) فرودگاه امام^(۵) ○ اطلاع رسانی به سرکشیک رادار و تقرب TMA تهران ○ اطلاع رسانی به سرکشیک مرکز کنترل (در صورت نیاز یادر صورت بسته بودن باند به مدت طولانی) ○ اطلاع رسانی به سرکشیک اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و سرکشیک مارشال فرودگاه امام^(۵) ○ اطلاع رسانی به اداره هماهنگی و برنامه ریزی پروازی (TOC) ○ انجام هماهنگی جهت صدور نوتام غیر عملیاتی شدن باند ۱۱ چپ یا ۲۹ راست و احتمال تاخیر پروازها و استفاده از باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ. ○ انجام هماهنگی جهت صدور نوتام در خصوص پارک هواپیماهای تعریف شده ی مجاز در شمال اپرون مسافری 	سرکشیک مراقبت پرواز	
۳- اقدامات عملیاتی لازم		
۳-۱- کنترلر برج مراقبت اقدامات زیر را در زمان استفاده از باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ انجام می دهد: <ul style="list-style-type: none"> ○ اعلام بسته بودن باند ۱۱ چپ یا ۲۹ راست در اولین تماس رادیویی با پرواز ورودی ○ اعلام بسته بودن باند ۱۱ چپ یا ۲۹ راست و استفاده از باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ از طریق ATIS ○ اعلام طرح های ورودی و خروجی پروازها از طریق ATIS ○ روشن نمودن تمامی چراغ های باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ در شب و روز و خاموش نگه داشتن چراغ های باند ۱۱ چپ یا ۲۹ راست بصورت کامل 	کنترلر برج مراقبت پرواز	
۳-۲- ارزیابی موانع و آماده سازی شرایط استفاده از باند 29L/11R		
۳-۱-۲-۳- در صورت برنامه ریزی جهت استفاده از باند 29L/11R می بایست کلیه اقدامات کنترل موانع و ایمن سازی تا حداقل ۴۸ ساعت قبل از بهره برداری از طریق اطلاعیه هوانوردی اعلام گردد.	اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)	
۳-۲-۳- در صورت بروز شرایط خاص از قبل پیش بینی نشده آماده سازی و ایمن سازی عملیات استفاده از باند 29L/11R منوط به شرایط موجود برای جابجایی هواپیماها در اپرون مسافری و کارگو حداقل مدت زمان یک ساعت نیاز می باشد.	اداره مراقبت پرواز اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما اداره TOC	
۴- محدودیت ها		
۴-۱- در زمان نشست و برخاست هواپیما بر روی باند اضطراری ۱۱ راست یا ۲۹ چپ، خزش هواپیما و تردد خودرو و عوامل انسانی بر روی تاکسیوی A ممنوع میباشد. <ul style="list-style-type: none"> ○ بخش قابل استفاده ی باند ۱۱ چپ یا ۲۹ راست فقط در روز و شرایط دید مطلوب صرفا می تواند بعنوان تاکسیوی مورد استفاده قرار گیرد. 	کنترلر برج مراقبت پرواز	

		<ul style="list-style-type: none"> ○ با توجه به محدودیت استفاده از تاکسیوی A موقعیت Transfer Of Control Point بین واحد برج و گراند در تقاطع تاکسیوی ها و اپرون پروازی می باشد. ○ عدم استفاده از امتداد تاکسیوی B از تاکسیوی N و مناطق R5, R6 (منطقه ایزوله و چک موتور) و نواحی شمالی Cargo Ramp تبصره: در صورت پارک هواپیما در مناطق R5 و R6 استفاده از باند 11 راست برای برخاست ممنوع بوده و نیز استفاده از باند 29 چپ برای نشست ممنوع است.
	<p>اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما اداره TOC</p>	<p>۴-۲-</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ عدم تردد هواپیما بر روی تاکسی روی شمالی اپرون کارگو ○ عدم پارک و جابجایی هواپیماهای پارک شده پهن پیکر با ارتفاع بیشتر از ارتفاع هواپیمای ایرباس ۳۰۰ از استندهای شمالی اپرون مسافری (حداکثر هواپیمای قابل پارک A300_600 و یا هواپیماهای با ابعاد ارتفاعی مشابه است. دم هواپیما به سمت جنوب و دماغه آن به سمت شمال باشد). ○ هماهنگی جابجایی هواپیماهای پارک شده در استندهای غربی اپرون کارگو مطابق با نقشه مصوب و در نظر گرفتن ارتفاع مجاز (پارک هواپیماها با حداکثر ارتفاع ۱۰ متر در استندهای ۳۰۰ الی ۳۰۸ و پارک هواپیماها با حداکثر ارتفاع ۲۰ متر در استندهای ۳۱۰ الی ۳۱۸)
		<p>۵- نحوه بازگشت به شرایط عادی</p>
	<p>سرکشیک مراقبت پرواز</p>	<p>۵-۱- در صورت برطرف شدن مشکل استفاده از باند 11 چپ یا 29 راست و تأیید امکان بازگشت به شرایط عادی توسط سرکشیک مراقبت پرواز فرودگاه امام^(۶) می بایست تمامی اقدامات لازم به شرح زیر توسط سرکشیک مراقبت پرواز صورت پذیرد:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ هماهنگی جهت صدور نوتام باز شدن باند 11 چپ یا 29 راست توسط سرکشیک برج مراقبت پرواز ○ اطلاع رسانی به اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما، رادار تقرب مهرآباد و مرکز کنترل فضای کشور ○ اطلاع رسانی به اداره هماهنگی و برنامه ریزی پروازی (TOC)
		<p>تذکر: از باند اضطراری 11 راست یا 29 چپ در زمان عملیاتی بودن باند 11 چپ یا 29 راست به عنوان تاکسی وی جهت خزش پروازها استفاده می گردد.</p>
<p>Part 7.1 Annex14 Part 8.9.2 ICAS114</p>	<p>معاون فنی و مهندسی</p>	<p>۶- در زمان بسته شدن دائم هر کدام از باندهای فرودگاه مطابق با استاندارد، اجرایی مارکینگ بسته بودن باند الزامی است.</p>

ضمیمه ۱۰: دستورالعمل کاری - وظایف و مسئولیت‌های اصلی واحد مدیریت پرون



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرون

نام سند: دستورالعمل کاری - وظایف و مسئولیت‌های اصلی واحد مدیریت پرون

شماره سند: WI-AMD-01

ویرایش: اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع است. چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO) (به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید).

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
-	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت
-	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
-	فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
-	شرکت خدمات هوایی سامان
-	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
-	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت‌های هواپیمایی مستقر در فرودگاه
-	حوزه معاونت توسعه زیرساخت‌ها

نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	تاریخ	امضاء
حبیب غلامی	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	۱۳۹۷/۳/۲۱	
محمود شایان فرید	رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما		
محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی و تضمین کیفیت		
مهدی علی عسگری	عضو هیات مدیره		
علی رستمی	عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی		
شهرام آدم نژاد	رئیس هیات مدیره و مدیر عامل		

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.



نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کاری وظایف و مسئولیت‌های اصلی واحد مدیریت پرواز

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کاری وظایف و مسئولیت‌های اصلی واحد مدیریت پرواز

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل تشریح وظایف واحد مدیریت پرواز، فرآیند انجام فعالیت‌ها، تبیین حوزه مسئولیت‌ها و حدود اختیارات این واحد می‌باشد.
- ۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Air Side)
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

۷- مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- تامین ایمنی پرواز و اجرای سیستم مدیریت ایمنی
WI-AMD-05	واحد مدیریت پرواز	۱-۱- برگزاری دوره‌های آموزشی مصوب جهت کلیه شاغلین در پرواز
WI-AMD-01	"	۲-۱- تدوین دستورالعمل‌های مرتبط با حوزه فعالیت
WI-AMD-05	"	۳-۱- به روز رسانی آموزش‌ها و دستورالعمل‌ها
WI-AMD-01	"	۴-۱- ایجاد سیستم نظارتی مستمر به منظور نظارت بر تردد خودروها، افراد و هواپیماها
WI-AMD-07	"	۵-۱- برخورد با متخلفین بر اساس دستورالعمل‌های از پیش تعیین شده
WI-AMD-07	"	۶-۱- مطالعه آمار نواقص و تخلفات انجام شده و برنامه ریزی و ارائه راهکارهای لازم در خصوص کاهش تخلفات و رفع نواقص
	"	۷-۱- اجرای محدودیت‌های ضروری ترافیکی
	"	۸-۱- پیگیری مستمر جهت رفع خطرات گزارش شده
	"	۲- مدیریت و نظارت بر اجرای خط کشی پرواز و جاده‌های دسترسی (سرویس ردها) به آن، نصب علائم و تابلوها، پل‌های تلسکوپی، سیستم هدایت خودکار هواپیما (DGS)، هایدرانت‌های سوخت، روشنایی، موقعیت‌های پارک هواپیما، مناطق ایمنی اطراف هواپیما و کلیه متعلقات پرواز
	"	۳- انجام بازدیدها و ثبت داده‌ها
WI-AMD-02	"	۱-۳- بازدید از سطوح پرواز و ثبت گزارش نواقص مشاهده شده
WI-AMD-02	"	۲-۳- گزارش نواقص مشاهده شده در استندها، خط کشی‌ها، علائم و جاده‌های دسترسی (سرویس ردها)
	"	۳-۳- ثبت گزارش‌های حاصل از بازدید های دوره‌ای
	"	۴-۳- ثبت تخلفات و تصادفات
	"	۴- صدور مجوزهای رانندگان و خودروها
WI-AMD-06	"	۱-۴- بررسی شرایط رانندگان و خودروهای متقاضی دریافت مجوز تردد در پرواز
WI-AMD-06	"	۲-۴- صدور گواهینامه رانندگی در ایرساید جهت شاغلین در ایرساید
WI-AMD-08	"	۳-۴- پلاک گذاری بر روی خودروها
WI-AMD-08	"	۴-۴- ابطال مجوز خودروهای دارای نقص فنی
WI-AMD-05	"	۵-۴- همکاری و هماهنگی در صدور گواهینامه‌های آموزشی
	"	۵- مدیریت خطرات حیات وحش
	"	۱-۵- مطالعه تنوع حیات وحش محدوده فرودگاه و ارتباط و همکاری با ارگان‌های ذیربط
	"	۲-۵- شناسایی حیوانات خطرآفرین و تعیین راهکارهای لازم جهت حذف منابع تغذیه و لانه حیوانات
	"	۳-۵- انجام بازدیدهای دوره‌ای از کل محوطه ایرساید و گزارش منافذ ورودی حیوانات به ایرساید
WI-AMD-12	"	۴-۵- گزارش حیوانات مشاهده شده در ایرساید به پیمانکار دفع حیوانات مزاحم
WI-AMD-12	"	۵-۵- هدایت و راهنمایی پیمانکار دفع حیوانات مزاحم به محل گزارش شده
WI-AMD-12	"	۶-۵- نظارت بر نحوه دفع حیوانات مزاحم توسط پیمانکار
	"	۶- مدیریت فعالیت‌های عمرانی، تعمیراتی و بهسازی
WI-AMD-11	"	۱-۶- نظارت بر فعالیت‌های ساختمانی، تعمیراتی و عمرانی در منطقه هوایی (ایرساید)
WI-AMD-04	"	۲-۶- همراهی وسایل نقلیه با تسهیلات موقت (اسکورت)
FR-AMD-09	"	۳-۶- صدور مجوز عملیات های تعمیراتی، بهسازی و ساختمانی
FR-AMD-18	"	
	"	۷- انجام تحقیقات و بازرسی‌ها بر روی تصادفات
WI-AMD-12	"	۱-۷- تهیه گزارش‌های مرتبط با برخورد هواپیماها به یکدیگر و یا با خودروها و تجهیزات یا ساختمان‌ها
FR-AMD-02	"	
FR-AMD-17	"	
WI-AMD-07	"	۲-۷- رسیدگی به تصادفات انجام شده در ایرساید و ارائه گزارش و کروکی تصادفات

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کاری وظایف و مسئولیت‌های اصلی واحد مدیریت پرون

FR-AMD-02		
FR-AMD-17	"	۳-۷- توقیف خودروها و تجهیزات هندلینگ مقصر حوادث و سوانح به منظور انجام تحقیقات
	"	۸- انجام بازرسی از عملیات هندلینگ هواپیما، شرکت‌های هواپیمایی و کلیه شاغلین در ایرساید
	"	۹- انجام برنامه‌های حفظ و ارتقاء ایمنی
	"	۹-۱- تهیه نشریات و بروشورهای ایمنی
	"	۹-۲- برگزاری کارگاه‌های آموزشی ارتقاء ایمنی جهت کلیه شرکت‌های شاغل در ایرساید
	"	۹-۳- تبادل اطلاعات و ایجاد برنامه‌های مشارکتی در خصوص ارتقاء ایمنی
	"	۱۰- مدیریت محیط زیست
	"	۱۰-۱- شناسایی و گزارش آلاینده‌ها و اقدام در جهت رفع آن‌ها
	"	۱۰-۲- نظارت بر رفع آلودگی‌ها در پرون بر اساس روش‌های ایمن و مطابق با الزامات محیط زیست
WI-AMD-08 FR-AMD-16 FR-AMD-20 FR-AMD-21 FR-AMD-22	"	۱۰-۳- انجام معاینات فنی و بازدیدهای فنی از خودروها و عدم صدور مجوز جهت خودروهای آلاینده
FR-AMD-08	"	۱۰-۴- انجام اقدامات بازدارنده جهت ممانعت از ایجاد آلودگی‌ها
	"	۱۱- تصمیم‌گیری‌های مشارکتی در جهت استفاده بهینه از منابع
	"	۱۱-۱- هماهنگی با برج مراقبت در خصوص موقعیت پارک پروازها در مواقع موردنیاز
	"	۱۱-۲- هماهنگی با گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی، TOC، جهت تعیین موقعیت پارک هواپیماهای ورودی بر اساس برنامه پروازی و تغییرات ایجاد شده در آن
	"	۱۱-۳- هماهنگی با شرکت‌های هواپیمایی و هندلینگ در خصوص موقعیت‌های پارک هواپیماها
	"	۱۲- هدایت زمینی هواپیما
WI-AMD-09	"	۱۲-۱- هدایت و جهت دهی هواپیما به موقعیت‌های از پیش تعیین شده و پارک هواپیما در موقعیت مذکور
WI-AMD-12	"	۱۲-۲- نظارت بر پارک هواپیماها توسط سیستم هدایت خودکار هواپیماها، DGS.
WI-AMD-02	"	۱۲-۳- نظارت بر تردد هواپیماها در پرون
WI-AMD-09	"	۱۲-۴- نظارت بر عملیات جابجایی هواپیماها در پرون، Reposition.

ضمیمه ۱۱: دستور العمل کاری پرسنل واحد مدیریت اپرون - شرح وظایف



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پروان

نام سند: دستورالعمل کاری پرسنل واحد مدیریت پروان - شرح وظایف

شماره سند: WI-AMD-02

ویرایش: اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
<p>شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی</p> <p>شرکت خدمات هوایی سامان</p> <p>شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش</p> <p>شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه</p>	<p>حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران</p> <p>حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی</p> <p>حوزه معاونت توسعه زیرساختها</p>

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۲۱	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمدرضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کاری پرسنل واحد مدیریت اپرون - شرح وظایف
فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل تعیین حدود اختیارات و وظایف پرسنل واحد مدیریت اپرون می باشد.

۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Air Side)

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

۷- مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- مسئول واحد مدیریت پرواز
		۱-۱- نظارت بر انجام بازدیدهای روزانه از سطوح پرواز، جاده های دسترسی، سرویس رودها
		۲-۱- نظارت بر عملکرد مسئولین واحدهای تابعه
		۳-۱- نظارت بر تخصیص موقعیت مناسب برای پارک هواپیماها متناسب با نوع آنها، ترمینال مورد استفاده و زمان ورود و خروج
		۴-۱- صدور و ابطال گواهینامه رانندگی در پرواز
		۵-۱- نظارت بر انجام ایمن عملیات زمینی شرکت های هواپیمایی، هندلینگ کننده، عملیات سوختگیری، عملیات عمرانی، عملیات برف روبی و جاروب، دفع حیوانات مزاحم در پرواز
		۶-۱- نظارت بر اجرای دقیق دستورالعمل های مرتبط با حوزه مدیریت پرواز
		۷-۱- نظارت و انجام هماهنگی های لازم با سایر ادارات مرتبط با خز و هدایت هواپیماهای ورودی و خروجی
		۸-۱- بررسی گزارش های مربوط به سوانح و حوادث، تخلفات، مشکلات و نواقص، خسارات وارده در پرواز و ارائه به مقام مافوق
		۹-۱- نظارت بر پلاک گذاری و معاینات ایمنی و فنی خودروهای ابرساید
		۱۰-۱- رسیدگی به تصادفات خسارتی و مستند سازی تصادفات و حوادث متفقه در پرواز و ارائه آن به مقام مافوق
		۱۱-۱- نظارت بر اعمال محدودیتهای ضروری ترافیکی و پیش بینی نشده در مقررات ترافیک زمینی در پرواز با هماهنگی مسئولین مافوق
		۱۲-۱- ارسال گزارش عملکرد ماهیانه و گزارش نواقص به مقام مافوق و همکاری در جهت رفع آنها.
		۱۳-۱- انتخاب سر کشیک ها و دیگر عناوین پست های گروه مدیریت پرواز و هماهنگی با مقام مافوق جهت انتصاب آنان
		۱۴-۱- همکاری و هماهنگی با واحدهای ذیربط در جهت تدوین دستورالعمل های مرتبط و همچنین نیاز سنجی آموزشی و نظارت بر اجرای برنامه های آموزشی مصوب
		۱۵-۱- ارائه گزارش نیازهای تجهیزاتی و پرسنلی به مقام مافوق و همکاری در جهت تامین نیازهای اعلام شده
		۱۶-۱- برگزاری جلسات مستمر با مسئولین واحدهای اداره و سرکشیکها جهت ایجاد هماهنگی و بررسی مشکلات و اقدام در رفع آنها
		۱۷-۱- شرکت در جلسات تخصصی وسایر جلسات و سمینارها ی ذیربط
		۱۸-۱- التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
		۲- مسئول هدایت زمینی هواپیما
		۱-۲- انجام وظایف مسئول واحد مدیر پرواز در حوزه هدایت زمینی هواپیما در غیاب وی
		۲-۲- نظارت بر عملکرد مسئولین تیم های هدایت زمینی هواپیما
		۳-۲- انجام برنامه ریزیهای آموزشی اعم از نیاز سنجی و تدوین آموزش های لازم و به روز رسانی آموزش ها در حوزه هدایت زمینی هواپیما
		۴-۲- تهیه، تدوین و بازنگری در حوزه دستورالعمل های مرتبط با هدایت زمینی هواپیما
		۵-۲- برنامه ریزی جلسات مرتبط با حوزه هدایت زمینی هواپیما
		۶-۲- تهیه گزارش حوادث و رویدادها و نواقص ایمنی در حوزه هدایت زمینی هواپیما
		۷-۲- التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
		۳- مسئول کنترل ترافیک زمینی
		۱-۳- انجام وظایف مسئول واحد در حوزه کنترل ترافیک زمینی در غیاب وی
		۲-۳- نظارت بر عملکرد مسئولین تیم های کنترل ترافیک زمینی
		۳-۳- انجام برنامه ریزیهای آموزشی اعم از نیاز سنجی و تدوین آموزش های لازم و به روز رسانی آموزش ها در حوزه کنترل ترافیک زمینی
		۴-۳- تهیه، تدوین و بازنگری در حوزه دستورالعمل های مرتبط با کنترل ترافیک زمینی

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کاری پرسنل واحد مدیریت پرواز - شرح وظایف

۳-۵	انجام هماهنگی ها و اقدامات لازم جهت عملیات های عمرانی در ایرساید
۳-۶	انجام اقدامات لازم در خصوص پلاک گذاری و فک پلاک خودروها
۳-۷	انجام اقدامات مربوط به صدور گواهینامه رانندگی در پرواز
۳-۸	برنامه ریزی جلسات مرتبط با حوزه کنترل ترافیک زمینی
۳-۹	التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
۴	مسئول تیم هدایت زمینی هواپیما
۴-۱	نظارت و انجام بازدیدهای روزانه از سطوح پرواز
۴-۲	اختصاص موقعیت مناسب (به غیر از موقعیت های دارای پل هوایی) برای پارک هواپیماهای ورودی متناسب با نوع هواپیما، ترمینال مورد استفاده و زمان ورود و خروج
۴-۳	نظارت بر انجام ایمن عملیات زمینی شرکت های هواپیمایی، هندلینگ کننده و عملیات سوختگیری، برف رویی، نظافت و جاروب پرواز
۴-۴	نظارت بر اجرای دقیق دستورالعمل های مرتبط با حوزه هدایت زمینی هواپیما
۴-۵	نظارت بر تردد و عملکرد پرسنل تیم هدایت زمینی هواپیما
۴-۶	نظارت بر انجام هماهنگی های لازم با سایر ادارات مرتبط در ارتباط با خزش و هدایت هواپیماهای ورودی و خروجی
۴-۷	صدور مجوزها و فرم های پیش بینی شده در خصوص هدایت زمینی هواپیما
۴-۸	بررسی و رسیدگی به گزارش های مربوط به سوانح و حوادث و خسارات وارده به هواپیما در پرواز و ارائه به مافوق.
۴-۹	تهیه و تنظیم گزارش روزانه از وقایع شیفت، اقدامات انجام شده و کمبودها در دفتر گزارش روزانه (لاگ بوک)
۴-۱۰	التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
۵	مسئول تیم کنترل ترافیک زمینی
۵-۱	نظارت و انجام بازدیدهای روزانه از سرویس ردها
۵-۲	نظارت بر تردد پرسنل و خودروهای شرکت های هواپیمایی و هندلینگ کننده، عملیات ساختمانی
۵-۳	نظارت بر اجرای دقیق دستورالعمل های مرتبط با حوزه کنترل ترافیک زمینی
۵-۴	نظارت بر تردد و عملکرد پرسنل تیم کنترل ترافیک زمینی
۵-۵	بررسی و رسیدگی به گزارش های مربوط به تصادفات و حوادث، تخلفات، مشکلات و نواقص موجود و خسارات وارده در پرواز و ارائه به مافوق
۵-۶	پلاک گذاری و فک پلاک خودروها
۵-۷	نظارت بر انجام عملیات های عمرانی در ایرساید
۵-۸	نظارت بر اعمال محدودیتهای ضروری ترافیکی و پیش بینی نشده در مقررات ترافیک زمینی در پرواز با هماهنگی مسئولین مافوق
۵-۹	صدور مجوزها و فرم های پیش بینی شده در خصوص کنترل ترافیک زمینی
۵-۱۰	تهیه و تنظیم گزارش روزانه از وقایع شیفت، اقدامات انجام شده و کمبودها در دفتر گزارش روزانه (لاگ بوک)
۵-۱۱	التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
۶	کارشناس تیم هدایت زمینی هواپیما
۶-۱	انجام وظایف مسئول تیم هدایت زمینی هواپیما در غیاب وی
۶-۲	انجام بازدیدهای روزانه از سطوح پرواز.
۶-۳	انجام بازدیدهای روزانه از خودروها و تجهیزات در اختیار و گزارش نواقص در دفتر لاگ بوک
۶-۴	اقدام جهت انجام ایمن عملیات زمینی شرکت های هواپیمایی، هندلینگ کننده، عملیات سوختگیری، برف رویی و جاروب
۶-۵	انجام امور مربوط به هدایت زمینی هواپیماها شامل تخصیص موقعیت مناسب، هدایت هواپیماها، جابجای هواپیماها، نظارت بر هدایت توسط سیستم DGS
۶-۶	اجرای دقیق دستورالعمل های مرتبط با حوزه هدایت زمینی هواپیما

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کاری پرسنل واحد مدیریت پرواز - شرح وظایف

		۶-۷- مشارکت در برگزاری دوره های آموزشی مصوب
		۶-۸- تهیه و ارائه گزارش های مربوط به سوانح و حوادث و خسارات وارده به هواپیما و سایر کمبودها و نواقص در پرواز به مسئول تیم هدایت زمینی هواپیما
		۶-۹- التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
		۷- کارشناس تیم کنترل ترافیک زمینی
		۷-۱- انجام وظایف مسئول تیم کنترل ترافیک زمینی در غیاب وی
		۷-۲- انجام بازدیدهای روزانه از سرویس ردها
		۷-۳- انجام بازدیدهای روزانه از خودروها و تجهیزات در اختیار و گزارش نواقص در دفتر لاگ بوک
		۷-۴- انجام امور مربوط به کنترل ترافیک زمینی از قبیل کنترل رانندگان، تجهیزات، خودروها و ثبت تخلفات
		۷-۵- انجام اقدامات لازم در خصوص بررسی شرایط رانندگان و خودروها بمنظور صدور مجوز تردد آنان در پرواز
		۷-۶- اقدام لازم در جهت انجام ایمن عملیات زمینی شرکت های هواپیمایی، هندلینگ کننده و عملیات عمرانی در ایرساید
		۷-۷- اجرای دقیق دستورالعمل های مرتبط با حوزه کنترل ترافیک زمینی
		۷-۸- مشارکت در برگزاری دوره های آموزشی مصوب جهت کلیه رانندگان و تردد کنندگان در پرواز.
		۷-۹- بررسی و ارائه گزارش های مربوط به سوانح و حوادث، تخلفات، مشکلات و نواقص موجود و خسارات وارده در پرواز به مسئول تیم کنترل ترافیک زمینی
		۷-۱۰- همکاری و هماهنگی در خصوص پلاک گذاری خودروها
		۷-۱۱- اجرای محدودیتهای ضروری ترافیکی و پیش بینی نشده در مقررات ترافیک زمینی در پرواز با هماهنگی مسئولین مافوق
		۷-۱۲- التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
		۸- کاردان تیم هدایت زمینی هواپیما
		۸-۱- انجام بازدیدهای روزانه از پرواز
		۸-۲- انجام بازدیدهای روزانه از خودروها و تجهیزات در اختیار و گزارش نواقص در دفتر لاگ بوک
		۸-۳- انجام امور مربوط به هدایت زمینی هواپیماها از قبیل هدایت هواپیماها، جابجای هواپیماها، نظارت بر هدایت توسط سیستم DGS
		۸-۴- اقدام جهت انجام ایمن عملیات زمینی شرکت های هواپیمایی، هندلینگ کننده، عملیات سوختگیری، برف روبی، نظافت و جاروب
		۸-۵- اجرای دقیق دستورالعمل های مرتبط با حوزه هدایت زمینی هواپیما
		۸-۶- تهیه و ارائه گزارش های مربوط به سوانح و حوادث و خسارات وارده به هواپیما و سایر کمبودها و نواقص در پرواز به مسئول تیم هدایت زمینی هواپیما
		۸-۷- بررسی اولیه تصادفات مرتبط با هواپیما و همکاری در جهت تهیه مستندات مربوطه
		۸-۸- التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
		۹- کاردان تیم کنترل ترافیک زمینی
		۹-۱- انجام بازدیدهای روزانه از سرویس ردها
		۹-۲- انجام بازدیدهای روزانه از خودروها و تجهیزات در اختیار و گزارش نواقص در دفتر لاگ بوک
		۹-۳- انجام امور مربوط به کنترل ترافیک زمینی از قبیل کنترل رانندگان، تجهیزات، خودروها و ثبت تخلفات
		۹-۴- اقدام لازم در جهت انجام ایمن عملیات زمینی شرکت های هواپیمایی، هندلینگ کننده و عملیات عمرانی در ایرساید
		۹-۵- اجرای دقیق دستورالعمل های مرتبط با حوزه کنترل ترافیک زمینی
		۹-۶- همراهی وسایل نقلیه با تسهیلات موقت (اسکورت)
		۹-۷- بررسی اولیه تصادفات و ارائه گزارش های مربوط به سوانح و حوادث، تخلفات، مشکلات و نواقص موجود و خسارات وارده در پرواز به مسئول تیم کنترل ترافیک زمینی
		۹-۸- اقدام در خصوص پلاک گذاری خودروها
		۹-۹- اجرای محدودیتهای ضروری ترافیکی و پیش بینی نشده در مقررات ترافیک زمینی در پرواز با هماهنگی مسئولین مافوق

		۹-۱۰- التزام به ایمنی و سیستم مدیریت ایمنی
--	--	--

ضمیمه ۱۲: دستور العمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرون

نام سند: دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

شماره سند: WI-AMD-03

ویرایش: چهارم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
شرکت خدمات هوایی سامان	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه	حوزه معاونت توسعه زیرساختها

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۸	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمدرضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		<p>۱- تعاریف و مفاهیم اولیه</p> <p>۱-۱- خط مرزی اپرون (Apron Boundary Line): ABL این خط حریم اپرون را از تاکسی وی ها مشخص می نماید.</p> <p>۲-۱- منطقه استقرار تجهیزات (Equipment Parking Area): EPA محوطه ای محصور جهت استقرار تجهیزات هندلینگ زمینی می باشد. از این منطقه می توان برای پارک طولانی یا کوتاه مدت خودروها و نیز استقرار تجهیزات آماده سرویس استفاده نمود.</p> <p>۳-۱- منطقه ایمن پیرامون هواپیما (Aircraft Safety Area): ASA منطقه ای است که در هنگام عملیات هندلینگ، هواپیما در آن پارک بوده و از سایر هواپیماها مطابق با حداقل های استاندارد انکس ۱۴ و ایکاس ۱۱۴ فاصله دارد. البته بجز فاصله نوک بالها که در صورت لزوم می تواند تا حداقل میزان مجاز کاهش یابد. در هنگام خروج هواپیما بایستی کلیه خودروها و تجهیزات از این منطقه تخلیه گردند ابعاد ASA متناسب با ابعاد بزرگترین هواپیمایی که در آن موقعیت پارک می شود، تعیین می گردد .</p> <p>۴-۱- منطقه تجهیزات آماده سرویس (Equipment Staging Area): ESA این منطقه در فاصله ای خارج از ناحیه ایمن پیرامون هواپیما (ASA) قرار داشته و خودروها و تجهیزات هندلینگ پیش از ورود هواپیما و شروع هندلینگ در این منطقه بصورت آماده مستقر می باشند.</p> <p>۵-۱- منطقه پارک ممنوع (No Parking Area): NPA منطقه ویژه ای که پارک تجهیزات در آن مطلقاً ممنوع است. نظیر منطقه حرکت air bridge، محل تجهیزات ثابت سوختگیری و سایر تأسیسات ثابت خدماتی. در برخی موارد پارک خودروها و تجهیزات در جلو دماغه هواپیما به دلایل ذیل ممنوع است:</p> <p>پیش بینی فضای لازم حرکت خودرو (TOW) .</p> <p>دسترسی آسان خودروهای امدادی به موقعیت پارک هواپیما.</p> <p>تأمین راه گریز اضطراری خودروهای سوخت رسانی.</p> <p>۶-۱- مسیر عابرین پیاده: Pedestrian pathway مسیرهایی که جهت تردد ایمن مسافران، خدمه پروازی و کارکنان فرودگاه در نظر گرفته شده است و معمولاً از محل تسهیلات بار و مسافر تا محل پارک هواپیما توسط علائم رنگی مشخص می گردد. محل تقاطع این مسیرها با محل تردد خودروها بایستی توسط علائم ویژه تقاطع رنگ آمیزی شود.</p> <p>۷-۱- مسیر ویژه تردد خودروهای خدماتی: Service road مسیری جهت عبور و مرور وسایل هندلینگ و جلوگیری از تداخل مسیر عبور خودروها با محل حرکت هواپیماها می باشد. این مسیر از جایگاه پارک هواپیماها جدا است.</p> <p>۸-۱- مسیر دسترسی اطراف فنس حفاظتی: (Access road)</p> <p>۹-۱- پل هوایی (تلسکوپی): Air bridge پل هایی که ترمینال مسافری را به هواپیما متصل می نمایند.</p> <p>۱۰-۱- باند RWY: (Runway) منطقه ای مستطیل شکل در فرودگاه که برای نشست و برخاست هواپیما تعیین شده است.</p> <p>۱۱-۱- مسیر خزش TWY: (Taxiway) مسیر تعیین شده برای خزش هواپیما در فرودگاه.</p> <p>۱۲-۱- اپرون: (Apron) بخشی از فرودگاه که عملیات سوار و پیاده کردن مسافران، بارگیری و تخلیه بار و محموله های پستی، سوخت گیری، توقف و تعمیر و نگهداری وسایل پرنده بر اساس مقررات در آن انجام می گیرد.</p> <p>۱۳-۱- محوطه مانور پروازی: (Maneuvering area) بخشی از فرودگاه (به غیر از محوطه پارکینگ) که برای نشست، برخاست و خزش هواپیما استفاده میشود.</p> <p>۱۴-۱- محوطه جابجایی: (Movement area) بخشی از فرودگاه (شامل محوطه مانور پروازی و پارکینگ هواپیما) که برای نشست و برخاست و خزش و پارک هواپیماها به کار می رود.</p>

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

		<p>۱۵-۱ - منطقه هوایی: (Airside) محدوده ای تحت کنترل در فرودگاه از قبیل باندپرواز، مسیرهای خزش، پارکینگ هواپیماها، راه های دسترسی و ساختمانها و تجهیزات مربوطه می باشد.</p> <p>۱۶-۱ - منطقه زمینی: (Landside) کلیه محوطه ها و اماکن موجود در حریم زمینی فرودگاه بجز ایرساید(منطقه هوایی)</p> <p>۱۷-۱ - خط توقف هواپیما: Aircraft stop line</p> <p>۱۸-۱ - چاک گذاری: Chocking قرار دادن موانع دستی جلو و عقب چرخ هواپیما به منظور جلوگیری از حرکات ناخواسته هواپیما.</p> <p>۱۹-۱ - Docking Guidance System :DGS سیستم راهنمایی و هدایت خودکار جهت پهلو گیری و پارک هواپیما.</p> <p>۲۰-۱ - شیء خارجی (FOD) Foreign object damage or foreign object debris زباله یا هرگونه شیء خارجی زیان آور که سبب ایجاد خسارت به هواپیما یا خودروها شود.</p> <p>۲۱-۱ - دستگاه برق زمینی هواپیما (GPU): Ground power unit ۲۲-۱ - جایگاه پارک هواپیما: Stand یا Park position ۲۳-۱ - بار انداز: محل جابجایی بار جهت انتقال به هواپیما (منطقه همکف ترمینال مسافری با اپرون) ۲۴-۱ - گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی Airport Driving Permit:ADP ۲۵-۱ - خودرو های کشنده بار: Tow Truck</p>
	مدیریت اپرون	۲- وضعیت خودروها
FR.AMD.16	شرکت ها و	۱-۲ - کلیه خودروهایی که در منطقه هوایی فرودگاه (AIR SIDE) تردد می نمایند باید دارای بیمه نامه شخص ثالث (الزاماً) و بیمه نامه بدنه (ترجیحاً) باشند.
FR.AMD.16	ارگان های شاغل در ایرساید	۲-۲ - خودروهای دارای کارت تردد دائم ومنسوب به پلاک فرودگاهی بایستی سفید رنگ باشند و سقف آنها شطرنجی زرد و مشکی (طبق استاندارد های اعلام شده) رنگ آمیزی شود (مربع هایی به ابعاد ۲۰ در ۲۰ سانتی متر). برای خودروهای عبور موقت از صفحات شبرنگ مغناطیسی با مشخصات فوق استفاده گردد. خودروهای عبور موقت قبل از ورود به منطقه هوایی بایستی صفحات مذکور را از واحد مدیریت اپرون دریافت و بر روی خودرو نصب نمایند و قبل از خروج بایستی صفحه را تحویل واحد مدیریت اپرون نمایند.
WI.AMD.08 FR.AMD.20 FR.AMD.21 FR.AMD.22		۳-۲ - خودروهایی که در منطقه هوایی تردد می نمایند بایستی متناسب با تغییرات فصلی (زمستان) و طبق ضوابط استاندارد مندرج در دستورالعمل معاینه فنی مجهز به تجهیزات ایمنی باشند.
FR.AMD.16		۴-۲ - خودروها باید به چراغ گردان زرد رنگ (ثابت) نصب شده روی سقف مجهز بوده و در ساعات تاریکی و شرایط دید کم بایستی با روشن نمودن این چراغ تردد نمایند.
WI.AMD.08 FR.AMD.10		۵-۲ - خودروهایی که براساس مأموریت تعریف شده متقاضی تردد در منطقه هوایی می باشند می بایست مطابق دستورالعمل نصب پلاک فرودگاهی اقدام نمایند.
WI.AMD.08 FR.AMD.16 FR.AMD.20 FR.AMD.21 FR.AMD.22		۶-۲ - خودروهایی که دچار نقص فنی می گردند به هیچ وجه مجاز به تردد در داخل منطقه هوایی نبوده و در صورت عدم رعایت مقررات، خودرو از طرف واحد مدیریت اپرون توقیف و فک پلاک خواهد شد.
		۷-۲ - واحد مدیریت اپرون موظف است برای هر خودرویی که بایستی توقیف گردد، فرم توقیف خودرو را پر کرده و نسخه دوم آن را به منظور انجام امور رفع توقیف، تحویل نماینده شرکت مربوطه دهد.
FR.AMD.17		۸-۲ - مواردی که ممکن است باعث توقیف خودرو شوند عبارتند از: الف: تصادف با هواپیما ب: تصادف و بر خورد با خودروها و تجهیزات دیگر ج: برخورد با نفر د: نقص فنی و: اتمام تاریخ بیمه شخص ثالث

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

		ه: نداشتن علائم فرودگاهی (پلاک-سقف شطرنجی-بیکن) ی: رها شدن خودرو و یا وسیله در مناطق ممنوعه																		
		۹-۲- پس از توقیف خودرو، اقدامات لازم جهت رفع توقیف در کمتر از ۴۸ ساعت بایستی انجام پذیرد. در غیر این صورت مشمول پرداخت عوارض پارکینگ می گردد.																		
مدیریت اپرون		۳- مقررات و قوانین راندگی و تردد در منطقه هوایی (AIR SIDE)																		
		۱-۳- قوانین راندگی																		
		۱-۱-۳- کلیه قوانین و مقررات راهنمایی و راندگی که در آئین نامه های مربوطه تدوین گردیده و مندرجات این دستورالعمل در منطقه هوایی باید رعایت شود.																		
		۱-۳-۲- هیچ یک از افراد و خودروها و تجهیزات موجود در منطقه هوایی اجازه ورود به باند و تاکسی‌وی‌ها را ندارند.																		
		۱-۳-۳- فقط خودروهایی که مجوز لازم را کسب نموده اند و مجهز به دستگاه ارتباطی مناسب می‌باشند می‌توانند با کسب اجازه از برج مراقبت پرواز در باندهای پروازی و حاشیه آنها تردد و یا باندهای پروازی را قطع نمایند.																		
		۱-۳-۴- تا خروج کامل خودروها از باندهای پروازی و یا حاشیه آنها دستگاه ارتباطی بایستی روشن باشد و دستورات برج مراقبت پرواز بطور کامل اجراء و آزاد بودن باندها را بلافاصله بعد از ترک باند به برج مراقبت پرواز اعلام نمایند.																		
		۱-۳-۵- در صورتیکه ارتباط رادیویی با مشکل روبرو شود، برج مراقبت پرواز از یک سیستم پشتیبان برای ارتباط برقرار کردن استفاده می نماید. این سیستم شامل یک دستگاه Light Gun می‌باشد که سیگنال‌های متفاوتی را به شکل نورهای رنگی ارسال می نماید. هنگامی که در منطقه هوایی مشغول به کار هستید و ارتباط رادیویی خود را از دست دادید اقدامات زیر را انجام دهید.																		
		۱-۳-۵-۱- خودرو را به سمت برج مراقبت پرواز بگردانید و رو به برج قرار بگیرید.																		
		۱-۳-۵-۲- با چراغ‌های جلوی ماشین علامت بدهید.																		
		۱-۳-۵-۳- منتظر علامت‌های برج مراقبت پرواز با استفاده از (Light Gun) باشید .																		
		۱-۳-۵-۴- صبور باشید، ممکن است توجه کنترلر برج مراقبت به قسمت دیگری از فرودگاه باشد و چند دقیقه طول بکشد تا متوجه شما شود.																		
		۱-۳-۵-۵- در جدول زیر معنی هریک از سیگنال هایی که از سوی برج مراقبت داده می شود آمده است.																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>GROUND</th> <th>SIGNAL</th> <th>AIR</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cleared for Takeoff</td> <td>Steady GREEN</td> <td>Cleared to Land</td> </tr> <tr> <td>Cleared to Taxi</td> <td>Flashing GREEN</td> <td>Return for Landing</td> </tr> <tr> <td>STOP</td> <td>Steady RED</td> <td>Give Way Continue Circling</td> </tr> <tr> <td>Taxi Clear of Runway</td> <td>Flashing RED</td> <td>Airport Unsafe DO NOT LAND</td> </tr> <tr> <td>Return to Starting Point on Airport</td> <td>Flashing WHITE</td> <td>Not Applicable</td> </tr> </tbody> </table>	GROUND	SIGNAL	AIR	Cleared for Takeoff	Steady GREEN	Cleared to Land	Cleared to Taxi	Flashing GREEN	Return for Landing	STOP	Steady RED	Give Way Continue Circling	Taxi Clear of Runway	Flashing RED	Airport Unsafe DO NOT LAND	Return to Starting Point on Airport	Flashing WHITE	Not Applicable
GROUND	SIGNAL	AIR																		
Cleared for Takeoff	Steady GREEN	Cleared to Land																		
Cleared to Taxi	Flashing GREEN	Return for Landing																		
STOP	Steady RED	Give Way Continue Circling																		
Taxi Clear of Runway	Flashing RED	Airport Unsafe DO NOT LAND																		
Return to Starting Point on Airport	Flashing WHITE	Not Applicable																		

<p style="text-align: center;">مفهوم چراغهای GUN LIGHT (مخصوص وسایط نقلیه)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>سبز چشمک زن</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>عجوز قطع باند یا ورودبه تاکسی وی</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>ایست</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>از باند یا تاکسی وی خارج شو و مراقب هواپیما باش</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>قرمز چشمک زن</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>از باند و تاکسی روها مطابق با دستور العمل خارج شو</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>سفید چشمک زن</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>چشمک زدن چراغهای باند یا تاکسی وی</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>باند را تخلیه کن و به برج مراقبت برای دریافت سیگنال چراغ نگاه کن</p> </div>	
۳-۱-۶-	خارج شدن خودروهای عمومی از جاده های دسترسی و مناطق تجمع تجهیزات هندلینگ (EPA) بجز خودروها و ماشین آلات هندلینگ، سوخت رسان و خودروهای مدیریت اپرون، در شرایط عادی ممنوع است.
۳-۱-۷-	خودروهایی که به هواپیما سرویس می دهند مجازند از مسیر مشخص شده وارد منطقه ایمن اطراف هواپیما شده (ASA) شده و پس از انجام عملیات از همان مسیر خارج شوند.
۳-۱-۸-	هیچ خودرویی نباید با موتور روشن و بدون راننده در ایرساید رها شود. این امر به منظور پیشگیری از خطراتی همچون داغ شدن خودرو و پیامد آن ایجاد حریق و همچنین جلوگیری از حرکت کنترل نشده خودرو می باشد.
۳-۱-۹-	خودروهای تشریفات با رانندگان مجاز و اجازه قبلی می توانند جهت انجام مراسم تشریفات و با رعایت نکات ایمنی تا فاصله ایمن مناسب، به هواپیمای متوقف شده نزدیک گردند.
۳-۱-۱۰-	خودروهای تشریفات در صورت تردد در سطوح پروازی ملزم به رعایت شرایط ترافیکی فرودگاه می باشند.
۳-۱-۱۱-	حداقل فاصله مجاز G.P.U با بدنه هواپیما ۳ متر سمت راست و ۳ متر جلوتر از چرخ جلوی هواپیما می باشد.
۳-۱-۱۲-	کلیه خودروهای سرویس دهنده قبل از توقف کامل هواپیما در موقعیت تعیین شده اجازه خروج از ESA و نزدیک شدن به هواپیما را ندارند.
۳-۱-۱۳-	رانندگی بین فواصل هواپیماهایی که مجاور هم پارک شده اند و همچنین عبور از زیربال و بدنه و پشت هواپیماها اکیداً ممنوع می باشد.
۳-۱-۱۴-	توقف و تردد خودروها از مناطق هاشور خورده اطراف پلهای هوایی و زیر پلهای هوایی که با رنگ قرمز مشخص شده اند، اکیداً ممنوع میباشد.
۳-۱-۱۵-	پله، خودرو کشنده (Tow Truck) و خودروهای سوخت رسان جهت حفظ ایمنی در زیر پلهای هوایی با رعایت کامل موارد ایمنی مجاز به تردد از پشت هواپیما ها می باشند.
۳-۱-۱۶-	با توجه به نوع پلهای هوایی، در صورتی که دو هواپیما در موقعیتهای چپ و راست یک پل به صورت همزمان پارک شده باشند، خودروها جهت ارائه خدمات به هواپیمای سمت چپ با رعایت کامل موارد ایمنی مجاز به تردد از پشت پروازی می باشند که در موقعیت راست پارک گردیده و موتور آن نیز خاموش می باشد.
۳-۱-۱۷-	هنگام خروج خودروها از EPA و ESA و ASA، رانندگان می بایستی در مدخل ورود به جاده دسترسی، ایست کامل نموده و سپس با احتیاط کامل ضمن رعایت حق تقدم وارد جاده دسترسی گردند.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

	۱۸-۱-۳- پارک خودروها در باندهای پروازی، تاکسی‌وی‌ها و پارکینگ هواپیماها مطلقاً ممنوع می‌باشد، جز در مواقع اضطراری و با کسب مجوز و با هماهنگی و نظارت مدیریت اپرون.
	۱۹-۱-۳- به علت وجود سیستم هدایت کننده اتوماتیک هواپیما (DGS)، کلیه وسایل نقلیه باید زمان نزدیک شدن هواپیما به جت وی، به علائم مارشال در خصوص تردد یا توقف، کاملاً توجه نمایند.
	۲۰-۱-۳- رانندگان هنگام رانندگی در منطقه هوایی می بایستی فاصله مجاز را با خودروی جلوتر از خود به خصوص با ماشین‌های سوخت رسان حفظ نمایند.
	۲۱-۱-۳- روشن نمودن کبریت، فندک و استعمال دخانیات در منطقه هوایی و همچنین داخل خودروها مطلقاً ممنوع می‌باشد.
WI.QAO.07	۲۲-۱-۳- ریختن و پراکنده نمودن زباله و اشیاء دیگر از داخل خودروها بر سطوح پروازی و جاده دسترسی اکیداً ممنوع می‌باشد.
	۲۳-۱-۳- رانندگی در شب و در شرایط دید کم با خودروهایی که چراغ‌های جلو، عقب، خطر و گردان آنها روشن نمی شود مطلقاً ممنوع می‌باشد. (کلیه چراغ‌های خودرو یا ماشین آلات باید در تمام زمان‌ها سالم باشند.)
	۲۴-۱-۳- در شرایط دید کم و در ساعات شب کلیه چراغ‌های خودرو یا ماشین آلات شامل چراغ‌های کوچک جلو و خطر عقب، بیکن، نور پایین باید روشن باشند. در هنگام مواجه با هواپیما باید چراغ نور پایین خاموش گردد. استفاده از نور بالا در سطوح پروازی ممنوع است.
WI.AMD.08	۲۵-۱-۳- رانندگی با خودروهایی که فاقد مشخصات و تجهیزات فرودگاهی بوده و یا دارای نقص فنی هستند در منطقه هوایی اکیداً ممنوع می باشد.
	۲۶-۱-۳- آزمایش و چک ماشین‌های تعمیر شده و شستشوی خودروها در منطقه هوایی بکلی ممنوع می باشد.
	۲۷-۱-۳- هرگونه تعلیم رانندگی در منطقه هوایی ممنوع بوده و رانندگان به هیچ عنوان مجاز نیستند خودروی خود را به افرادی که مجوز ویژه رانندگی در منطقه هوایی را ندارند تحویل دهند.
	۲۸-۱-۳- به جز خودروهایی که برای جابجایی مسافران در نظر گرفته شده، خودروهای دیگر مجاز به سوار نمودن و انتقال مسافر نیستند.
	۲۹-۱-۳- رانندگان وانت بارها در پارکینگ هواپیما نمی توانند پرسنل را در قسمت بار خودروی خود سوار کنند.
	۳۰-۱-۳- برای اطمینان از عدم پراکندگی اجسام یا اشیاء در محوطه جابجایی، در هنگام حرکت تمامی درها و دریچه های موجود در خودرو باید بسته باشد. تمامی بارها، تجهیزات و همه قسمت‌های خودرو باید قبل از ورود به محوطه حرکت به شکلی ایمن ثابت گردند. اگر جسمی از خودرو در محوطه حرکت بیافتد ممکن است خطرات بسیار جدی برای هواپیما و افراد در اپرون بوجود بیاورد.
	۳۱-۱-۳- حداکثر تعداد چرخ جامه دان (گاری)، کانتینر و پلت برای کشیدن در سطوح پروازی به شرح زیر است: - چرخ جامه دان خالی ۵ عدد چرخ جامه دان پر ۴ عدد - کانتینر خالی ۴ عدد و کانتینر پر ۳ عدد - پلت پر ۲ عدد و پلت خالی ۲ عدد. - تذکر: تعداد چرخها و کانتینرها در قسمت BHS، نیز مشمول قوانین فوق می گردد.
	۳۲-۱-۳- چرخ‌های بار باید محصور بوده و ارتفاع بار آن نباید از قسمت محصور بالاتر رود. همچنین بارها بایستی با طوری محصور و ثابت شوند و در هنگام بارش، روی بارها باید با پوشش ضد آب مناسب محصور گردد.
WI.AMD.07	۳۳-۱-۳- هنگام وقوع سوانح و تصادفات، رانندگان و اشخاص دیگر به هیچ عنوان اجازه ندارند در اطراف محل سانحه و تصادف تجمع نمایند و فقط مسئولین بررسی حادثه مجازند به محل نزدیک گردند.
	۳۴-۱-۳- رانندگان موظفند به دستورات و راهنمایی‌های عوامل مدیریت اپرون (کنترلر اپرون) توجه کامل نموده و در صورت درخواست بلافاصله گواهینامه رانندگی در ایرساید خود را تحویل دهند.
WI.AMD.04	۳۵-۱-۳- ورود و خروج کلیه وسایلی که دارای مجوز تردد دائم نمی باشند به منطقه هوایی و بدون همراهی و راهنمایی عوامل مدیریت اپرون (کنترلر اپرون) اکیداً ممنوع می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

		۳-۱-۳- ورود موتور سیکلت و دوچرخه به منطقه هوایی مطلقاً ممنوع می باشد.
		۳-۱-۳- ورود وسایل نقلیه به جز تراکهای کشنده بار به قسمت BHS اکیداً ممنوع می باشد.
		۳-۱-۳- جلوی چرخ کلیه خودروهایی که جهت حمل و نقل کالا و مواد غذایی نزدیک هواپیماها توقف می نمایند می بایستی چاک (Chock) گذارده شود و رانندگان این خودروها ضمن کشیدن ترمز دستی و خاموش نمودن موتور به هیچ عنوان مجاز به پایین آمدن از پشت فرمان نیستند.
		۳-۱-۳- هیچیک از رانندگان خودروهای هندلینگ مجاز نیستند در فاصله کمتر از ۵ متر به هواپیما نزدیک شوند مگر در مواقعی که به هواپیما خدمات ارائه می دهند.
		۳-۱-۳-۴۰- با توجه به اینکه مسیر شمالی (SERVICE ROAD)، تاکسی وی های مشرف به پارکینگ هواپیما را قطع می کنند، کلیه وسایل نقلیه می بایست به علائم مربوطه توجه و حق تقدم را کاملاً رعایت نمایند.
		۳-۱-۳-۴۱- توقف وسایل هندلینگ در منطقه تجمع وسایل هندلینگ (EPA)، بیش از ۲۰ دقیقه قبل از پرواز اکیداً ممنوع می باشد. در صورت نیاز به استقرار وسایل و تجهیزات در هریک از استندها بیش از زمان تعیین شده فوق، حتماً بایستی مجوز لازم از واحد مدیریت اپرون گرفته شود.
		۳-۱-۳-۴۲- وسایل هندلینگ بایستی بلا فاصله بعد از پرواز منطقه تجمع وسایل هندلینگ (EPA) را ترک نمایند.
		۳-۱-۳-۴۳- زمانیکه هیچ گونه هواپیمایی در استند یا PARK POSITION وجود ندارد، هیچگونه وسیله ای نیز نبایستی وجود داشته باشد. در صورت نیاز به استقرار تجهیزات در استندهای خالی، مجوز لازم بایستی از واحد مدیریت اپرون اخذ گردد. در غیر این صورت کلیه تجهیزات توقیف می گردند.
FR.AMD.18		۳-۱-۳-۴۴- انجام هرگونه تعمیرات بر روی هر قسمت از هواپیما در اپرون بکلی ممنوع می باشد. در صورت نیاز به انجام برخی بازدیدها و چک های دوره ای محدود و کوتاه مدت، نماینده شرکت بایستی با حضور در واحد مدیریت اپرون فرم و درخواست مربوطه را پر نموده و مجوز لازم را کسب نماید.
		۳-۱-۳-۴۵- توقف تراکهای کشنده بار در منطقه BHS، در زمانی که ارائه خدمات نمی نمایند به کلی ممنوع می باشد.
		۳-۲- قوانین تردد افراد
WI.AMD.06		۳-۲-۱- کلیه پرسنل شاغل در منطقه هوایی موظف به الصاق کارت تردد و رانندگان علاوه بر کارت تردد، موظف به همراه داشتن گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) می باشند.
		۳-۲-۲- کلیه پرسنل موظف به پوشیدن لباس فرم یکرنگ و شب نما (کاور) می باشند.
		۳-۲-۳- کلیه پرسنل شاغل در منطقه هوایی موظف بوده گواهینامه رانندگی منطقه هوایی (ADP) خود را در صورت درخواست عوامل مدیریت اپرون (کنترلر اپرون) تحویل ایشان دهند.
		۳-۲-۴- پیاده روی در کلیه مناطق ایرساید بجز در موارد ارائه خدمات به هواپیما و فقط در اطراف همان هواپیما، ممنوع می باشد.
		۳-۲-۵- هیچ یک از پرسنل و یا وسایل مجاز نمی باشند از خط قرمز اپرون به سمت وسط اپرون عبور نمایند.
	-	تبصره ۱: HEADSET MAN پرواز و خودرو کشنده هواپیما در خصوص پروازهای خروجی شامل بند فوق نمی باشند.
	-	تبصره ۲: در موارد خاص جهت عزیمت وسایل و یا پرسنل به وسط اپرون و گذر از خط قرمز، هماهنگی با واحد مدیریت اپرون و حضور کنترلر اپرون الزامیست.
		۳-۲-۶- هیچ یک از نفرات و یا وسایل در زمان روشن بودن موتور مجاز به نزدیک شدن به هواپیما نمی باشند تا زمانیکه: موتور هواپیما خاموش شود یا در حال خاموش شدن باشد. چراغ Anti-Collision خاموش و یا در حال خاموش شدن باشد. هواپیما چاکس خورده باشد. مجوز نزدیک شدن به هواپیما توسط فرد مسئول داده شده باشد.
		تبصره: GPU و HEADSET MAN، می توانند در صورت درخواست خلبان با رعایت نکات ایمنی به هواپیما نزدیک شوند.
		۳-۲-۷- ترتیب موقعیت گیری تجهیزات:





نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

	<p>به محض ورود هواپیما به استند و خاموش شدن موتور و چراغ Anti-Collision ، تجهیزات بایستی بر اساس ترتیب زیر موقعیت بگیرند.</p> <p>۱-چاکس گذاری چرخ جلو (یا در شرایط خاص چاکس گذاری چرخ عقب)</p> <p>۲-GPU</p> <p>۳-چاکس چرخ عقب</p> <p>۴-پل</p> <p>۵-کله قندی</p> <p>۶-پله</p> <p>۷-تجهیزات حمل بار و سرویس دهنده</p> <p>۸-تجهیزات سرمایشی و گرمایشی</p>
	۴-سرعت‌های مجاز در منطقه هوایی(ایرساید)
	۴-۱- حداقل سرعت خودروهای مجاز به هنگام قطع باند روز و شب ۵۰ کیلومتر در ساعت می‌باشد.
	۴-۲- حداکثر سرعت خودروها در جاده های دسترسی اطراف فنس حفاظتی (ACCESS ROAD) حداکثر ۴۰ کیلومتر در ساعت می‌باشد.
	۴-۳- حداکثر سرعت خودروها در مسیرهای سرویس دهی (SERVICE ROAD) ۳۰ کیلومتر در ساعت می‌باشد. تبصره: حداکثر سرعت خودروها در مسیرهای سرویس دهی (SERVICE ROAD) در شرایط دید کم (کاهش دید افقی به زیر ۸۰۰ متر) ۱۰ کیلومتر در ساعت می‌باشد.
	۴-۴- حداکثر سرعت خودروهای کشنده تجهیزات هندلیگ مانند پاور GPU، جت استارت ASU و ایرکاندیشن ACU در مسیرهای سرویس دهی (SERVICE ROAD) ۱۵ کیلومتر در ساعت می‌باشد. تبصره: حداکثر سرعت خودروها در مسیرهای سرویس دهی (SERVICE ROAD) در شرایط دید کم (کاهش دید افقی به زیر ۸۰۰ متر) ۱۰ کیلومتر در ساعت می‌باشد.
	۴-۵- کلیه تجهیزات موتور دار در فاصله ۵ متری از هواپیما باید توقف کامل نموده و پس از آن با حداکثر سرعت ۵ کیلومتر در ساعت به هواپیما جهت ارائه خدمات نزدیک شوند.
	۴-۶- حداکثر سرعت مجاز جهت تراک‌های کشنده در منطقه BHS، ۵ کیلومتر در ساعت می‌باشد.
	۴-۷- خودروهای اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما و اورژانس با توجه به نوع مأموریت محوله و با رعایت نکات ایمنی مشمول حداقل و حداکثر سرعت نمی‌باشند.
	۵- حق تقدم عبور و مرور
	<p>۵-۱- سبقت گرفتن در تمام نقاط ایرساید ممنوع می باشد.</p> <p>۵-۲- بطور کلی حق تقدم در ایرساید به ترتیب زیر است.</p> <ul style="list-style-type: none"> - هواپیما - خودروهای آتش نشانی و امداد همچون آمبولانس - خودروهای امنیتی و انتظامی - خودروهای اسکورت و اسکورت شونده - خودروهای سوختگیری - خودروهای حمل مسافر - تجهیزات هندلیگ - سایر خودروهای مجاز
	<p>۵-۳- حق تقدم عبور در TWY ها و پارکینگ هواپیماها همیشه با هواپیما می‌باشد و رانندگان موظفند قبل از ورود به پارکینگ توقف نموده و قبل از قطع تاکسی وی‌های ورودی به پارکینگ در فاصله ۱۵۰ متری توقف کامل نمایند. پس از دور شدن هواپیما در فاصله ۳۰۰ متری از پشت هواپیما اجازه ادامه مسیر خواهند داشت. تبصره: در شرایط اضطراری حق تقدم با ماشین آلات و خودروهای امدادی در حال حرکت به منظور امداد رسانی به هواپیمای در حال اضطرار است.</p>

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

	<p>۴-۵- خودروهای آتش نشانی و نجات در مواقع اضطراری و آمبولانس حامل مریض اورژانسی با اعلان آژیر و روشن نمودن چراغ‌ها نسبت به سایر خودروها حق تقدم دارند و رانندگان موظفند در اینگونه مواقع به طریقی رانندگی نمایند که تسهیلات لازم جهت حرکت سریع این خودروها فراهم گردد.</p>
	<p>۵-۵- حق تقدم سایر خودروها نسبت به یکدیگر با رعایت کامل مفاد این دستورالعمل طبق ضوابط و آئین نامه های راهنمایی و رانندگی کشور می باشد.</p>
	<p>۶- خطوط اپرون</p>
	<p>۱-۶- خطوط سفید مقطع: نشان دهنده Service Road و مسیر حرکت خودروها در پارکینگ می باشد.</p>
	<p>۲-۶- خطوط سفید و قرمز: این خطوط در کنار موقعیت های پارک هواپیما قرار دارد و به شکل دوزنقه می باشد. این خطوط نشان دهنده آن است که ماشینهایی که کنار هواپیما جهت ارائه خدمات قرار می گیرند فقط در این موقعیتهای می توانند توقف داشته باشند.</p>
	<p>۳-۶- خط قرمز: این خط در دو سمت شمال و جنوب پارکینگ می باشد و به صورت قرمزمتد از شرق به غرب کشیده شده است و تعیین کننده محدوده موقعیت توقف هواپیما می باشد. (به منظور وضوح بیشتر خط قرمز داخل اپرون با حاشیه زرد اجرا شده است.) خط قرمز متد در پشت هواپیماها در وسط اپرون واقع شده و منطقه بین خطوط قرمز شمالی و جنوبی، ناحیه خزش هواپیما می باشد و هیچ یک از نفرات و وسایل و خودروها به جز در موارد خاص که قبلاً به آن اشاره شده مجاز به عبور از آن نمی باشند. به طور کلی خط قرمز جداکننده محل پارک هواپیماها از تاکسی وی ها و سرویس رودها می باشد.</p>
	<p>۴-۶- خط زرد: این خط از TWY به داخل اپرون کشیده شده است و مسیر حرکت هواپیما می باشد. این خط زرد از TWY وارد پارکینگ شده و تا وسط اپرون امتداد دارد و به خط مرکزی اپرون که از شرق به غرب به صورت متد کشیده شده است متصل می شود. این خط از روی خط مرکزی به صورت مجزا برای استندهای شمالی و جنوبی کشیده می شود.</p>
	<p>۵-۶- خط آبی و نارنجی: با توجه به ساختار جانمایی استندهای در اپرون های فرودگاه و نظر به استفاده بهینه از استندها جهت پذیرش یک هواپیمای پهن پیکر در خط مرکزی استند یا دو هواپیمای بدنه متوسط یا باریک در دو طرف خط مرکزی کلیه استندهای راست در اپرون ها با رنگ آبی و استندهای چپ با رنگ نارنجی مشخص شده اند.</p>
	<p>۶-۶- خط مربع زرد: در وسط پارکینگ نزدیک خط مرکزی بوده و حاوی شماره موقعیت های پارک می باشد. یعنی در ابتدای هرموقعیت پارک داخل این مربع های زرد شماره مربوط به آن نوشته شده است.</p>
	<p>۷-۶- خط هاشور قرمز: این خطوط هاشور زیر پل های تلسکوپی جهت نشان دادن این که هیچ گونه خودرویی از زیر این پل ها عبور نکرده و هیچ وسیله یا خودرویی در این مناطق پارک نشود به کار رفته تا مانعی جهت حرکت چرخ های پل ایجاد نشود.</p>
	<p>۸-۶- خطوط سفید متد: این خطوط مشخص کننده جاده های دسترسی که دور اپرون کشیده شده اند می باشد و مسیر تردد وسایل نقلیه را مشخص می کند.</p>
	<p>۹-۶- خطوط قرمز هاشور خورده در منطقه BHS: مناطق غیر مجاز جهت توقف بوده و هیچ یک از شرکتها مجاز به قرار دادن وسایل و تجهیزات در آن مناطق را حتی برای زمانی اندک، نمی باشند</p>
	<p>۱۰-۶- خطوط زرد هاشور خورده: مناطقی هستند که در قسمت BHS جهت توقف موقت تراکهای کشنده و چرخهای بار فقط جهت بار گیری یا تخلیه بار طراحی گردیده است</p>
	<p>۷- علائم و تابلوها</p>
	<p>۱-۷- علائم و تابلوهایی که مانند شکل زیر و به رنگ زرد و مشکی می باشند، ورودی TWY ها را مشخص می کند و هیچ یک از وسایل (به جز خودرو های دارای فرکانس رادیویی) مجاز به عبور از آن نمی باشند: تابلوهای با رنگ زمینه مشکی مشخص کننده موقعیت بوده و تابلوهای با رنگ زمینه زرد راهنما می باشند.</p>
	<p>۲-۷- حق تقدم TWY:</p>

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

	<p>علامت فوق که به صورت یک شش ضلعی قرمز و دو هواپیمای قرینه سفید رنگ بر روی زمین کشیده شده نمایانگر تقاطع Service Road و TWY میباشد و در صورت ورود یا خروج هواپیما از آن TWY کلیه خودروها و وسایل میبایست در پشت این علامت موقعیت گرفته و بعد از عبور هواپیما با رعایت کامل نکات ایمنی تردد نمایند.</p> 
	<p>۳-۷- حق تقدم جاده های دسترسی: علامت فوق که به صورت دو مربع سفید و زرد بر روی زمین کشیده شده نمایانگر تقاطع مسیر دسترسی خودروهای خدماتی با هم میباشد و در مناطقی که این علامت درج گردیده عبور و مرور با رعایت کامل حق تقدم امکان پذیر است.</p> 
	<p>۴-۷- جهت حرکت در جاده های دسترسی: علامت فوق که به صورت دو مثلث سفید و قرمز بر روی زمین کشیده شده نمایانگر جهت حرکت خودروها نسبت به هم می باشد و عبور و مرور با رعایت کامل حق تقدم میبایست انجام گیرد.</p> 
	<p>۵-۷- دریچه سوخت و آب: علامت فوق به صورت یک مربع قرمز رنگ در اطراف دریچه های آب و سوخت کشیده شده و بیانگر عدم عبور از روی آن دریچه ها می باشد.</p> 
	<p>۶-۷- ارتینگ: علامت فوق به صورت یک دایره زرد رنگ توخالی که در وسط آن یک حلقه قرار دارد، مخصوص پوزیشنهای شمالی و جهت انجام عملیات ارتینگ می باشد.</p>

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید

		۸- : نکات ایمنی	
		۸-۱- کلیه شرکت‌ها موظف به تشکیل واحد ایمنی جهت آموزش پرسنل و حفظ مسائل ایمنی در محوطه می‌باشند.	
		۸-۲- کلیه شرکت‌های ارائه دهنده خدمات فرودگاهی (هندلینگ) موظف به تهیه سیلندرهای اطفائیه ۵۰ کیلوگرمی پودر خشک جهت قرار دادن در کلیه پوزیشن‌ها هنگام ارائه خدمات به هواپیما و سیلندرهای 1 کیلوگرمی پودر خشک جهت نصب در کلیه خودروها می‌باشند. تذکر: لازم است کلیه پرسنل از نحوه استفاده از اینگونه سیلندرها آگاهی کامل را داشته باشند.	
		۸-۳- استفاده از وسایل گرمایشی جرقه زا، مانند هیترهای برقی و یا با سوخت مایع، مانند بخاری های نفتی به علت حفظ مسائل ایمنی و جلوگیری از آتش سوزی اکیداً ممنوع می‌باشد.	
		۸-۴- کلیه شرکت‌ها موظف به انجام عملیات ارتینگ (اتصال هواپیما به زمین) جهت هواپیماهایی می‌باشند که قصد مسافر گیری ندارند و یا برای مدتی گراند خواهند بود.	
		۸-۵- جهت حفظ ایمنی پروازها، بعد از چاک گذاری و خاموش شدن موتور هواپیما، شرکتها موظف به قرار مخروط ایمنی (کله قندی) در اطراف هواپیما (Nose, Tail, Engines & Wing) می‌باشند.	
		<p>۸-۶- هنگام روشن بودن موتور هواپیما یا انتظار برای روشن شدن موتور هواپیما، هیچ فرد، تجهیزات و FOD در منطقه مکش موتور نباید وجود داشته باشد.</p> <p>۸-۷- هنگام روشن بودن موتور هواپیما یا انتظار برای روشن شدن موتور هواپیما در منطقه جت بلاست پشت هواپیما هیچ فرد، تجهیزات و FOD نباید وجود داشته باشد.</p> <p>۸-۸- فاصله ایمن از موتور هواپیماها در حالت IDEAL در استند پس از توقف هواپیما و آرام شدن موتور هواپیما به شرح زیر است:</p> <ul style="list-style-type: none"> - متر از دهانه موتور کلیه هواپیماها - ۷۵ متر پشت موتور هواپیماهای بدنه باریک - ۱۵۰ متر پشت موتور هواپیماهای بدنه وسیع 	

ضمیمه ۱۳: دستورالعمل درخواست تردد در منطقه هوایی (Airside)



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرون

نام سند: دستورالعمل درخواست تردد در منطقه هوایی (Airside)

شماره سند: WI-AMD-04

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
-	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت
-	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
-	فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
-	شرکت خدمات هوایی سامان
-	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
-	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه
-	حوزه معاونت توسعه زیرساختها

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۲۱	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمدرضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل درخواست تردد در منطقه هوایی (Airside)

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل ایجاد هماهنگی بین واحد مدیریت پرواز و حراست شرکت شهر فرودگاهی به منظور ارتقاء ایمنی و حصول اطمینان از گذراندن دوره آموزشی قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در منطقه هوایی (ایرساید) و رعایت آن توسط کارکنان شرکتها و ارگانهای شاغل در منطقه هوایی (Air Side) می باشد.

۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Air Side)

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	بازنگری و تغییر در افراد کلیدی شرکت شهر فرودگاهی

۱- مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- درخواست تردد برای اشخاص
	مدیریت حراست	۱-۱- در خواست تردد در منطقه هوایی (Air Side) برای افراد دو نوع می باشد. الف: تسهیلات ترددی (موقت) ب: تردد دائم تسهیلات ترددی ویژه افرادی است که بنا به نیاز ارگان و یا شرکت متبوع خود نیازمند تردد کوتاه مدت (کمتر از ۳۰ روز) در منطقه هوایی (Air Side) می باشند. تردد دائم ویژه افرادی است که به صورت دائم قصد تردد در منطقه هوایی (Air Side) را دارند. حداکثر زمان اعتبار این نوع تردد از تاریخ صدور به مدت ۲ سال می باشد.
	شرکت متقاضی	۲-۱- هرگونه درخواست جهت تردد دائم در منطقه هوایی (Air Side) بایستی به صورت کتبی به مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی ارائه شود.
FR-AMD-23	مدیریت اپرون	۳-۱- در خصوص تردهای دائم، حراست شهر فرودگاهی پس از صدور کارت تردد، نسبت به تحویل فرم دوره آموزشی قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید به گیرنده کارت اقدام می نماید.
WI-AMD-05 WI-AMD-11	مدیریت اپرون	۴-۱- واحد مدیریت اپرون موظف است به محض به حدنصاب رسیدن نفرات، اقدام به برگزاری کلاس نموده و نفرات شرکت کننده در دوره آموزشی را به اداره حراست اعلام نماید.
WI-AMD-05	مدیریت اپرون	۵-۱- نوع آموزش با توجه به موارد مندرج در دستورالعمل آموزشی (بسته به نوع فعالیت در ایرساید) ارائه خواهد شد.
	مدیریت حراست	۶-۱- حراست شرکت شهر فرودگاهی موظف است پس از دریافت لیست نفرات شرکت کننده در کلاس آموزشی، نسبت به تعلیق تردد آندسته از افرادی که در کلاس آموزشی شرکت ننموده اند، اقدام نماید.
	مدیریت حراست مدیریت اپرون	۷-۱- حراست شرکت شهر فرودگاهی بایستی بروشور آموزشی و ایمنی تهیه شده توسط واحد مدیریت اپرون را به افرادی که قصد دریافت تسهیلات ترددی به منطقه هوایی (Air Side) را دارند ارائه نموده تا قبل از ورود به منطقه هوایی (Air Side) مطالعه نمایند.
WI-AMD-11	مدیریت حراست	۸-۱- در خصوص فعالیت های عمرانی و یا هرگونه فعالیتی که نیازمند ورود گروهی افراد به منطقه هوایی (Air Side) وجود دارد، پس از ارائه تسهیلات ترددی، اداره حراست لیست افراد را به مدیریت اپرون جهت برگزاری کلاس آموزشی اعلام می نماید. تبصره: در خصوص فعالیت های عمرانی کوتاه مدت (کمتر از ۳ روز) یا بازدیدهای گروهی، علاوه بر ارائه بروشور آموزشی، قبل از اسکورت گروه به داخل ایرساید، نکات ایمنی لازم توسط واحد مدیریت اپرون ارائه خواهد شد.
	مدیریت اپرون	۹-۱- واحد مدیریت اپرون موظف است در اسرع وقت نسبت به برگزاری دوره آموزشی متناسب با عملیات عمرانی یا بازسازی موردنظر اقدام نماید.
		۲- درخواست تردد برای خودروها
WI-AMD-08		۱-۲- در خواست تردد در منطقه هوایی (Air Side) جهت خودروها دو نوع می باشد. الف: تردد دائم در صورتیکه نیاز به تردد دائم یک خودرو در منطقه هوایی (Air Side) وجود داشته باشد مطابق موارد مندرج در دستورالعمل نحوه نصب پلاک فرودگاهی عمل خواهد شد. ب: تسهیلات ترددی تسهیلات ترددی به خودروهایی داده می شود که بصورت روزانه و با هماهنگی حراست قصد ورود به منطقه هوایی (Air Side) را دارند. این خودروها فقط در طول روز و با اسکورت خودروهای واحد مدیریت اپرون می توانند در محدوده باندها، تاکسی وی ها و اپرون ها تردد نمایند.
		۲-۲- در صورتیکه نیاز به تردد یک خودرو به صورت موقت در منطقه هوایی (Air Side) وجود داشته باشد مراحل ذیل بایستی طی گردد.
	شرکت متقاضی	۳-۲- درخواست کتبی ارگان و یا شرکت از حراست به همراه مشخصات خودرو اعم از نوع خودرو، پلاک انتظامی، مدت زمان مورد نیاز (شامل اولین روز ورود جهت انجام عملیات مورد نظر و آخرین روز آن)،

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل درخواست تردد در منطقه هوایی (Airside)

		وسائل و ابزارآلات و تجهیزات همراه، مشخصات راننده و منطقه مورد نظر در منطقه هوایی (Airside) جهت تردد، ساعت ورود به منطقه هوایی (Air Side)، و نوع دقیق فعالیت.
مدیریت حراست	۴-۲	زمان، نقطه ورودی به ایرساید و محل فعالیت خودرو به منطقه هوایی (Air Side) توسط حراست به واحد مدیریت اپرون بایستی اعلام گردد.
مدیریت اپرون	۵-۲	اعزام خودروی واحد مدیریت اپرون به ورودی تعیین شده و ارائه آموزش اولیه و توصیه های لازم به راننده خودرو بایستی انجام گردد.
شرکت متقاضی	۶-۲	تسهیلات صادر شده بنام متقاضی (راننده) بوده و تنها او اجازه رانندگی در منطقه هوایی (Air Side) را دارد.
مدیریت اپرون	۷-۲	اسکورٹ و انتقال خودرو به محدوده مورد نظر جهت انجام فعالیت و ارائه آموزش ها و توصیه های تکمیلی توسط واحد مدیریت اپرون انجام خواهد شد.
مدیریت اپرون	۸-۲	در مواردیکه نیاز به ورود به سطوح باندها یا تاکسی وی ها وجود دارد، قبل از ورود به سطوح اخذ مجوز برج مراقبت پرواز روی فرکانس برج مراقبت پرواز الزامی است.
مدیریت اپرون	۹-۲	حضور کنترلر اپرون در محل، در مواردیکه خودرو وارد شده به سطوح پروازی فاقد دستگاه رادیویی می باشد و یا راننده با سطوح پروازی و نحوه برقراری ارتباط رادیویی آشنایی ندارد الزامی است.
مدیریت اپرون	۱۰-۲	اسکورٹ خودرو و خروج آن از منطقه هوایی (Air Side) پس از پایان عملیات و فعالیت مورد نظر توسط واحد مدیریت اپرون انجام می گردد. تبصره: در خصوص فعالیت های عمرانی، بازسازی و تعمیراتی که از سوی فرودگاه افسر ایمنی جهت عملیات مورد نظر تعیین می گردد، کلیه اسکورٹ ها و هماهنگی های لازم شامل هماهنگی ها با برج مراقبت پرواز، جهت ورود خروج خودروهای شرکت پیمانکار به ایرساید و یا سطوح پروازی توسط افسر ایمنی انجام می گردد.

ضمیمه ۱۴: دستور العمل آموزش و صدور گواهینامه



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرواز

نام سند: دستورالعمل آموزش و صدور گواهی نامه

شماره سند: WI-AMD-05

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
-	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
-	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
-	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
-	حوزه معاونت توسعه زیرساختها
-	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
-	شرکت خدمات هوایی سامان
-	شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
-	شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۲۲	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمد رضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل مشخص نمودن نوع گواهینامه‌های صادره و مواد آموزشی است که توسط واحد مدیریت پرواز ارائه می‌گردد.
- ۲- حوزه کاربرد: محدوده منطقه هوایی (Air Side)
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	بازنگری دستورالعمل و تغییر افراد کلیدی شرکت شهر فرودگاهی

۷- مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- سرفصل‌های آموزشی که توسط واحد مدیریت اپرون ارائه می‌شوند به شرح ذیل می‌باشند:
	مدیریت اپرون	۱-۱- آموزش‌های لازم جهت انجام فعالیت‌های ساختمانی، عمرانی و بهسازی در ایرساید (ویژه پیمانکاران و پرسنل تابعه)
	"	۱-۱-۱- شناخت فرودگاه امام خمینی (ره) (ایرساید- لند ساید- اپرون‌ها)
WI-AMD-01	"	۱-۱-۲- وظایف واحد مدیریت اپرون
WI-AMD-03	"	۱-۱-۳- قوانین و مقررات ترافیکی در ایرساید (مقدماتی)
	"	۱-۱-۴- قوانین و مقررات ایمنی در محل کار
	"	۱-۱-۵- قوانین و مقررات امنیتی
	"	مدت زمان این دوره آموزشی ۴ ساعت می‌باشد.
	"	۲-۱- آموزش‌های لازم جهت دریافت صرفاً کارت تردد در ایرساید (غیر رانندگی) (گواهینامه قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید)
	"	۲-۱-۱- شناخت فرودگاه امام خمینی (ره) (ایرساید - لند ساید - اپرون‌ها)
	"	۲-۱-۲- وظایف واحد مدیریت اپرون
WI-AMD-03	"	۲-۱-۳- قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید (مقدماتی)
	"	۲-۱-۴- قوانین و مقررات امنیتی
	طرح اضطراری فرودگاه	۲-۱-۵- دستورالعمل‌های اضطراری
	"	۲-۱-۶- تشریح تخلفات غیر رانندگی و جرائم مرتبط با آنها
	"	مدت زمان این دوره آموزشی ۸ ساعت می‌باشد.
WI-AMD-06	"	۳-۱- آموزش‌های لازم جهت دریافت گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (Air Side) نوع A
WI-AMD-03	"	۳-۱-۱- پیش نیاز گذراندن این دوره، دارا بودن گواهینامه قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید است.
	"	۳-۱-۲- تشریح تخلفات رانندگی و جرائم مرتبط با آنها
	"	۳-۱-۳- شرایط خودروها و رانندگان
WI-AMD-07	"	۳-۱-۴- نحوه برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات
	"	۳-۱-۵- قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید (تکمیلی)
	"	۳-۱-۶- آشنایی با هواپیما
	"	مدت زمان این دوره آموزشی ۱۲ ساعت می‌باشد.
WI-AMD-06	"	۴-۱- آموزش‌های لازم جهت دریافت گواهی نامه تردد در منطقه هوایی (Air Side) نوع R
WI-AMD-06	"	۴-۱-۱- پیش نیاز گذراندن این دوره، دارا بودن گواهی نامه رانندگی در منطقه هوایی (Air Side) نوع A است.
	"	۴-۱-۲- آشنایی مختصر با نحوه فعالیت برج مراقبت پرواز
	"	۴-۱-۳- خطرات رانندگی در محوطه مانور پروازی (Maneuvering area)
	"	۴-۱-۴- آموزش عملی (شبیه‌سازی با استفاده از تجهیزات رادیوتلفنی)
	"	۴-۱-۵- ارتباطات رادیوتلفنی
	"	۴-۱-۶- سلسله مراتب اولویت پیام‌ها
	"	۴-۱-۷- الفبای آوایی (Phonetic Alphabet)
	"	۴-۱-۸- شناسه (Call Sign) هواپیما، مراقبت پرواز و خودروها
	"	۴-۱-۹- رویه‌های بازخوانی مکالمات (Read Back Procedure)
	"	۴-۱-۱۰- مقیاس خواندنی بودن (Readability Scale)

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل آموزش و صدور گواهینامه

	"	۱-۴-۱- دستورالعمل برخورد با ازکارافتادن خودرو
	"	۱-۴-۱-۲- دستورالعمل برخورد با ازکارافتادن رادیو
	"	۱-۴-۱-۳- تکنیک‌های مخابره پیام
	"	مدت زمان این دوره آموزشی ۱۶ ساعت می باشد.
	"	۲- در شرایطی که تردها به شکل کوتاه مدت باشند الزامی در دریافت گواهی نامه نمی باشد لیکن همراهی افراد و یا ماشین آلات تردد کننده توسط مدیریت اپرون و یا شخص مورد تایید مدیریت اپرون ضروری است. در صورت نیاز بخشی از سرفصل ها به منظور ارتقاء ایمنی به شکل خلاصه به این افراد آموزش داده خواهد شد
	"	۳- پس از گذراندن هریک از دوره های آموزشی فوق الذکر به متقاضیانی که در آزمون دوره آموزشی مذکور شرکت نموده و نمره قبولی کسب نمایند گواهینامه ویژه همان دوره اعطا خواهد شد.
	"	۴- واحد مدیریت اپرون موظف است سوابق آموزشی افرادی را که دوره های آموزشی را طی می نمایند نگهداری نماید.
	"	۵- واحد مدیریت اپرون موظف است اسامی پرسنلی را که موفق به گذراندن دوره های مذکور شده اند را جهت صدور گواهینامه به مدیریت منابع انسانی فرودگاه اعلام نماید.
مدیریت منابع انسانی		۶- مدیریت منابع انسانی موظف است در اسرع وقت نسبت به صدور گواهینامه ها بر اساس فرمت تعیین شده و اخذ تاییدیه های لازم اقدام نماید.



This is hereby certify that

Name:

Has successfully completed the following course

Airside Safety and Traffic Regulation



Held in IKIA

Date:

ARFF CHIEF

DIRECTOR

GENERAL

	<p>شماره سند: CH-AMD-19 ویرایش: دوم صفحه: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی هواییما واحد مدیریت ایرون شرکت کنندگان در دوره آموزشی</p>	 <p>شرکت فرودگاهی امام خمینی</p>
---	--	---	--

ردیف	نام خانوادگی	شرکت	شماره کارت	ردیف	نام خانوادگی	شرکت	شماره کارت
۱							
۲							
۳							
۴							
۵							
۶							
۷							
۸							
۹							
۱۰							
۱۱							
۱۲							
۱۳							
۱۴							
۱۵							
۱۶							
۱۷							
۱۸							
۱۹							
۲۰							
۲۱							
۲۲							
۲۳							
۲۴							
۲۵							
۲۶							
۲۷							
۲۸							
۲۹							
۳۰							
۳۱							

عنوان دوره

تاریخ

رئیس اداره عملیات ایمنی هواییما
امضاء

مسئول واحد آموزش
امضاء

	<p>شماره سند: FR-AMD-23 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی زمینی هوایما واحد مدیریت ایرون قرم شرکت در کلاس آموزشی</p>	 <p>شرکت فرودگاهی امام خمینی</p>
<p>نام و نام خانوادگی اعضاء تاریخ</p>	<p>ریاست محترم اداره عملیات ایمنی زمینی سلام علیکم احتراماً آقای/خانم با سمت آموزشی قوانین و مقررات ایمنی و ترافیک ایرساید معرفی می گردند. خواهشمند است دستور فرمایید پس از گذراندن دوره مذکور توسط ایشان، مراتب به نحو مقتضی اطلاع رسانی گردد. شماره تلفن همراه: تلفن محل کار:</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>
<p>نام و نام خانوادگی اعضاء</p>	<p>مسئول محترم واحد آموزش جهت اقدام رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هوایما اعضاء</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>
<p>نام و نام خانوادگی اعضاء</p>	<p>مسئول محترم واحد آموزش مشارکت به ما هستیم در موعد مقرر در کلاس آموزشی قوانین و مقررات ایمنی و ترافیک ایرساید شرکت نموده و دوره را با موفقیت به اتمام رسانیده اند.</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>
<p>نام و نام خانوادگی اعضاء</p>	<p>ریاست محترم اداره عملیات ایمنی زمینی احتراماً آقای/خانم شماره ترافیک ایرساید در تاریخ در تاریخ نسبت به واريز و تحويل اصل فیش پرداختی به اقدام نموده و اقدامات لازم جهت صدور گواهینامه دوره قوانین و مقررات انجام گردید.</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>
<p>نام و نام خانوادگی اعضاء</p>	<p>این جانب دریافت نموده در تاریخ اصل گواهینامه دوره قوانین و مقررات ایمنی و ترافیک ایرساید را</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>	<p>گروه آتش نشانی و نجات شرکت فرودگاهی</p>

ضمیمه ۱۵: دستور العمل صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (ADP)



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرواز

نام سند: دستورالعمل صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (ADP)

شماره سند: WI-AMD-06

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
-	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت
-	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
-	فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
-	شرکت خدمات هوایی سامان
-	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
-	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه
-	حوزه معاونت توسعه زیرساختها

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۲۲	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمدرضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (ADP)

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل اطمینان از صلاحیت رانندگان، کنترل و نظارت بر رانندگی افراد، کاهش تخلفات، تصادفات و ارتقاء ایمنی در منطقه هوایی (Airside) است.
- ۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Airside)
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	بازنگری دستور العمل و تغییر افراد کلیدی شرکت شهر فرودگاهی

۷- مراحل اجرا:

شرح	مسئول	اسناد مرتبط
۱- تعاریف و اختصارات		
۱-۱- ایرساید: منطقه هوایی (Airside)		
۲-۱- ADP: گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (Airside Driving Permit)		
۲- الزامات		
۱-۲- کلیه افرادی که در منطقه هوایی (ایرساید) فعالیت می نمایند علاوه بر داشتن گواهینامه راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی (مناسب با وسیله نقلیه موتوری طبق آیین نامه راهنمایی و رانندگی مصوبه ۱۳۸۴/۰۳/۱۸) و گواهینامه تخصصی مرتبط با حرفه خود، باید دارای ADP نیز باشند.	تمامی پرسنل شاغل در منطقه هوایی	
۲-۲- ADP، براساس درخواست کتبی و معرفی سازمانها و شرکت های فعال در فرودگاه به معاون امور فرودگاهی پس از بررسی ضرورت تردد توسط واحد مدیریت اپرون فرودگاه و گذراندن دوره های مربوطه، صادر خواهد شد.	مدیریت اپرون	FR-AMD-05
۳-۲- کلیه پرسنل موظفند هنگام تردد در منطقه هوایی (ایرساید) علاوه بر کارت تردد، ADP را نیز به همراه داشته باشند.	تمامی پرسنل شاغل در منطقه هوایی	
۴-۲- کلیه پرسنل موظفند ADP خود را به نحوی که به راحتی قابل رویت و شناسایی باشد، بر روی سینه نصب نمایند.		
۵-۲- در مواقعی که به هر دلیل، شغل شخص دارای ADP تغییر و یا به قسمتی دیگر منتقل گردد، گواهینامه نامبرده می بایست جهت ابطال به واحد مدیریت اپرون فرودگاه از طریق اداره یا واحد محل کار نامبرده ارسال گردد.	مسئول اداره یا واحد محل کار	
۶-۲- اخذ ADP به معنای مجوز رانندگی در تمامی قسمت های منطقه هوایی (ایرساید) نمی باشد و دارندگان ADP بر اساس نوع آن مجاز به رانندگی در مناطق تعیین شده هستند.	دارنده گواهینامه	
۷-۲- با توجه به اینکه ثبت تخلفات رانندگان بر اساس مشخصات گواهینامه ADP افراد انجام می گردد، کلیه پرسنل شاغل در منطقه هوایی (ایرساید) موظفند به محض درخواست پرسنل واحد مدیریت اپرون، گواهینامه خود را به آنها تحویل دهند.		
۳- شرایط دریافت ADP	تمامی پرسنل شاغل در منطقه هوایی	
۱-۳- داشتن گواهینامه راهنمایی و رانندگی متناسب با خودرو یا تجهیزات هندلینگ		
۲-۳- حداقل دو سال سابقه رانندگی		
۳-۳- داشتن گواهینامه تخصصی ماشین آلات خدمات زمینی (هندلینگ) از مراجع معتبر یا تایید شرکت متبوع		
۴-۳- گذراندن دوره آموزشی قوانین و مقررات ایمنی در منطقه هوایی		
۵-۳- ارائه گواهی سلامت جسمانی و روانی یا تایید توسط شرکت متبوع		
۴- مهارت های ارتباطی	تمامی پرسنل شاغل در منطقه هوایی	
۱-۴- تسلط به زبان فارسی		
متقاضی دریافت گواهینامه تردد در منطقه هوایی باید تسلط کافی به زبان فارسی جهت گذراندن دوره های آموزشی مورد نیاز، آزمون های مربوطه و انجام فعالیت های مرتبط با وظایف محوله را داشته باشد. این تسلط باید در حدی باشد که فرد بتواند دوره آموزشی مورد نظر و آزمون مربوطه را با موفقیت بگذراند.		
۲-۴- توانایی انجام وظایف ارتباطی عملیاتی از جمله گزارش سانحه یا حادثه در فرودگاه که ممکن است افراد ملزم به آن باشند.		
۳-۴- توانایی خواندن و فهمیدن اطلاعات ایمنی از قبیل دستورالعمل های ایمنی یا علائم هشدار دهنده		
۴-۴- توانایی برقراری ارتباطات R/T (Receive/Transmit) رادیوفلنی (ویژه ADP نوع R)		
۱-۴-۴- تردد در محوطه مانور پروازی فقط با مجوز کنترلر مراقبت پرواز و داشتن تماس دو طرفه رادیویی، امکان پذیر می باشد. لذا فقط وسایل نقلیه ای می توانند در محوطه مانور پروازی تردد نمایند که مجهز		

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (ADP)

		به دستگاه ارتباطی رادیویی جهت برقراری ارتباط با مراقبت پرواز باشند یا توسط یک خودروی مجهز با افراد دوره دیده اسکورت شوند.
		۴-۴-۲- تمامی افرادی که در محوطه مانور پروازی (Maneuvering Area) تردد می نمایند باید دارای سطح قابل قبولی از مهارت‌ها در استفاده از تجهیزات رادیویی بوده و تسلط کامل بر اصطلاحات مورد استفاده در هوانوردی (Phraseology) مربوطه را داشته باشند.
	تمامی پرسنل شاغل در منطقه هوایی	۵- شرایط اولیه جهت رانندگی با ماشین آلات خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۱- سواری و وانت
		۵-۱-۱- گواهینامه پایه دو
		۵-۲- تراک کشنده Ramp equipment tractors & ULD transporter vehicle & Pallet/Container transporter
		۵-۲-۱- گواهینامه پایه دو
		۵-۲-۲- داشتن مدرک داخلی شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۳- بلت Self-propelled conveyer & Belt loader
		۵-۳-۱- گواهینامه پایه دو
		۵-۳-۲- داشتن مدرک داخلی شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۴- ماشین آب و تخلیه سرویس Water Service Unit (WSU) & Lavatory Service Unit (LSU)
		۵-۴-۱- بسته به نوع خودرو، داشتن گواهینامه رانندگی پایه یک یا دو
		۵-۴-۲- داشتن مدرک داخلی شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۵- پلت گیر Pallet transporter
		۵-۵-۱- گواهینامه پایه دو
		۵-۵-۲- داشتن مدرک داخلی شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۶- مینی بوس و ون Transporter & Crew transportation vehicle
		۵-۶-۱- گواهینامه پایه دو
		۵-۷- اتوبوس Bus Crew & Passenger
		۵-۷-۱- گواهینامه پایه یک
		۵-۸- پوش کار Towing Truck (TT)
		۵-۸-۱- گواهینامه پایه یک
		۵-۸-۲- داشتن مدرک معتبر شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۹- MDL و LDL Lower Deck Container/pallet Loader & Main Deck Container/pallet Loader
		۵-۹-۱- گواهینامه پایه دو
		۵-۹-۲- داشتن مدرک معتبر شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۱۰- پله Self-propelled passengers' stair (ST)
		۵-۱۰-۱- گواهینامه پایه دو
		۵-۱۰-۲- داشتن مدرک معتبر شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)
		۵-۱۱- ماشین ضد یخ Aircraft DE-icing / Anti-icing unit
		۵-۱۱-۱- گواهینامه پایه یک
		۵-۱۱-۲- داشتن مدرک معتبر شرکت هواپیمایی / شرکت خدمات زمینی (هندلینگ)

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (ADP)

		۱۲-۵- خودرو حمل بیمار، کترینگ، ایرکاندیشن ACU;PRMvehicle , Catering vehicle
		۱-۱۲-۵- گواهینامه پایه دو و یا پایه یک در صورت تطابق خودرو با قوانین راهنما و رانندگی کشور
		۲-۱۲-۵- داشتن مدرک معتبر شرکت هواپیمایی/ شرکت خدمات زمینی(هندلینگ)
		۱۳-۵- بالابر فنی
		۱-۱۳-۵- گواهینامه پایه یک
		۲-۱۳-۵- داشتن مدرک معتبر شرکت هواپیمایی/ شرکت خدمات زمینی(هندلینگ)
		۱۴-۵- خودرو جاروب
		۱-۱۴-۵- گواهینامه پایه یک
		۲-۱۴-۵- داشتن مدرک معتبر
		۱۵-۵- خودرو برف روب
		۱-۱۵-۵- گواهینامه پایه یک
		۲-۱۵-۵- داشتن مدرک معتبر
FR-AMD-04	متقاضی دریافت گواهینامه/ شرکت های/سازمان های شاغل در منطقه هوایی	۶- داشتن سلامت جسمی و روانی متقاضی دریافت مجوز تردد در منطقه هوایی باید از سلامت جسمانی و روانی کامل برخوردار باشد. شرکت ها و سازمان ها موظفند پیش از درخواست گواهینامه رانندگی در Airside از سلامت جسمی و روانی افراد اطمینان حاصل نمایند و در صورتی که فرد دچار مشکلی از نظر سلامت شد بایستی سریعاً گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) در منطقه هوایی وی را جهت ابطال به واحد مدیریت پرون تحویل دهند.
	متقاضی دریافت گواهینامه	۷- مراحل اخذ گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP)
	شرکت / سازمان	۱-۷- درخواست کتبی شرکت / سازمان و معرفی افراد
FR-AMD-05	متقاضی دریافت گواهینامه	۲-۷- دریافت و تکمیل فرم درخواست گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP)
WI-AMD-05		۳-۷- شرکت در دوره آموزشی ویژه ۴-۷- ارائه مدارک مورد نیاز شامل: ۱-۴-۷- تصویر گواهینامه راهنمایی و رانندگی ۲-۴-۷- تصویر گواهینامه ویژه وسایل هندلینگ زمینی ۳-۴-۷- تصویر کارت ملی ۴-۴-۷- فیش بانکی به مبلغ تعیین شده به شماره حساب درآمدهای فرودگاه امام خمینی(ره)
FR-AMD-06		۵-۴-۷- تکمیل فرم رسید گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) ۸- صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) در رانندگی مخصوص ایرساید
WI-AMD-04	مدیریت پرون	۱-۸- گواهینامه های رانندگی که توسط واحد مدیریت پرون صادر می شوند دو نوع می باشند: گواهینامه موقت: جهت افرادی صادر می شود که به صورت کوتاه مدت قصد تردد در منطقه هوایی را دارند. (حداکثر ۶ماه) گواهینامه دائم: جهت افرادی صادر می شود که به صورت دائم قصد تردد در منطقه هوایی دارند.(حداکثر سه سال)
		۲-۸- انواع گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) گواهینامه A: مسیرهای دسترسی و پرون گواهینامه R: محوطه مانور پروازی (Maneuvering Area)
		۱-۲-۸- مجوز نوع A به فرد دارنده اجازه می دهد تا در راه های منطقه هوایی، مانند راه های دسترسی (access road)، راه های خدماتی (Service Roads) و پرون که فقط مخصوص خودرو می باشد، تردد نمایند.
		۲-۲-۸- مجوز نوع A پیش نیاز دریافت مجوز بعدی می باشد.
		۳-۸- مجوز تردد در منطقه هوایی نوع R:
	تمامی پرسنل شاغل در منطقه هوایی	۱-۳-۸- مجوز نوع R به فرد اجازه می دهد تا بر روی تمامی مناطق ایرساید از جمله باندها و تاکسی وی ها به شرط دریافت مجوز برج مراقبت پرواز تردد نماید. بدلیل حساسیت بالایی که رانندگی بر روی باند

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل صدور گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ایرساید) (ADP)

		و تاکسی‌وی‌ها دارد، فرد متقاضی باید دوره های آموزشی در نظر گرفته شده متناسب با این سطح را با موفقیت سپری نمایند.
	مدیریت اپرون	۹- شرایطی که یک گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) از درجه اعتبار ساقط می شود.
		۹-۱- پایان مدت اعتبار آن. (گواهینامه تردد دائم سه سال و گواهینامه تردد موقت حداکثر شش ماه)
		۹-۲- پایان عملیات یا فعالیتی که دلیل صدور مجوز مورد نظر بوده است.
		۹-۳- تغییر کارفرما دارنده مجوز
برخورد با تخلف		۹-۴- مصادره مجوز توسط واحد مدیریت اپرون بدلیل ارتکاب تخلف
		۹-۵- هرگونه مخدوش نمودن، تغییر دادن یا سوء استفاده از گواهینامه
	مدیریت اپرون	۱۰- شرایط تمدید گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP)
	شرکت / سازمان	۱۰-۱- با توجه به اینکه گواهینامه های رانندگی در منطقه هوایی (ADP) صادره اعم از موقت و دائم دارای مدت اعتبار معینی می باشند بایستی اقدامات لازم در خصوص تمدید مجدد آن قبل از اتمام تاریخ اعتبار انجام پذیرد.
	مدیریت اپرون	۱۰-۲- برای تمدید گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) صلاحیت دارنده مجوز بایستی مجدداً بررسی گردد.
WI-AMD-07 FR-AMD-05		۱۰-۳- افرادی که در طول اعتبار گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) هیچ گونه تخلفی مرتکب نشده باشند مجوز آنها فقط با در دست داشتن معرفی نامه از شرکت یا ارگان مربوطه و یک قطعه عکس و تکمیل فرم درخواست صادر خواهد شد.
	تمامی رانندگان و یا اپراتورهای ماشین آلات	۱۰-۴- در خصوص تمدید گواهینامه افرادی که دارای سوابق تخلف در منطقه هوایی می باشند، بر اساس دستورالعمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات، اقدام خواهد شد.
WI-AMD-05	مدیریت اپرون	۱۱- آموزش رانندگانی که متقاضی دریافت گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) می باشند بایستی یک دوره آموزشی ویژه مطابق با دستورالعمل آموزش طی نمایند.
WI-AMD-07	مدیریت اپرون	۱۲- رسیدگی به تخلفات نحوه بررسی تصادفات و رسیدگی به تخلفات رانندگان دارای گواهینامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) مطابق با دستورالعمل بررسی تصادفات و رسیدگی به تخلفات رانندگان انجام می گردد.



ضمیمه ۱۶: دستور العمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: واحد مدیریت پرواز

نام سند: دستورالعمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات

شماره سند: WI-AMD-07

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیریانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
-	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت
-	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
-	فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
-	شرکت خدمات هوایی سامان
-	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
-	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه
-	حوزه معاونت توسعه زیرساختها

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۲۲	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیمای	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیمای	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمدرضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات
فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل ایجاد رویه یکسان جهت برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات در منطقه هوایی (Airside) می باشد.
- ۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Airside)
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS-QAO-04) ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:


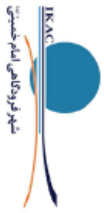
شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
ویرایش دوم	تغییر در نحوه برخورد با تخلفات

۷- مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- برخورد با تخلفات
	شرکت‌ها ارگانها	۱-۱- کلیه ارگان‌ها و شرکت‌ها موظف به معرفی مسئول ایمنی آن شرکت یا سازمان به واحد مدیریت پرواز هستند.
WI-AMD-03	"	۲-۱- به طور کلی عدم رعایت هر یک از مقررات راهنمایی و رانندگی که در آیین نامه های مربوطه مندرج است و همچنین مقرراتی که در این دستورالعمل منظور گردیده، تخلف محسوب گردیده و با متخلفین طبق دستورالعمل جاری رفتار خواهد شد.
CH-AMD-01	مدیریت پرواز	۳-۱- تخلفاتی که ممکن است پرسنل شاغل در منطقه هوایی (Airside) مرتکب شوند به دو دسته تقسیم می شوند.
CH-AMD-01	"	۴-۱- تخلفات عمده و کلی (موارد مندرج در جدول تخلفات)
CH-AMD-01	"	۵-۱- تخلفات جزئی (موارد مندرج در جدول تخلفات)
		۶-۱- افرادی که از مقررات پیروی نکنند و مرتکب تخلف شوند مشمول نمره منفی در سیستم ثبت تخلفات خواهند شد.
FR-AMD-07	"	۷-۱- در صورت انجام هر یک از تخلفات مذکور، کنترلر پرواز اقدام به درخواست کارت تردد یا گواهی نامه رانندگی در منطقه هوایی (ADP) متخلف را نماید، فرد متخلف بایستی ADP یا کارت تردد خود را به کنترلر پرواز تحویل دهد.
FR-AMD-07	"	۸-۱- کنترلر پرواز پس از دریافت ADP یا کارت تردد فرد متخلف، اقدام به ثبت تخلف می نماید.
	"	۹-۱- پس از ثبت تخلف ADP یا کارت تردد تحویل فرد متخلف می گردد.
	"	۱۰-۱- تبصره: ADP در صورت لزوم می تواند توسط کنترلر پرواز ضبط گردد.
CH-AMD-01	"	۱۱-۱- امتیازات منفی که در سوابق متخلفین ثبت می شوند شامل ۳ امتیاز جهت جرائم جزئی و ۶ امتیاز جهت جرائم کلی می باشد.
	"	۱۲-۱- امتیاز منفی درج شده در سوابق متخلفین تا دو سال از تاریخ ثبت تخلف معتبر می باشد.
	"	۱۳-۱- افرادی که مجموع امتیاز منفی آنها در طی ۲ سال به ۶ نمره منفی برسد مشمول دریافت اخطار از طریق پیامک و نامه رسمی خواهند شد.
	"	۱۴-۱- افرادی که مجموع امتیاز منفی آنها در طی ۲ سال به ۹ نمره منفی برسد مشمول تعلیق گواهینامه شده و مراتب از طریق پیامک یا نامه رسمی به اطلاع آنها رسانده خواهد شد.
	متخلفین	۱۵-۱- افرادی که ADP آنها تعلیق شده، ظرف مدت حداکثر ۴ روز پس از دریافت پیام تعلیق، موظفند گواهینامه خود را تحویل واحد مدیریت پرواز نمایند. در صورت عدم ارائه گواهی نامه ADP ظرف مدت تعیین شده، گواهینامه برای همیشه ضبط خواهد شد.
	"	۱۶-۱- افرادی که مشمول تعلیق گواهینامه ADP می گردند بایستی برای اخذ مجدد آن، دوره آموزشی قوانین و مقررات ایمنی و ترافیکی در ایرساید را طی نمایند و پس از موفقیت در اتمام دوره می توانند گواهینامه ADP خود را مجدداً دریافت نمایند.
		۱۷-۱- دریافت مجدد گواهینامه به منزله لغو تخلفات قبلی نبوده و اعتبار تخلفات به مدت دو سال همچنان پابرجاست.
	متخلفین	۱۸-۱- رانندگانی که گواهی ADP آنها توقیف می گردد، قبل از دریافت مجدد گواهینامه خود به هیچ عنوان مجاز به رانندگی در منطقه هوایی (Air Side) نخواهند بود.
	مدیریت پرواز	۱۹-۱- افرادی که از ارائه گواهی نامه ADP به کنترلر پرواز امتناع ورزند علاوه بر امتیاز منفی تخلف مرتکب شده، مشمول دریافت ۶ نمره منفی عدم ارائه گواهی نامه ADP نیز خواهند شد و خودروی در اختیار آنان به مدت ۴۸ ساعت توقیف خواهد شد.
		۲- بررسی و گزارش تصادفات
	رانندگان	۱-۲- رانندگانی که خودروی آنان در منطقه هوایی تصادف می نمایند بلافاصله بایستی واحد مدیریت پرواز را با شماره تلفن ۳۳۴۱، ۳۳۴۶، ۳۳۲۰، ترانک ۱۱۰۲، ۱۱۰۶ یا ۱۱۲۵ آگاه سازند.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل برخورد با تخلفات و رسیدگی به تصادفات

مدیریت اپرون	۲-۲- بررسی و تنظیم گزارش تصادفات رانندگی در تمام ایام در منطقه هوایی (بجز تصادف خودرو با هواپیما) بر عهده واحد مدیریت اپرون خواهد بود مگر در مواقعی که تصادف منجر به جرح یا فوت افراد شده یا موجب ایراد خسارات عمده به خودروها گردد یا یکی از طرفین نسبت به نظر کارشناسی ارائه شده از سوی کنترلر اپرون معترض باشد. در این صورت واحد مدیریت اپرون بایستی راهنمایی و رانندگی را در جریان امر قرار دهد.
استاندارد پرواز	۳-۲- در موارد تصادف خودرو با هواپیما واحد مدیریت اپرون، برج مراقبت پرواز، مدیر ایمنی فرودگاه و مدیریت حراست فرودگاه را مطلع می‌نماید. گزارش اولیه برخورد توسط مدیریت اپرون تهیه شده و در اختیار مدیر ایمنی و تضمین کیفیت قرار می‌گیرد. بررسی تکمیلی رویداد برخورد خودرو با هواپیما توسط مدیر ایمنی فرودگاه انجام شده و مراتب جهت بررسی نهایی به سازمان هواپیمایی کشوری ارسال می‌گردد.
مدیریت اپرون	۴-۲- چنانچه وقوع تصادف بین دو خودرو و در باندهای پروازی، تاکسی وی‌ها و یا پارکینگ هواپیما باشد، واحد مدیریت اپرون بلافاصله باید برج مراقبت پرواز را نیز با مشخص نمودن محل وقوع تصادف از جریان امر آگاه سازد.
مدیریت اپرون FR-AMD - 02	۵-۲- چنانچه وقوع تصادف خودروها در مسیر حرکت هواپیما بوده و این امر مشکلی در خصوص تردد پروازها ایجاد نماید، بعد از بررسی مقدماتی تصادف توسط واحد مدیریت اپرون، ضمن تهیه کروکی دقیق از محل، بلافاصله نسبت به جابجایی خودروها اقدام خواهد شد.
مدیریت اپرون	۶-۲- در صورتیکه شدت تصادف منجر به مصدوم شدن رانندگان و یا شخص ثالثی گردد، کنترلر اپرون می‌بایست از خبررسانی به اورژانس فرودگاه اطمینان حاصل نماید و در صورتیکه به اورژانس اطلاع رسانی نشده باشد فوراً از طریق تلفن داخلی ۱۱۵ اورژانس را مطلع سازد.
مدیریت اپرون	۷-۲- در صورتیکه شدت تصادف منجر به فوت و یا مصدوم شدن رانندگان و یا شخص ثالث گردد، کنترلر اپرون می‌بایست نیروی انتظامی و مدیریت حراست فرودگاه را در جریان امر قرار دهد. بررسی و تنظیم گزارش تصادفات رانندگی که در منطقه هوایی منجر به فوت یا مصدوم شدن راننده و یا شخص ثالثی گردد توسط نیروی انتظامی انجام می‌پذیرد.
رانندگان	۸-۲- رانندگان خودروهایی که تصادف نموده‌اند جز در موارد صدمه دیدن و زخمی شدن به هیچ عنوان مجاز به ترک محل وقوع حادثه نیستند و می‌بایست صحنه تصادف را جهت بررسی بیشتر حفظ نمایند.
کلیه افراد	۹-۲- چنانچه به علت شدت تصادف رانندگان مصدوم گردیده و شخصاً قادر نباشند اطلاعات لازم را به مسئولین مربوطه برسانند، مسئول ایمنی شرکت مربوطه یا شخصی که متوجه تصادف در محوطه داخلی فرودگاه می‌گردد بلافاصله باید عهده دار وظیفه خبر رسانی شود.
کلیه افراد	۱۰-۲- قبل از رسیدن مسئولین بررسی تصادفات، رانندگان و اشخاص دیگر، جز در مورد نجات مصدومین به هیچ عنوان نباید تغییری در صحنه تصادف ایجاد نمایند.
شرکت‌ها	۱۱-۲- ادارات و شرکت‌های مستقر در فرودگاه که خودروی آنان تصادف نموده موظفند بعد از اطلاع از وقوع تصادف بلافاصله واحد مدیریت اپرون و واحد کمک رسانی را جهت حصول اطمینان از آگاهی وقوع حادثه مجدداً مطلع سازند.
مدیریت اپرون FR-AMD-02	۱۲-۲- کنترلر اپرون موظف است فرم گزارش تصادف FR-AMD-02 را پر کرده و جهت تهیه گزارش مربوطه به واحد مدیریت اپرون تحویل دهد.

		شماره سند: FR-AMD-۰۲-۰۱ ویرایش: دوم صفحه: ۱ از ۱		اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیمای واحد مدیریت پرواز گروهی تصادفات				
		ساعت:		محل حادثه:		تاریخ:		
خسارت وارده	علائم حادثه	مشخصات وسیله نقلیه	تلفن	نقطه	شرکت یا سازمان	شماره ADP شماره کارت	نام و نام خانوادگی	مقصد حادثه
								خسارت دیده
شمال (N)				گروهی:				نظریه کارشناسی:
امضاء رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیمای				امضاء مسئول تیم ایمنی پرواز:				

	<p>شماره سند: FR-AMD-17 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیمای واحد مدیریت پرواز فرم توقیف خودرو</p>	 <p>شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
<p>نوع خودرو/ وسیله هندلینگ/ تجهیزات/ وسایل: شماره پلاک: شرکت: نام و نام خانوادگی راننده: شماره کارت تردد آگواهینامه: سمت: <u>علت توقیف:</u> <input type="checkbox"/> تصادف با هواپیما <input type="checkbox"/> تصادف و برخورد با خودروها و تجهیزات <input type="checkbox"/> برخورد با نفر <input type="checkbox"/> نقص فنی <input type="checkbox"/> تمام تاریخ بیمه شخص ثالث <input type="checkbox"/> نداشتن ملاتم فرودگاهی (پلاک سفید سطر تری-بیکن) <input type="checkbox"/> بارها شدن خودرو و یا وسیله در مناطق ممنوعه <input type="checkbox"/> سایر <u>توضیحات:</u> <u>ایرادات و نواقص احتمالی خودرو/ وسیله هندلینگ هنگام توقیف:</u></p>			
<p>سرکشیک: تیم: کشیک: روز: <input type="checkbox"/> شب <input type="checkbox"/> تاریخ: ساعت: نام و نام خانوادگی امضاء</p>			
<p><u>اقدامات انجام شده جهت رفع توقیف خودرو:</u> <input type="checkbox"/> مشخص شدن مقصر حادثه و زیان دیده (در تصادفات و ایجاد خسارات) <input type="checkbox"/> ارائه تعهد کتبی جهت پرداخت خسارت و یا پرداخت مبلغ خسارت به زیان دیده <input type="checkbox"/> رفع نواقص فنی و ایرادات خودرو که بواسطه آن خودرو توقیف شده است. <input type="checkbox"/> صدور مجوز رفع توقیف از سوی سازمان هواپیمایی کشوری در موارد توقیف به دلیل برخورد با هواپیما <u>تاریخ رفع توقیف:</u> ساعت: * توقیف خودرو/ تجهیزات هندلینگ/ وسایل بیش از ۴۸ ساعت مشمول موارد پارکینگ می گردد. مدت زمان توقیف خودرو: مبلغ هزینه پارکینگ: شماره قفس واریزی: رفع توقیف خودرو/ تجهیزات هندلینگ/ وسایل فوق الذکر بلا مانع می باشد. مدیریت پرواز: امضاء</p>			
<p>رفع توقیف خودرو/ تجهیزات هندلینگ/ وسایل مورد تایید می باشد. رئیس اداره ایمنی زمینی امضاء</p>			
<p>این جانب یا سمت نماینده شرکت ارگان در تاریخ ساعت خودرو/ تجهیزات هندلینگ/ وسیله با مشخصات فوق الذکر را با وضعیت و ابزار هنگام توقیف، تحویل گرفتم. نام و نام خانوادگی امضاء</p>			

		شماره سند: CH-AMD-01 ویرایش: دوم صفحه: ۱ از ۱	اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما واحد مدیریت پرواز جدول تخلفات	
تخلفات دارای ۶ امتیاز منفی				
ردیف	نوع تخلف	کد		
۱	قطع مسیر پرواز	۱۱۱		
۲	تصادف(اعم از وسیله نقلیه با پرواز - وسیله نقلیه با وسیله نقلیه - وسیله نقلیه با عابر و ...)	۱۱۲		
۳	ورود خودرو و یا افراد به تاقسی وی و باند و محوطه تردد هواپیما در ایرون (استند)	۱۱۳		
۴	رانندگی افراد فاقد صلاحیت لازم (نداشتن گواهینامه رانندگی - نداشتن گواهینامه فرودگاهی - نداشتن گواهینامه رانندگی یا وسایل نقلیه ویژه)	۱۱۴		
۵	استعمال دخانیات در منطقه ایرساید(تردیک هواپیما)	۱۱۵		
۶	عدم ارائه گواهی نامه رانندگی در ایرساید به کنترلر ایرون و مجادله با کنترلر ایرون	۱۱۶		
۷	سهل انگاری در تثبیت تجهیزات هندلینگ	۱۱۷		
تخلفات دارای ۳ امتیاز منفی				
ردیف	نوع تخلف	کد		
۱	سرعت غیر مجاز (بیش از ۳۰ کیلومتر)	۱۲۱		
۲	سبقت	۱۲۲		
۳	همراه نداشتن کارت تردد و گواهینامه رانندگی در ایرساید	۱۲۳		
۴	پارک خودرو در مناطق ممنوعه	۱۲۴		
۵	ترک خودرو با موتور روشن	۱۲۵		
۶	عدم رعایت حق تقدم در سرویس رد	۱۲۶		
۷	توقف خودروهای غیر سرویس دهنده در باسلاج (به غیر از اتوبوس و آسولفت)	۱۲۷		
۸	توقف خودروهای هندلینگ در مناطقی که پرواز در آن پارک نیست	۱۲۸		
۹	سوار نمودن سرنشین بیش از ظرفیت مجاز خودرو(جلو دونفر، عقب چهار نفر، سوار نمودن در قسمت بار)	۱۲۹		
۱۰	تعمیرات هواپیما در موقعیت پارک پرواز(اعم از جزئی و کلی که با خسارت به پارکینگ همراه باشد)	۱۳۰		
۱۱	شستشوی هواپیما در موقعیت پارک پرواز	۱۳۱		
۱۲	بستن بیش از حد مجاز چرخ ، دالی ، دالی پلت و کانتینر به خودرو کشنده تراک	۱۳۲		
۱۳	نقص فنی خودرو اعم از موتوری و غیر موتوری	۱۳۳		
۱۴	عبور از مقابل مارشال هنگام پارک پرواز(اعم از پیاده و سوار)	۱۳۴		
۱۵	استفاده همزمان یک راننده برای جایجایی چند وسیله هندلینگ	۱۳۵		
۱۶	سوخنگیری تجهیزات سبک هندلینگ در ایرون	۱۳۶		
۱۷	دورزمن اتوبوس در سرویس رود	۱۳۷		
۱۸	نوشیدن کافور در ایرساید	۱۳۸		
۱۹	صحبت نمودن یا موبایل در حین رانندگی	۱۳۹		
۲۰	پیاده روی در ایرساید	۱۴۰		
۲۱	ریختن زباله در ایرساید	۱۴۱		
۲۲	ورود خودرو غیر از تراک به بارانداز	۱۴۲		
۲۳	تعلیم رانندگی در ایرساید	۱۴۳		
۲۴	چک و آزمایش خودرو تعمیر شده در رمب مسافری و کارگو	۱۴۴		
۲۵	تعمیر وسائط نقلیه در رمب مسافری و کارگو	۱۴۵		
۲۶	بکسل کردن خودرو ها در ایرساید بدون هماهنگی	۱۴۶		
۲۷	ورود لیفتراک به ایرون بدون هماهنگی	۱۴۷		
۲۸	شستشوی وسایل نقلیه در ایرساید	۱۴۸		
۲۹	پارک خودرو خلاف جهت سرویس رد	۱۴۹		
۳۰	سهل انگاری و تاخیر در عملیات هندلینگ	۱۵۰		
۳۱	استقرار تجهیزات هندلینگ در استند غیر مرتبط(اعم از تجهیزات موتوری و غیر موتوری)	۱۵۱		
۳۲	عدم رعایت نکات ایمنی جایجایی بار(نداشتن توری بار، بستن بستهای محافظ بار و چرخ بار)	۱۵۲		

ضمیمه ۱۷: دستور العمل دریافت پلاک فرودگاهی و معاینه فنی خودروها



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: واحد مدیریت پرون

نام سند: دستورالعمل دریافت پلاک فرودگاهی و معاینه فنی خودروها

شماره سند: WI-AMD-08

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
- شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی	- حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
- شرکت خدمات هوایی سامان	- حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
- شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش	- مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
- شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه	- حوزه معاونت توسعه زیرساختها

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۲۲	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمد رضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل دریافت پلاک فرودگاهی و معاینه فنی خودروها

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرح فعالیت‌ها و هماهنگی‌ها جهت نصب و یا فک پلاک فرودگاهی و معاینات فنی خودروها است.
- ۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Airside)
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
ویرایش دوم	تغییر در نوع پلاک‌ها، روند نصب و فک پلاک‌ها

اسناد مرتبط	مسئول	شرح																														
	مدیریت اپرون	۱- پلاک فرودگاهی																														
		۱-۱- نصب پلاک فرودگاهی																														
WI-AMD-04		۱-۱-۱- کلیه خودروهایی که به صورت دائم قصد ورود به منطقه هوایی (Airside) را دارند ملزم به داشتن پلاک فرودگاهی هستند.																														
		۱-۱-۲- پلاک فرودگاهی دارای ۳ بخش می باشد:																														
		<p>رقم اول جهت شناسایی شرکت و ایرلاین</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ردیف</th> <th>نام شرکت</th> <th>کد</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>۱</td> <td>شهر فرودگاهی</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>۲</td> <td>ایران ایر</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>۳</td> <td>سایر</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>۴</td> <td>سامان</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>۵</td> <td>کوشا کیش</td> <td>66</td> </tr> </tbody> </table> <p>حروف انگلیسی مشخصه نوع خودرو می باشد.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ردیف</th> <th>نوع خودرو</th> <th>کد</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>۱</td> <td>سبک</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>۲</td> <td>نیمه سنگین</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>۳</td> <td>سنگین</td> <td>C</td> </tr> </tbody> </table> <p>سه حرف آخر کد شناسایی خودرو می باشد.</p>	ردیف	نام شرکت	کد	۱	شهر فرودگاهی	22	۲	ایران ایر	33	۳	سایر	44	۴	سامان	55	۵	کوشا کیش	66	ردیف	نوع خودرو	کد	۱	سبک	A	۲	نیمه سنگین	B	۳	سنگین	C
ردیف	نام شرکت	کد																														
۱	شهر فرودگاهی	22																														
۲	ایران ایر	33																														
۳	سایر	44																														
۴	سامان	55																														
۵	کوشا کیش	66																														
ردیف	نوع خودرو	کد																														
۱	سبک	A																														
۲	نیمه سنگین	B																														
۳	سنگین	C																														
		۲- مراحل اخذ پلاک فرودگاهی																														
		<p>۱-۱-۲- خودروهایی که قصد اخذ پلاک فرودگاهی دارند باید:</p> <ul style="list-style-type: none"> - سفید رنگ باشند. - دارای سقف شطرنجی زرد و مشکی (به ابعاد ۲۰ در ۲۰ سانتی متر) باشند. - دارای چراغ گردان زرد رنگ نصب شده بر روی سقف خودرو باشند. - دارای گواهی عدم آلاینده‌گی از ارگان‌های ذیربط باشند. - خودروهایی که از نظر پلیس راهنمایی و رانندگی به علت عدم ایمنی و آلاینده‌گی مورد تایید نباشند، مجاز به دریافت پلاک فرودگاهی نیستند. - از تاریخ تولید آنها بیش از ۵ سال نگذشته باشد. - تبصره: خودروهای بالای ۱۰ سال مطلقاً پلاک گذاری نمی گردند و خودروهای با عمر ۵ تا ۱۰ سال با اخذ تایید از واحد مدیریت اپرون و داشتن معاینه فنی می توانند نسبت به طی مراحل اخذ پلاک اقدام نمایند. 																														
	شرکت متقاضی	۲-۱-۲- درخواست رسمی شرکت و یا ارگان مربوطه از مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی جهت نصب پلاک فرودگاهی با ذکر مشخصات خودرو و نوع کاربری-پلاک انتظامی- شماره بدنه(شاسی) - شماره موتور																														
	مدیریت حراست	۲-۱-۳- استعلام از واحد مدیریت اپرون به منظور تایید نیاز شرکت مربوطه توسط مدیریت حراست																														



نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل دریافت پلاک فرودگاهی و معاینه فنی خودروها

	مدیریت حراست	۴-۱-۲- در صورت تایید واحد مدیریت اپرون، درخواست پلاک خودرو از سوی حراست به واحد مدیریت اپرون ارسال می شود.
	پلیس فرودگاه	۵-۱-۲- انجام چک امنیتی خودرو توسط پلیس فرودگاه و هماهنگی های لازم جهت ورود به منطقه هوایی (Airside)
	شرکت متقاضی	۶-۱-۲- اخذ برگه تسهیلات ترددی یکروزه و ارسال خودرو به واحد مدیریت اپرون جهت طی مراحل نصب پلاک.
FR-AMD-16	مدیریت اپرون	۷-۱-۲- دریافت کارتکس نصب پلاک توسط شرکت مربوطه
FR-AMD-20 FR-AMD-21 FR-AMD-22	مدیریت اپرون	۸-۱-۲- انجام معاینات فنی و ایمنی از سوی واحد مدیریت اپرون بر اساس نوع خودرو و چک لیست مربوطه
	شرکت متقاضی	۹-۱-۲- در صورت اخذ تاییدیه معاینات فنی و ایمنی، واریز مبلغ هزینه پلاک توسط شرکت متقاضی پلاک و ارائه فیش واریزی به واحد مدیریت اپرون
	مدیریت اپرون	۱۰-۱-۲- در صورت عدم موفقیت در اخذ تاییدیه معاینات فنی و ایمنی، اسکورت خودرو به بیرون از ایرساید توسط واحد مدیریت اپرون
	مدیریت اپرون	۱۱-۱-۲- اعلام شماره پلاک اختصاص داده شده به حراست توسط واحد مدیریت اپرون.
FR-AMD-16	شرکت متقاضی	۱۲-۱-۲- ارائه کارتکس واگذاری خودرو و دریافت برچسب و پلاک.
		۲-۲- مراحل فک پلاک فرودگاهی
	مدیریت اپرون	۱-۲-۲- خودرو هایی که به هر دلیلی (انتقالی یا تعمیراتی) قصد خروج از منطقه هوایی (Airside) را دارند و یا خودروهایی که در محوطه منطقه هوایی (Airside) بدون راننده رها شده باشند بایستی پلاک آنها از خودرو منفک گردد.
	شرکت متقاضی	۲-۲-۲- در صورت نیاز به خروج از منطقه هوایی (Airside)، درخواست کتبی از شرکت و یا سازمان مربوطه به همراه درج مشخصات خودرو شامل نوع خودرو- پلاک انتظامی و شماره پلاک فرودگاهی به مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
	مدیریت حراست	۳-۲-۲- ارجاع درخواست به واحد مدیریت اپرون
	شرکت متقاضی	۴-۲-۲- واریز مبلغ تعیین شده به حساب درآمدهای شرکت شهر فرودگاهی (بابت هزینه فک و نصب پلاک) و ارائه فیش واریزی به واحد مدیریت اپرون
	مدیریت اپرون	۵-۲-۲- فک پلاک توسط واحد مدیریت اپرون و نصب پلاک انتظامی بر روی خودرو تبصره: جهت ورود مجدد خودروهایی که برای انجام تعمیرات از ایرساید خارج شده اند تمامی مراحل نصب پلاک بایستی انجام گردد (تنها تفاوت در هزینه پرداختی می باشد).
		۳- معاینات ایمنی و فنی
		۱-۳- انجام معاینه ایمنی
FR-AMD-16		۱-۱-۳- کلیه خودروهایی که قصد اخذ پلاک فرودگاهی را دارند بایستی قبل از ورود به منطقه هوایی (Airside) مطابق چک لیست FR-AMD-16 مورد معاینه ایمنی قرار گیرند.
		۲-۳- مراحل انجام معاینه فنی
FR-AMD-20 FR-AMD-21 FR-AMD-22	مدیریت اپرون	۱-۲-۳- بازدیدها و معاینات فنی از خودروها پس از ورود به منطقه هوایی (Airside) و بر اساس چک لیست معاینه فنی ویژه همان خودرو انجام می گردد.
	مدیریت اپرون	۲-۲-۳- علاوه بر انجام معاینه فنی خودرو جهت نصب پلاک، خودروهای فعال در منطقه هوایی (Airside) که دارای پلاک فرودگاهی می باشند نیز بایستی هر دو سال یکبار مورد معاینه فنی مجدد قرار گیرند.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل دریافت پلاک فرودگاهی و معاینه فنی خودروها

شرکت متقاضی	۳-۲-۳- کلیه خودرو ها قبل از بازدید فنی دوسالانه می بایست تمام نواقص خودرو را رفع نمایند.
شرکت متقاضی	۳-۲-۴- حداقل یک ماه قبل از اتمام مدت اعتبار معاینه فنی، بایستی با واحد مدیریت اپرون جهت انجام معاینه فنی هماهنگی به عمل آید.
شرکت متقاضی	۳-۲-۵- انتقال خودرو در تاریخ تعیین شده به واحد مدیریت اپرون و انجام معاینه فنی توسط کارشناس مربوطه
شرکت متقاضی	۳-۲-۶- اخذ برچسب معاینه فنی خودرو

	<p>شماره سند: FR-AMD-16 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیمای واحد مدیریت ایرون کارتکس و آندازی پلاک</p>	 <p>شرکت فرودگاهی امام خمینی</p>
بازدید ایمنی			
<p>تاریخ: _____ نام شرکت ارگان: _____ نوع خودرو: _____ رنگ: _____ مدل: _____ وضعیت ظاهری: <input type="checkbox"/> مطلوب <input type="checkbox"/> نامطلوب سقف شطرنجی: <input type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/> ندارد جیراج گردان: <input type="checkbox"/> دارد <input type="checkbox"/> ندارد سیستم اطفای حریق: <input type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/> ندارد چکش ایمنی (شکستن شیشه): <input type="checkbox"/> ندارد <input type="checkbox"/> ندارد نوع جیراج گردان: <input type="checkbox"/> ثابت <input type="checkbox"/> مستطیلی</p>			
بازدید فنی			
<p>شماره شاسی یا بدنه: _____ شماره موتور: _____ خودرو بر اساس چک لیست پیوسته بازدید گردید و از نظر فنی مورد تایید <input type="checkbox"/> می باشد <input type="checkbox"/> نمی باشد.</p>			
واگذاری پلاک			
<p>شمار پلاک قدیم: _____ شماره پلاک جدید: _____ شماره پلاک شهریانی: _____ شماره فیش بانکی: _____ بیمه شخص ثالث: <input type="checkbox"/> دارد <input type="checkbox"/> ندارد بیمه بدنه: <input type="checkbox"/> دارد <input type="checkbox"/> ندارد به مبلغ _____</p>			
بازدید کننده ایمنی	بازدید کننده فنی	تایید کننده نهایی	واگذاری پلاک
نام و نام خانوادگی	نام و نام خانوادگی	نام و نام خانوادگی	نام و نام خانوادگی
امضاء	امضاء	امضاء	امضاء
<p>این جانب _____ نماینده شرکت ارگان _____ در تاریخ _____ دو عدد پلاک فرودگاهی به شماره _____ را تحویل گرفته و متعهد می گردم ضمن حفظ و نگهداری پلاک در جایگاه پلاک خودداری نموده و از آن صرفاً جهت خودرو مشخص شده استفاده گردد و در صورت خارج شدن خودرو از سرویس خدمات، پلاک در اسرع وقت تحویل واحد مدیریت ایرون گردد.</p> <p>نام و نام خانوادگی _____ امضاء _____</p>			

	<p>شماره سند: FR-AMD-20 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی هواییما واحد مدیریت ایرون فرم معاینه فنی</p>	 <p>شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
---	--	--	---



خودروهای سبک کد پلاک A

نوع خودرو:	شرکت/سازمان:	شماره فرم:
------------	--------------	------------

ردیف	بازدید عمومی خودرو	وضعیت	ردیف	بازدید چراغها	وضعیت
۱	آرم شرکت		۱۸	وهمیت چراغهای جلو	
۲	وهمیت سپر جلو و عقب		۲۰	وهمیت چراغهای عقب	
۳	وهمیت ظاهری اطاق و بدنه		۲۱	وهمیت رلصما و دنده عقب	
۴	وهمیت شیشه ها		۲۲	وهمیت چراغهای ترمز و خطر	
۵	وهمیت لاستیکها		وضعیت	بازدید فنی خودرو	وضعیت
۶	وهمیت دستگیره درها		۲۳	وهمیت موتوری	
۷	درب بانک بتزین		۲۴	وهمیت سیستم ترمز	
۸	وهمیت آنتنه های جانبی		۲۵	وهمیت سیستم ترمز دستی	
۹	وهمیت بوق		۲۶	وهمیت آلایندگی	
۱۰	FOD BOX		۲۷	وهمیت سیستم جلوتندی	
ردیف	بازدید داخل خودرو	وضعیت	۲۸	وهمیت روغن ریزی	
۹	وهمیت کتورتوری		۲۹	وهمیت کلاچ خودرو	
۱۰	وهمیت مستطیها		۳۰	وهمیت پدالها	
۱۱	وهمیت سونج خودرو				
۱۲	وهمیت کمرتند ایستی				
۱۳	وهمیت صفحه کیلومتر				
۱۴	وهمیت فرمان				
۱۵	وهمیت دستگیره های درها در داخل				
۱۶	وهمیت کولر و بخاری				
۱۷	وهمیت شیشه شور و برف پاک کن				
۱۸	وهمیت شیشه بالاها				

توضیحات :

امضاء

	<p>شماره سند: FR-AMD-21 ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیمای مدیریت ایرون گرم معاینه فنی</p>	 <p>شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
---	--	--	---



خودروهای نیمه سنگین کد پلاک B

نوع خودرو:	شرکت/سازمان:	شماره فرم:
------------	--------------	------------

ردیف	بازدید عمومی خودرو	وضعیت	ردیف	بازدید چراغها	وضعیت
۱	آرم شرکت		۱۹	وهمیت چراغهای جلو	
۲	وهمیت سپر جلو و عقب		۲۰	وهمیت چراغهای عقب	
۳	وهمیت ظاهری اطلاق و بدنه		۲۱	وهمیت رانصا و دنده عقب	
۴	وهمیت شیشه ها		۲۲	وهمیت چراغهای ترمز و خطر	
۵	وهمیت لاستیکها		وضعیت	بازدید فنی خودرو	وضعیت
۶	وهمیت دستگیره دریها		۲۳	وهمیت موتوری	
۷	حرب بانک بتزین		۲۴	وهمیت سیستم ترمز	
۸	وهمیت آنبته های جانبی		۲۵	وهمیت سیستم ترمز دستی	
۹	وهمیت بوق		۲۶	وهمیت آلایندگی	
۱۰	FOD BOX		۲۷	وهمیت سیستم جلوتندی	
ردیف	بازدید داخل خودرو	وضعیت	۲۸	وهمیت روغن ریزی	
۹	وهمیت فوتووری		۲۹	وهمیت کلاچ خودرو	
۱۰	وهمیت مستطیها		۳۰	وهمیت پدالها	
۱۱	وهمیت سونج خودرو		۳۱	وهمیت جکهای هیدرولیکی	
۱۲	وهمیت کمر بند ایحتی		۳۲	لوله و کولپیتنگها اتصال به هواپیما	
۱۳	وهمیت صفحه کیلومتر				
۱۴	وهمیت فرمان				
۱۵	وهمیت دستگیره های دریها در داخل				
۱۶	وهمیت کولر و بخاری				
۱۷	وهمیت شیشه شور و برف پاک کن				
۱۸	وهمیت شیشه بالا برها				

توضیحات:

امضاء

	<p>شماره سند: FR-AMD-22 ویرایش: اول صتحة: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما واحد مدیریت ایرون فرم معاینه فنی</p>	 <p>شهر فرودگاهی امام خمینی</p>
---	--	--	---

خودروهای سنگین کد پلاک D

نوع خودرو:	شرکت/سازمان:	شماره فرم:
------------	--------------	------------

ردیف	بازدید عمومی خودرو	وضعیت	ردیف	بازدید چراغها	وضعیت
۱	آرم شرکت		۱۹	وهمیت چراغهای جلو	
۲	وهمیت سپر جلو و عقب		۲۰	وهمیت چراغهای عقب	
۳	وهمیت ظاهری اطلاق و بدنه		۲۱	وهمیت رانصا و دنده عقب	
۴	وهمیت شیشه ها		۲۲	وهمیت چراغهای ترمز و خطر	
۵	وهمیت لاستیکها			بازدید فنی خودرو	وضعیت
۶	وهمیت دستگیره دریها		۲۳	وهمیت موتوری	
۷	حرب بانک بتزین		۲۴	وهمیت سیستم ترمز	
۸	وهمیت آنبته های جانبی		۲۵	وهمیت سیستم ترمز دستی	
۹	وهمیت بوق		۲۶	وهمیت آلایندگی	
۱۰	FOD BOX		۲۷	وهمیت سیستم جلوتندی	
			۲۸	وهمیت روغن ریزی	وضعیت
۹	وهمیت فوتوزی		۲۹	وهمیت کلاچ خودرو	
۱۰	وهمیت مستدلیها		۳۰	وهمیت پدالها	
۱۱	وهمیت سونج خودرو		۳۱	سیستم ارتینگ سوخت رسان	
۱۲	وهمیت کمر بند ایجنتی		۳۲	چکهای هیدرولیکی	
۱۳	وهمیت صفحه کیلومتر		۳۳	چکهای بالابر	
۱۴	وهمیت فرمان				
۱۵	وهمیت دستگیره های دریها در داخل				
۱۶	وهمیت کولر و بخاری				
۱۷	وهمیت شیشه شور و برف پاک کن				
۱۸	وهمیت شیشه بالابرها				

توضیحات :

امضاء:

ضمیمه ۱۸: دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرون

نام سند: دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما

شماره سند: WI-AMD-09

ویرایش: اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت فرودگاهها	- شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی	- شرکت خدمات هوایی سامان
مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی	- شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
حوزه معاونت توسعه زیرساختها	- شرکتهای هواپیمایی مستقر در فرودگاه

نام و نام خانوادگی	واحد / سمت	تاریخ	امضاء
مجتبی محمدی جو	مسئول واحد مدیریت پرون	۱۳۹۷/۳/۱۹	
حبیب غلامی	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما		
محمود شایان فرید	رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما		
محمد رضا حبیبی	مدیر ایمنی و تضمین کیفیت		
مهدی علی عسگری	عضو هیات مدیره		
علی رستمی	عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی		
شهرام آدم نژاد	رئیس هیات مدیره و مدیر عامل		

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرح هماهنگی‌های و اقدامات لازم جهت هدایت زمینی و پارک هواپیماها در اپرون می‌باشد.
- ۲- حوزه کاربرد: اپرون‌های فرودگاه
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
ایکاس ۱۱۴ ویرایش اول اسفند سال ۱۳۸۸
انکس ۱۴ ویرایش ۱۷ سال ۲۰۱۶

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

۷- مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- مشخصه های موقعیت های پارک هواپیماها
		تخصیص موقعیت پارک به هواپیماها، محدودیت‌ها و برخی الزامات کلی در بخش ۴-۹-۲- نظامنامه درج شده و رعایت آن‌ها الزامی است.
	واحد مدیریت پروان	۱-۱- برنامه ریزی پارک هواپیماها در استندهای فاقد پل و برنامه ریزی استندهای پروان شرقی (کارگو) بر عهده واحد مدیریت پروان می‌باشد.
	واحد مدیریت پروان	۱-۱-۱- با توجه به طراحی جانمایی مجدد هواپیماها در پروان مسافری به منظور پذیرش هواپیماهای با طول بلندتر، خط قرمز پشت استندها نسبت به نقشه‌های قدیم ۶ متر به سمت شمال جابجا شده است. لیکن در دو استند ۱۰۰ و ۱۰۲ به دلیل چرخش خط قرمز و خزش هواپیما از تاکسی لین وسط پروان به سمت تاکسی‌وی U حداکثر طول هواپیمای قابل پذیرش در این دو استند ۷۱ متر می‌باشد.
	واحد مدیریت پروان	۱-۱-۲- فرودگاه در شرایط اضطراری هواپیماهای رده F مانند A380 یا B748 را می‌پذیرد. جهت پارک اینگونه هواپیماها در پروان مسافری استند 120R در نظر گرفته شده است. لذا با توجه به طراحی تاکسی لین‌های موجود پروان مسافری، به منظور حفظ ایمنی و رعایت استاندارد هنگام ورود هواپیماهای رده F به پروان باید استند ۱۵۲ خالی بوده و حداکثر هواپیمای قابل پارک در استند ۱۵۰، با حداکثر طول بال ۵۰ متر و حداکثر طول بدنه ۶۰ متر قابل پارک خواهد بود. در شرایط فوق، هنگام پارک هواپیما در استند 120R استند ۱۲۰ باید خالی بوده و حداکثر هواپیمای قابل پارک در استند ۱۲۲، با حداکثر طول بال ۵۰ متر و حداکثر طول بدنه ۶۰ متر قابل پارک خواهد بود.
	واحد مدیریت پروان	۱-۱-۳- هنگام خروج هواپیمای رده F از استند 120R، با در نظر گرفتن محدودیت‌های قید شده در بند فوق، هواپیما بایستی تا روی تاکسی وی A پوش گردد. (هواپیما مجاز به ورود به پروان تاکسی لین نمی‌باشد مگر اینکه کلیه استندهای دوطرف خالی باشد.)
	واحد مدیریت پروان	۱-۱-۴- موقعیت 164L برای پارک هواپیما با حداکثر طول بال و بدنه مندرج در جدول نقشه پروان مسافری طراحی شده و هواپیما (مانند تایپ A306) می‌تواند برای خروج بدون Push Back ادامه مسیر دهد.
	واحد مدیریت پروان	۱-۱-۵- موقعیت 134R برای پارک هواپیما با حداکثر طول بال ۲۵ متر و حداکثر طول هواپیما ۵۰ متر می‌باشد که می‌تواند بدون Push Back ادامه مسیر دهد.
		۲- نحوه تخصیص موقعیت به پروازها توسط واحد مدیریت پروان
	واحد مدیریت پروان	۱-۲- در ابتدای شیفت سرکشیک وقت مدیریت پروان پس از دریافت برنامه ارسالی از گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی (TOC)، با در نظر گرفتن موارد ذیل اقدام به تخصیص موقعیت پارک هواپیماها می‌نماید. الف- نوع و ابعاد هواپیماها ب- ساعت ورود ج- ساعت خروج تبصره: هواپیماهای باری به پروان شرقی (کارگو) هدایت می‌شوند.
	واحد مدیریت پروان	۲-۲- سرکشیک وقت با توجه به زمان خروج بعدی پرواز اقدام به اختصاص موقعیت در پروان مسافری می‌نماید. چنانچه هواپیما پس از تخلیه مسافر و بار به صورت طولانی مدت در پروان مسافری قرار داشته باشد، در صورت کمبود موقعیت برای هواپیماهای ورودی، هواپیما به پروان شرقی (کارگو) منتقل می‌گردد.
	واحد مدیریت پروان	۳-۲- پروازهای که در شرایط اضطراری (اعلام نقص فنی، بیمار بدحال یا هر حالت اضطراری دیگری که خلبان به برج مراقبت پرواز گزارش نموده باشد)، همچنین پروازهای عبوری که به منظور سوختگیری در خواست نشستن در فرودگاه را دارند، در اولین موقعیتی که از تاکسی وی A وارد پروان می‌شوند پارک می‌گردند.
	واحد مدیریت پروان	۴-۲- برای پروازهای حج، موقعیت‌های دارای پل در اولویت می‌باشند. در صورتیکه پل خالی وجود نداشته باشد، هواپیما در موقعیت‌های نزدیک به ترمینال پارک می‌گردد.
	واحد مدیریت پروان	۵-۲- در صورت اطلاع رسانی قبلی، پروازهای VIP در موقعیت‌های نزدیک به ساختمان VIP یا برحسب نیاز نزدیک ساختمان CIP پارک می‌گردند.
	واحد مدیریت پروان	۶-۲- اگر کلیه موقعیت‌های پروان مسافری پر باشند و موقعیت اختصاص داده شده به هواپیمای ورودی تخلیه نشده باشد، و مدت زمان پیش بینی شده برای تخلیه استند در پروان مسافری طولانی باشد به جهت جلوگیری از تاخیر به پرواز، هواپیما در پروان شرقی (کارگو) پارک می‌گردد.



نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما

	واحد مدیریت اپرون	۷-۲- هواپیمایی که از آشیانه خارج می شود، در صورت داشتن پرواز خروجی، موقعیتی در اپرون مسافری به آن اختصاص داده می شود و در غیر این صورت در اپرون شرقی (کارگو) پارک می گردد.
	واحد مدیریت اپرون	۸-۲- در صورت بروز رویدادهای مربوط به کالاهای خطرناک، درخواست خلبان برای موتور گردانی، اعمال مداخلات غیرقانونی در پرواز یا گزارش آلودگی های منجر به بیماری های همه گیر، هواپیما جهت پارک به موقعیت های ایزوله فرودگاه (موقعیت های R5 یا R6) هدایت می شود.
	واحد مدیریت اپرون	۹-۲- به منظور عملیات یخ زدایی یا پاشش ضد یخ روی هواپیما (Anti-icing or Deicing)، هواپیماها به مناطق تعریف شده به این منظور در تاکسی وی U یا A هدایت می شوند.
	شرکت های هواپیمایی و واحد مدیریت اپرون	۱۰-۲- نماینده شرکت هواپیمایی که پرواز ورودی آنها به صورت خالی و بدون مسافر می باشد، جهت تخصیص موقعیت پارک بایستی با اطلاعات دقیق با سرکشیک وقت مدیریت اپرون هماهنگی لازم را بعمل آورد.
LI-AMD-06	واحد مدیریت اپرون	۱۱-۲- موقعیت های اختصاص داده شده به برنامه پروازی ارسالی از گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی (TOC)، توسط سرکشیک وقت مدیریت اپرون در اسرع وقت به شرکت های ارائه دهنده خدمات زمینی (هندلینگ) و شرکت های هواپیمایی ایمیل یا از طریق مقتضی اطلاع رسانی می گردد.
		۳- مسئولیت ها
	TOC	۱-۳- مسئولیت پل های تلسکوپی و برنامه ریزی سیستم هدایت خودکار هواپیما DGS برعهده گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی (TOC) می باشد.
	واحد مدیریت اپرون	۲-۳- هدایت کلیه پروازهای ورودی به استندهای ریموت توسط واحد مارشالینگ مدیریت اپرون انجام می گردد.
	واحد مدیریت اپرون	۳-۳- در استندهایی که مجهز به سیستم هدایت خودکار هواپیما (DGS) می باشند مارشال پرواز را تا ابتدای موقعیت هدایت نموده و بر ادامه کار نظارت می نماید. در صورتیکه سیستم هدایت خودکار به هر دلیلی دچار نقص یا ایراد گردد، مارشال هدایت هواپیما را تا توقف کامل پرواز بر عهده می گیرد.
	واحد مدیریت اپرون	۴-۳- مارشال همزمان با نشست هر پرواز موقعیت پارک هواپیما را از طریق فرکانس رادیویی (VHF (121.6 MHz) به اطلاع کنترلر برج مراقبت پرواز می رساند.
	واحد مدیریت اپرون	۵-۳- جابجایی هواپیماها در اپرون (Reposition): هواپیماهایی که به پل متصل می شوند و پس از تخلیه مسافر قصد ماندن در فرودگاه را دارند، پس از درخواست فنی پرواز از برج مراقبت پرواز و اتصال پوش بک به هواپیما، مارشال هدایت هواپیما را تا ریموت استند تخصیص داده شده انجام می دهد.
		۶-۳- خروج هواپیما از استند (Push Back)
نام شماره ۵۰۰/۸۷۷ مورخه ۹۵/۰۷/۱۹ معاون امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی	شرکت های هواپیمایی	۱-۶-۳- درخواست جابجایی یا شروع Push Back توسط خلبانان و یا پرسنل فنی شرکت های هواپیمایی منوط بر حضور دو نفر ناظر در دو سر بال هواپیما و رعایت مفاد بخش نامه های صادره سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت شهر فرودگاهی بوده و مسئولیت ایمنی هواپیما در استند برعهده شرکت های هواپیمایی و شرکت های ارائه دهنده خدمات زمینی (هندلینگ) می باشد. لازم به توضیح است که محدوده استند پروازی از خط قرمز مجاور تاکسی لین اپرون تا خط قرمز مجاور جاده دسترسی (Service road) مستقر در جلوی استند می باشد.
	شرکت های هواپیمایی و شرکت ها هندلینگ واحد مدیریت اپرون	۲-۶-۳- پس از تقاضای خلبان و شروع عملیات Push Back هواپیما، ایمنی پرواز در استند تا استقرار هواپیما در تاکسی لین وسط اپرون بر عهده شرکت هواپیمایی و شرکت ارائه دهنده خدمات زمینی (هندلینگ) می باشد. همچنین حفظ فاصله ایمن با هواپیماهای پارک شده در استندهای مجاور هنگام عملیات Push Back برعهده شرکت های هواپیمایی و شرکت های ارائه دهنده خدمات زمینی (هندلینگ) می باشد.
	کنترلر برج مراقبت پرواز	۳-۶-۳- مجوز جابجایی هواپیما در اپرون (Reposition)، روشن کردن موتور هواپیما (Start)، آغاز عملیات Push Back هواپیما، نوبت دهی خروج (ترتیب دهی خروج) و خزش هواپیما در اپرون توسط برج مراقبت پرواز صادر می گردد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما

شرکت‌های هواپیمایی	۳-۶-۴- به منظور حفظ ایمنی افراد، ناظرین دوسر بال تا خط قرمز لبه تاکسی لین اپرون هواپیما را همراهی خواهند کرد. (حضور ناظرین دو سر بال تا خط قرمز الزامی است).
واحد مدیریت اپرون	۳-۶-۵- ورود افراد بجز نفر فنی و Push Back به تاکسی لین اپرون ممنوع است.
واحد مدیریت اپرون	۳-۶-۶- در صورت نیاز و تشخیص کنترلر گراند مارشال جهت هدایت هواپیماهای خروجی حاضر خواهد شد.
واحد مدیریت اپرون	۳-۶-۷- جابجایی هواپیماها بین استندها و جابجایی بین اپرون‌ها منوط به حضور مارشال می‌باشد. (حضور مارشال در جابجایی هواپیماها بین استندها الزامی است).
واحد مدیریت اپرون	۳-۶-۸- اخذ شماره استند مقصد قبل از آغاز جابجایی هواپیما در اپرون از واحد مدیریت اپرون توسط کنترلر برج مراقبت پرواز الزامی است.
واحد مدیریت اپرون	۳-۶-۹- هنگام جابجایی هواپیما از اپرون مسافری به اپرون شرقی (کارگو) و بالعکس، مارشال هواپیما را تا دهانه تاکسی‌وی خروجی از اپرون هدایت نموده و مجدداً هدایت هواپیما را در دهانه تاکسی‌وی ورودی به اپرون تا استند برعهده می‌گیرد.
واحد مدیریت اپرون	۳-۷-۷- هرگاه بنا به اقتضای شرایط عملیاتی و یا درخواست شرکت‌های هواپیمایی تغییری در موقعیت پرواز صورت پذیرد، این موضوع با هماهنگی گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی (TOC) توسط مارشال به اطلاع برج مراقبت خواهد رسید. در نتیجه کلیه هماهنگی‌ها در این خصوص می‌بایست با مارشال صورت پذیرد.
واحد مدیریت اپرون	۳-۸-۸- هر زمان مارشال غیر ایمن بودن یک استند را تشخیص دهد می‌بایست در اولین فرصت موضوع را به اطلاع برج مراقبت و در صورتیکه استند متناظر با پل تلسکوپی باشد به گروه برنامه ریزی و هماهنگی پرواز (TOC) نیز برساند. تبصره ۱: کلیه اقدامات در کمترین زمان ممکن می‌بایست صورت پذیرد تا تاخیری برای پارک هواپیمای ورودی ایجاد نگردد. تبصره ۲: مارشال موظف به پیگیری تا رفع مشکل گزارش شده بوده و استفاده مجدد از این استند منوط به عملیاتی اعلام گردیدن این استند توسط مارشال می‌باشد.
واحد مدیریت اپرون	۳-۹-۹- مارشال با اطلاع از آمادگی یک هواپیما برای جابجایی (Reposition) در اپرون توسط کنترلر برج مراقبت پرواز می‌بایست ضمن بررسی با اطلاعات دریافتی از گروه برنامه ریزی و هماهنگی پروازی (TOC) اقدام به هدایت و نظارت بر جابجایی ایمن هواپیما در اپرون نماید.
واحد مدیریت اپرون	۳-۱۰-۱۰- مارشال در صورت تعیین یک موقعیت پارک برای هواپیما در اپرون شرقی (کارگو) می‌بایست ضمن اطلاع رسانی و کسب مجوز از واحد کنترل زمینی برج مراقبت پرواز مبادرت به هدایت و راهنمایی هواپیما به رمپ کارگو نماید.
واحد مدیریت اپرون برج مراقبت پرواز	۳-۱۱-۱۱- در صورت اشغال کلیه موقعیت‌های پارک و عدم امکان استفاده از اپرون شرقی (کارگو) برای پارک پرواز سر کشیک مدیریت اپرون با سر کشیک برج مراقبت پرواز نسبت به اختصاص یکی از تاکسی‌روها هماهنگی لازم را انجام می‌نماید. در این حالت سر کشیک برج مراقبت پرواز مسئول تعیین تاکسی روی مناسب جهت پارک هواپیما بوده و با صلاحدید ایشان هدایت هواپیما انجام خواهد شد.
واحد مدیریت اپرون برج مراقبت پرواز	۳-۱۲-۱۲- جهت پارک هواپیما در موقعیت تاکسی رو مارشال مسئول هدایت ایمن و پارک هواپیما در موقعیت تعیین شده می‌باشد و در این خصوص هماهنگی لازم را با واحد کنترل زمینی برج مراقبت پرواز انجام خواهد داد. تبصره: مارشال موظف است پس از خارج شدن هواپیما، از تاکسی وی بازدید نماید و عملیاتی بودن آنرا به برج مراقبت پرواز اعلام نماید.
واحد مدیریت اپرون	۳-۱۳-۱۳- مارشال موظف است بمحض اطلاع از غیر عملیاتی بودن سیستم هدایت خودکار DGS متناظر با استند، بلافاصله به برج مراقبت اطلاع رسانی کند.
واحد مدیریت اپرون برج مراقبت پرواز	۳-۱۴-۱۴- خروج هواپیما از کلیه استندهای اپرون مسافری و باری (بجز استندهای 134R و 164L) مطابق با طراحی اپرون الزاماً با Push Back امکان پذیر است لذا در هر زمان بنا به درخواست شرکت هواپیمایی از طریق کنترلر برج مراقبت پرواز، در صورتیکه امکان Pushback هواپیمای پارک شده در اپرون به دلیل مشخصی وجود نداشته باشد، مارشال با حضور در موقعیت امکان هدایت ایمن هواپیما بدون Pushback را بررسی می‌نماید و نتیجه را به کنترلر برج مراقبت پرواز اعلام می‌نماید. بدیهی است در صورت اعلام خروج بدون Pushback مارشال مسئول هدایت ایمن هواپیما برای خروج از استند خواهد بود.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل اقدامات و هماهنگی جهت هدایت زمینی هواپیما

	<p>شماره سند: FR-AMD-۰۱ ویرایش: اول صتحة: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما واحد مدیریت ایرون تیت اطلاعات پرواز</p>	 <p>IRAC شهر فرودگاهی امام خمینی</p>																																																																																																																																																																																																																																																																		
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">NO</th> <th style="width: 15%;">AIRLINE</th> <th style="width: 10%;">TYPE</th> <th style="width: 10%;">REGISTER</th> <th style="width: 10%;">ARRIVAL</th> <th style="width: 10%;">POSITION</th> <th style="width: 10%;">MARSHALLER</th> <th style="width: 10%;">DEPARTURE</th> <th style="width: 10%;">MARSHALLER</th> <th style="width: 10%;">DESCRIPTION</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>20</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>21</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>23</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>25</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	NO	AIRLINE	TYPE	REGISTER	ARRIVAL	POSITION	MARSHALLER	DEPARTURE	MARSHALLER	DESCRIPTION	1										2										3										4										5										6										7										8										9										10										11										12										13										14										15										16										17										18										19										20										21										22										23										24										25										<p>TEAM: _____ DATE: _____ SHIFT: DAY <input type="checkbox"/> NIGHT <input type="checkbox"/></p> <p>SUPERVISOR _____ APRON MANAGER _____</p>
NO	AIRLINE	TYPE	REGISTER	ARRIVAL	POSITION	MARSHALLER	DEPARTURE	MARSHALLER	DESCRIPTION																																																																																																																																																																																																																																																												
1																																																																																																																																																																																																																																																																					
2																																																																																																																																																																																																																																																																					
3																																																																																																																																																																																																																																																																					
4																																																																																																																																																																																																																																																																					
5																																																																																																																																																																																																																																																																					
6																																																																																																																																																																																																																																																																					
7																																																																																																																																																																																																																																																																					
8																																																																																																																																																																																																																																																																					
9																																																																																																																																																																																																																																																																					
10																																																																																																																																																																																																																																																																					
11																																																																																																																																																																																																																																																																					
12																																																																																																																																																																																																																																																																					
13																																																																																																																																																																																																																																																																					
14																																																																																																																																																																																																																																																																					
15																																																																																																																																																																																																																																																																					
16																																																																																																																																																																																																																																																																					
17																																																																																																																																																																																																																																																																					
18																																																																																																																																																																																																																																																																					
19																																																																																																																																																																																																																																																																					
20																																																																																																																																																																																																																																																																					
21																																																																																																																																																																																																																																																																					
22																																																																																																																																																																																																																																																																					
23																																																																																																																																																																																																																																																																					
24																																																																																																																																																																																																																																																																					
25																																																																																																																																																																																																																																																																					

ضمیمه ۱۹: دستور العمل نظارت بر سوختگیری



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرون

نام سند: دستورالعمل نظارت بر سوختگیری

شماره سند: WI-AMD-10

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیریانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
-	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت
-	فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
-	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
-	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
-	حوزه معاونت توسعه زیرساختها
-	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
-	شرکت خدمات هوایی سامان
-	شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
-	شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۲/۲۶	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمدرضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

فهرست مندرجات

- ۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل شرح روش نظارت بر سوختگیری هواپیما و واکنش در شرایط ریزش سوخت و دیگر سیالات خطرناک است.
- ۲- حوزه کاربرد: محدوده منطقه هوایی (Airside)
- ۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷
- ۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می‌باشد.
- ۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
نامه شماره ۳۸۶۱۲ مورخه ۹۱/۱۲/۱۸
دستورالعمل‌های استاندارد عملیاتی SOP-L51
DOC9137 PART 1 -2015

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه‌ها، بخشنامه‌ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می‌شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	به روزرسانی

۷- مراحل اجرا:

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
		۱- کلیات
		<p>۱-۱- مقدمه:</p> <p>تأمین شرایط ایمنی و بالا بردن ضریب اطمینان به هنگام سوختگیری هواپیماها بستگی کامل به رعایت دقیق موارد ایمنی دارد. با توجه به توصیه های سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری ICAO در فصل 16 از Doc9137 PART I عملیات سوختگیری هواپیما بوسیله تانکرهای سوخت رسان در پارکینگ هواپیماها بایستی با رعایت ضوابط ایمنی خاص صورت پذیرد. با توجه به سند فوق الذکر مقامات فرودگاهی، شرکت های هواپیمائی و نیز اداره سوختگیری هواپیمای شرکت ملی نفت ایران در قبال ایمنی و پیشگیری از آتش سوزی مسئول هستند. شایان ذکر است این سند قصد جایگزینی رویه های جاری اداره سوختگیری هواپیمای شرکت ملی نفت ایران را ندارد.</p> <p>همچنین ریزش سوخت می تواند موجب مخاطراتی نظیر آسیب به سلامتی کارکنان و آسیب به تجهیزات، آلودگی محیط زیست و از بین رفتن سطوح و ایجاد حریق گردد. دستورالعمل حاضر شامل نکاتی است در خصوص ریزش سوخت که آگاهی داشتن و رعایت این نکات و رویه ها از طرف افراد درگیر و ناظر بر عملیات سوختگیری شامل واحد سوخت رسان، شرکت هواپیمائی مربوطه و پرسنل اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما ضروری بوده و می تواند باعث جلوگیری یا کاهش تبعات ناشی از ریزش سوخت گردد.</p> <p>محیط فرودگاه مکانی است که شماری از فعالیت های هم زمان برای تداوم عملیات هواپیما مطابق برنامه از قبل تعیین شده اتفاق می افتد. برای برآورده ساختن این ضرورت نیازمند است که همه سرویس های زمینی با هم در جهت حفظ محیط کاری ایمن برای پرسنل زمینی و مسافری و حفظ دارایی ها و محیط زیست گام بردارند. برای این منظور قوانین ایمنی پایه مرتبط با عملیات سوخت گیری بایستی درک و اجرا گردد. در غیر این صورت عملیات سوختگیری متوقف شود تا استانداردهای ایمنی مورد نیاز اجرا گردد.</p> <p>جایی که دو موضوع انجام عملیات طبق برنامه و ایمنی نمی توانند با هم به صورت هم زمان حفظ شوند ایمنی بر انجام عملیات طبق برنامه ارجحیت دارد.</p> <p>اپراتورهای سوختگیری بایستی طوری آموزش دیده باشند که عملیات سوخت گیری در جایی که استانداردهای ایمنی موجود نیست را بلا فاصله متوقف سازند.</p>
		<p>۲-۱- تعاریف</p> <ul style="list-style-type: none"> - ریزش سوخت کوچک: وقتی ابعاد سوخت ریخته شده کمتر از نیم متر مربع است. - ریزش سوخت متوسط: وقتی ابعاد سوخت ریخته شده بین نیم تا دو متر مربع است. - ریزش سوخت بزرگ: وقتی ابعاد سوخت ریخته شده بیشتر از دو متر مربع است. - منطقه خطر: به منطقه ای به شعاع ۳ متر از موارد ذیل گفته می شود: <ul style="list-style-type: none"> • دریچه های تخلیه و یا پر کردن سوخت هواپیما • دریچه های ونت • خودرو سوخت رسان، شیلنگ ها و کوپلینگ ها • شیرهای هایدرانت سوخت (اگر موجود باشد)
	مدیریت اپرون	۲- نظارت بر انجام سوختگیری
		<p>۱-۲- به موجب الزامات ذکر شده در فصل 16 از Doc9137 PART 1 مقامات فرودگاهی، شرکتهای هواپیمائی و اداره سوختگیری هواپیمای شرکت ملی نفت ایران هر یک به نحوی مسئول اجرای اقدامات ایمنی هستند. اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما بنا به درخواست شرکت های هواپیمائی در مواقعی که حین عملیات سوختگیری مسافری در هواپیما حضور دارند، با رعایت موارد مذکور در بند ۲,۴ این سند بر عملیات سوختگیری نظارت خواهد داشت. بدیهی است در صورت مشاهده هرگونه تخلف از الزامات ذکر شده در این دستورالعمل، اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما با متخلفین برخورد و گزارش تخلف را با توجه به راهنمایی های بخش ۴ این دستورالعمل به مقامات ذیصلاح ارائه دهد.</p>
	واحد سوخت رسان	<p>۳- اقدامات احتیاطی هنگام سوخت گیری هواپیماها:</p> <p>اقدامات احتیاطی عمومی زیر بایستی در هنگام عملیات سوختگیری هواپیما رعایت گردد:</p>

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل نظارت بر سوختگیری

	"	۱-۳- عملیات سوختگیری در هوای آزاد انجام شود.
	"	۲-۳- باندینگ و /یا گراندینگ (ارتینگ) مطابق با بند ۲،۵ این دستورالعمل انجام گردد.
	"	۳-۳- خودرو سوخت رسان بایستی بشرح زیر در کنار هواپیما مستقر شود: - امکان نزدیک شدن خودروهای نجات و آتش نشانی به هواپیما وجود داشته باشد. - امکان فرار سریع خودروی سوخت رسان در حالات اضطراری وجود داشته باشد. - در صورت بروز آتش سوزی مانع خروج مسافری از هواپیما نباشند. - موتور خودرو سوخت رسان در زیر بال هواپیما قرار نگیرد.
	"	۴-۳- هرگاه مسیر باز خروجی (مسیر فرار خودرو سوختساز) به خاطر حضور سایر وسایل و تجهیزات هندلینگ مسدود گردد عملیات سوخت گیری بایستی قطع گردد تا مسیر باز شود.
	شرکت های هندلینگ	۵-۳- کلیه خودروهای سرویس دهنده به هواپیما نبایستی در هنگام سوختگیری از زیر بال هواپیما عبور نموده یا پارک شده باشند.
	"	۶-۳- آگزوز خودروهای سرویس دهنده به هواپیما نباید تولید جرقه یا شعله نمایند.
	"	۷-۳- ورود تجهیزات ذاتاً غیر ایمن مانند موتورها و آگزوز خودروها، وسایل الکتریکی و الکترونیکی، چراغها و بیکنها به منطقه خطر اکیداً ممنوع می باشد. در صورت ورود هر یک عملیات سوختگیری بایستی بلافاصله قطع گردد.
	"	۸-۳- موتور (Auxiliary Power Unit) A.P.U هواپیما بایستی قبل از شروع عملیات سوختگیری روشن باشد و با خودرو سوخت رسان حداقل ۷ متر فاصله داشته باشد.
	"	۹-۳- چنانچه (Auxiliary Power Unit) A.P.U به هر علتی در زمان عملیات سوختگیری خاموش شود نبایستی تا اتمام عملیات و برطرف شدن خطر اشتعال بخارات سوخت، روشن گردد. در صورت خاموش شدن A.P.U سوختگیری بایستی بلافاصله متوقف گردد و خودرو سوخت رسان از هواپیما جدا شده و پس از روشن شدن A.P.U خودرو سوخت رسان مجدداً جهت تحویل سوخت به هواپیما متصل گردد.
	"	۱۰-۳- عملیات سوختگیری نمی بایست در نزدیکی تجهیزات راداری که در هواپیما یا روی زمین مورد آزمایش یا استفاده است انجام شود.
	"	۱۱-۳- در حین عملیات سوختگیری نبایستی باتری هواپیما نصب یا جدا گردد همچنین شارژر باتریهای هواپیما نیز نبایستی وصل، عملیاتی و یا قطع گردد.
	"	۱۲-۳- در حین عملیات سوختگیری نبایستی دستگاه مولد نیرو (برق) را به هواپیما وصل نمود.
	"	۱۳-۳- در حین عملیات سوختگیری نبایستی وسایل برقی مانند دریل و یا هر گونه وسیله جرقه زا مورد استفاده قرار گیرد.
	"	۱۴-۳- در حین عملیات سوختگیری در نزدیکی هواپیما نبایستی از فلاش استفاده نمود.
	"	۱۵-۳- تا فاصله ۱۵۰ متری از هواپیمایی که در حال سوختگیری است نبایستی هیچگونه شعله باز مانند فندک، کبریت و وسایل برقی مانند دستگاه برش، جوشکاری و غیره مورد استفاده قرار گیرد.
	"	۱۶-۳- حمل و استفاده از کبریت و فندک برای افرادی که در عملیات سوختگیری شرکت دارند ممنوع است.
	مدیریت اپرون	۱۷-۳- چنانچه رعد و برق در نزدیکی فرودگاه وجود دارد نبایستی عملیات سوختگیری صورت پذیرد.
	مدیریت اپرون	۱۸-۳- در مواقعی که چرخ هواپیما داغ شده نبایستی عملیات سوختگیری انجام گیرد.
		۱۹-۳- در هنگام عملیات سوختگیری بایستی خاموش کننده های دستی مناسب و افراد آموزش دیده برای مواجهه مقدماتی با آتش سوخت در اطراف هواپیما وجود داشته باشد. همچنین باید روشی برای فراخوانی سریع سرویس نجات و آتش نشانی در هنگام وقوع آتش سوزی یا ریزش سوخت هواپیما وجود داشته باشد. بایستی از کارایی این تجهیزات از طریق بازرسی و آزمایش های دوره ای اطمینان حاصل شود.
	پرسنل عملیاتی و درگیر در امر سوخت رسانی و خدمات هندلینگ	۲۰-۳- استفاده از تجهیزات ارتباطی الکتریکی و الکترونیکی شامل دستگاه رادیویی، موبایل، آپبدا، رادیو ترانک به دلیل احتمالات زیر ممنوع است. - احتمال القاء جرقه فرکانس رادیویی - احتمال تولید جرقه باتری این وسایل - احتمال تولید جرقه در هنگام تخلیه الکتریسیته ساکن این وسایل

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل نظارت بر سوختگیری

		<p>تبصره: فقط پرسنل عملیاتی و در گیر در امر سوخترسانی خدمات هندلینگ و نظارتی می توانند مطابق با شرایط ذیل از وسایل ذکر شده فوق استفاده نمایند.</p> <ul style="list-style-type: none"> - استفاده از این وسایل در خارج از منطقه خطر و عدم استفاده در داخل منطقه خطر ضروری است. - این پرسنل آموزش لازم در خصوص شناسایی منطقه خطر دیده باشند. - در هنگام استفاده از تجهیزات فوق، از خطرات پرت شدن حواس و ورود به منطقه خطر آگاه باشند. - در صورتیکه استفاده از این وسایل جزء ضروریات کاری پرسنل عملیاتی محسوب می شود بایستی حتی الامکان از تجهیزات ذاتاً ایمن استفاده نمایند. - در جایی که اجرای منطقه خطر (با توجه به تعریف) امکان پذیر نمی باشد.
شرکت های هواپیمایی		<p>۴- اقدامات احتیاطی در هنگامی که مسافر در حین سوختگیری در هواپیما می ماند:</p> <p>بدلیل اهمیت کاهش زمان ترانزیت مسافر(صرفاً برای پروازهای ترانزیت) و بدلیل امنیتی در برخی از موارد (با مسئولیت و درخواست کتبی شرکت هواپیمایی) اجازه داده می شود تا مسافری در حین سوختگیری در هواپیما باقی بمانند. با این وجود سوختگیری هواپیما در هنگامی که مسافری در هواپیما هستند به غیر از مواردی که تعداد کافی از کارکنان آموزش دیده جهت تخلیه سریع و مناسب مسافری موجود باشند ممنوع است. بعلاوه موارد ذکر شده در قسمت پیشین موارد احتیاطی زیر نیز باید در هنگامی که مسافری در حین عملیات سوختگیری در هواپیما هستند رعایت شود:</p>
شرکت های هواپیمایی		<p>۴-۱- بایستی به کلیه مسافری اطلاع داده شود چون هواپیما در حال سوختگیری است از کشیدن سیگار و یا استفاده از هر وسیله ای که تولید شعله و یا جرقه می نماید خودداری نمایند.</p>
		<p>۴-۲- علائم نکشیدن سیگار و درب خروج در داخل هواپیما بایستی روشن گردد.</p>
		<p>۴-۳- بمنظور پیاده شدن مسافری پلکان ها در درب های اصلی قرار گرفته، بایستی درب های اصلی به صورت باز یا نیمه باز بوده و هیچ مانعی در مسیر نباشد و در صورتیکه بعلت شرایط جوی مجبور به بستن درب های اصلی باشند، نبایستی قفل شوند و یک مهماندار در کنار هر یک از درب های بسته قرار بگیرد. اگر فقط یک درب باز می باشد می بایست تجهیزات هندلینگ به شکلی موقعیت بگیرند که اجازه باز شدن و استفاده از سرسره نجات در درب اصلی دیگر وجود داشته باشد.</p> <p>چنانچه پل تلسکوپی به هواپیما متصل شده است، درب های منتهی به ترمینال باز باشند.</p>
		<p>۴-۴- چنانچه در موقع سوختگیری بخارات سوخت به داخل هواپیما نفوذ کرده باشد یا هرگونه خطر دیگری ایجاد شود باید سوختگیری و استفاده از وسائل الکتریکی متوقف شود. (فوراً استفاده از وسائل الکتریکی متوقف شود و از واحد سوخت رسان خواسته شود تا سوخت گیری متوقف گردد).</p>
		<p>۴-۵- فعالیت های هندلینگ و سرویس های زمینی می بایست به شکلی انجام شود که مسیرهای خروج مسدود نگردند.</p>
		<p>۴-۶- باید سیستم ارتباطی دوطرفه بین کارکنانی که بر سوختگیری نظارت می کنند و کارکنان آموزش دیده درون هواپیما وجود داشته باشد تا در صورت احساس هرگونه خطر بلافاصله نسبت به قطع سوختگیری اقدام و خودرو سوخت رسان را از هواپیما دور نمایند.</p>
		<p>۴-۷- تجهیزات زمینی باید به شکلی قرار گیرند که:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تعداد درب های خروجی کافی برای تخلیه سریع مسافری وجود داشته باشد و. - یک مسیر فرار از هر یک از خروجی ها جهت استفاده در مواقع اضطراری وجود داشته باشد <p>تبصره: باید توجه شود که سوخت موجود در هواپیما نبایستی در هنگام وجود مسافری در درون هواپیما تخلیه شود زیرا ریسک وقوع سانحه در این موارد بیشتر است.</p>
		<p>۵- منابع و انتشار انرژی الکتریسیته که ممکن است در طول عملیات سوختگیری ایجاد و منتشر شوند:</p>
		<p>۵-۱- انواع متفاوتی از اختلاف پتانسیل الکتریکی، که خطر تخلیه الکتریکی را به همراه دارند، ممکن است در طول عملیات سوختگیری هواپیما بوجود آید.</p>
		<p>۵-۲- شارژ الکترواستاتیک، که ممکن است در شرایط مساعد در سطح هواپیما یا خودرو سوختگیری انباشته شود.</p>

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل نظارت بر سوختگیری

	خطر تولید جرقه را می توان با باندینگ (اتصال) خودرو سوخت رسان و هواپیما و هم پتانسیل کردن آنها از بین برد. باندینگ از طریق اتصال یک رسانا (سیم یا کابل یا...) به نقاط از پیش تعیین شده در سطوح فلزی هواپیما و خودرو سوخت رسان که تمیز و رنگ نشده باشد انجام می شود. لوله های سوخت رسانای الکتریسیته ممکن است یک رسانای پشتیبان جهت تخلیه هرگونه شارژ الکترواستاتیک باشند، اما دستورالعمل های سوختگیری توصیه می کنند که لوله های سوخت رسانای الکتریسیته نبایستی بعنوان رسانای مناسب جهت انجام باندینگ در نظر گرفته شوند.
۳-۵	زنجیرهای اتصال به زمین در خودروهای سوخت رسان و تیرهای رسانا در خودروهای سوخت رسان و هواپیماها بعنوان یک اقدام احتیاطی استفاده می شوند اما به تنهایی کافی نیست. با این وجود می توانند مفید باشند زیرا در هنگامی که باندینگ به درستی انجام نشود می توانند شارژ الکترواستاتیک را تخلیه نمایند.
۴-۵	برخی از دستورالعمل ها بعنوان یک اقدام ایمنی مضاعف گراندینگ (ارتینگ) جداگانه خودرو سوخت رسان و هواپیما را توصیه می کنند. این اقدام از هرگونه خطر احتمالی که ممکن است بعلت نقص در باندینگ بوجود بیاید، جلوگیری می نماید. با این حال به نظر می رسد در صورت نگهداری و آزمایش مداوم سیم مورد استفاده احتمال بوجود آمدن مشکل در باندینگ ناچیز است.
۵-۵	به طور خلاصه هنگامی که انجام گراندینگ ممکن نباشد، دستورالعمل از بین بردن شارژ الکتریسیته ساکن در طول عملیات سوختگیری به شرح زیر است: - باندینگ (اتصال) هواپیما و خودرو سوخت رسان به یکدیگر، و - باندینگ (اتصال) هواپیما و نازل سوخت به یکدیگر.
۶-۵	هنگامی که انجام گراندینگ ممکن باشد، دستورالعمل از بین بردن شارژ الکتریسیته ساکن در طول عملیات سوختگیری به شرح زیر است: - اتصال به زمین (گراندینگ) خودرو سوخت رسان، - اتصال به زمین (گراندینگ) هواپیما، - باندینگ (اتصال) هواپیما و خودرو سوخت رسان به یکدیگر، و - باندینگ (اتصال) هواپیما و نازل سوخت به یکدیگر. پس از پایان عملیات سوختگیری جدا کردن این اتصالات باید به ترتیب معکوس انجام پذیرد. - اگر سیم باندینگ به صورت سهواً از هر کدام از هواپیما و یا خودرو سوخت رسان جدا گردد بایستی این موضوع سریعاً به اطلاع عوامل سوختگیری رسانده شود تا عملیات سوخت گیری را متوقف کنند. جهت اتصال دوباره بایستی مدت زمانی را جهت تخلیه الکتریسیته ساکن اختصاص داد و هرگز بلافاصله پس از قطع شدن سیم باندینگ نبایستی آن را متصل کرد چون ممکن است به خاطر الکتریسیته ساکن ایجاد جرقه نموده باعث انفجار گردد. - شارژ الکترواستاتیک، ممکن است در حین عملیات سوختگیری در سوخت ایجاد شود و در صورت پتانسیل کافی ممکن است باعث ایجاد جرقه در درون مخزن سوخت هواپیما گردد. این خطر ممکن است با افزودن مواد افزودنی آنتی استاتیک به سوخت کاهش یابد.
۷-۵	جریان های سرگردان، که ممکن است در اثر ایجاد مدار کوتاه و یا دیگر خطاهای سیستم الکتریکی هواپیما ایجاد شود. جریانهای سرگردان را می توان با باندینگ خودرو سوخت رسان و هواپیما از بین برد.
۸-۵	هنگامی که ابتدا هواپیما به خودرو سوخت رسان متصل شده و سپس گراندینگ انجام شود جریانهای بزرگی ممکن است از طریق سیم باندینگ و از خودرو سوخت رسان به زمین جاری شود. وقتی که اتصال به زمین قطع می شود ممکن است ایجاد جرقه نماید. برای پرهیز از این امر توصیه می شود که همانطور که توضیح داده شد، گراندینگ به شکل مستقیم انجام شود و نه از طریق سیم باندینگ و خودرو سوخت رسان. در مواقعی که عملیات سوخت رسانی بوسیله هایدرانت انجام می گیرد نبایستی لوله هایدرانت بعنوان اتصال زمین مورد استفاده قرار گیرد.
۹-۵	به طور خلاصه می توان نتیجه گرفت که خطر ناشی از جریان های سرگردان بوسیله باندینگ هواپیما و خودرو سوخت رسان از بین می رود.
۶	مواجهه با ریزش سوخت
۶-۱	اقدامات کلی

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل نظارت بر سوختگیری

		<p>ضروری است که تمامی حالات ریزش سوخت (بدون توجه به ابعاد و محل آن) به واحد مدیریت اپرون اطلاع داده شود تا با نظارت اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما به روشی ایمن و سریع به آن رسیدگی شود. مسئولیت جلوگیری از ریزش سوخت و جمع آوری آن با واحد سوخت رسان و شرکت هواپیمایی مربوطه می باشد. اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما مسئول کنترل و نظارت بر جمع آوری سوخت ریخته شده با شرایط مذکور در بند ۳،۲ این دستورالعمل می باشد. رویه کلی در هنگام مواجهه با ریزش سوخت به قرار ذیل می باشد:</p>
		۲-۶- جریان سوخت قطع گردد.
		۳-۶- خاموش کننده ها پشت به باد و بطرف منطقه ریزش سوخت قرار داده شود.
		۴-۶- بلافاصله به واحد مدیریت اپرون اطلاع داده شود (نوع ریزش سوخت: بزرگ، متوسط یا کوچک ذکر گردد).
		۵-۶- پیش از رسیدن اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما نفرات زمینی حاضر می بایست در کنار خاموش کننده‌ها در حالت آماده باش حضور داشته باشند و نفرات دیگری خودروها و افراد را از منطقه آلوده دور نمایند.
		۶-۶- در زمان ریزش سوخت و فعالیت‌های مرتبط با جمع آوری و پاک سازی در مقادیر متوسط و بزرگ، به منظور حذف منابع اگر موتور در جرقه و اشتعال، خودروهای سوخت گیری جایجا نگردند، هیچ تجهیزاتی استارت نخورد از جمله (GPU) اگر موتور در حال کار است خاموش نگردد و اگر خاموش است روشن نگردد (احتمال اینکه سوخت ریخته شود در اثر engine back fire در حین شروع بکار موتور یا خاموش شدن آن مشتعل شود زیاد است).
		۷-۶- هر ریزش سوختی باید در ابتدا و بلافاصله به کمک مواد جاذب سوخت کنترل و احاطه شود، سپس توسط مواد جاذب یا جاروب مخصوص از زمین برداشته شود.
		۸-۶- به استثنای مواردی که مواد جاذب موجود نباشد یا قادر به استفاده از روش بهتری برای کاهش خطر سوخت ریخته شده نباشیم، نباید ریزش سوخت را با شستن با آب برطرف نمود، همچنین باید از ورود سوخت به کانال ها و مسیرهای عبور آب و فاضلاب جلوگیری گردد و در صورت ورود، موضوع می باید به اطلاع اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما برسد.
		<ul style="list-style-type: none"> - در صورت ریزش سوخت از نوک بال‌ها برای جمع آوری نشت سوخت فقط باید از ظروف فلزی خالی استفاده گردد. - از ظروف پلاستیکی نباید برای جمع آوری یا نگهداری سوخت استفاده گردد. این ظروف ممکن است باعث تولید الکتریسیته ساکن شده که خطر اشتعال را در پی خواهد داشت. <p>تبصره: در صورت ریزش سوخت و یا دیگر سیالات مضر (روغن موتور، روغن هیدرولیک، اسید باتری و ...) در مواردی غیر از عملیات سوختگیری از قبیل ریزش از خودروها و تجهیزات، تصادف، تعمیر یا سرویس خودرو یا هواپیما و ... علاوه بر رعایت مسائل ایمنی، طبق رویه های ذکر شده در این دستورالعمل وقوع ریزش گزارش شده و خسارت وارده محاسبه می گردد.</p>
		۷- محدود سازی و پاکسازی سوخت ریخته شده
واحد سوخت رسانی		<p>۷-۱- اقداماتی که بلافاصله و در تمامی حالات ریزش سوخت باید انجام شود:</p> <ul style="list-style-type: none"> - قطع جریان سوخت و اطلاع به آتش نشانی - هیچ نوع تجهیزات موتوری اجازه کار در مجاورت محدوده آلوده را تا زمانیکه ریزش سوخت محدود و کنترل نشده و شرایط ایمن از طرف فرد با صلاحیت از اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما اعلام نگردیده است، ندارند. - در صورتیکه اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما یا مقامات فرودگاهی یا شرکت های هواپیمایی تشخیص دهند که ابعاد منطقه ریزش سوخت خطری جدی برای هواپیما ایجاد می کند نسبت به تخلیه ایمن مسافرین و خدمه اقدام گردد. - نسبت به تعیین افرادی برای ایجاد محدوده ورود ممنوع با استفاده از علائم و نشانگرهای مناسب (حداقل به شعاع ۱۵ متر در اطراف منطقه ریزش سوخت) در اطراف منطقه آلوده به سوخت اقدام گردد. این افراد موظف به اعمال محدودیت در منطقه آلوده در خصوص فعالیت افراد و تجهیزات هستند تا زمانیکه سوخت محدود و کنترل و جمع آوری گردد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل نظارت بر سوختگیری

		<p>- گسترش سوخت ریخته شده را با ایجاد مانعی از مواد جاذب در مسیر جاری شدن سوخت کنترل کنید. هدف در ابتدا کنترل یا توقف گسترش سوخت ریخته شده و سپس احاطه و در بر گرفتن آن است. از کانالها و جویها نیز باید با ایجاد مانع و در پوش نهادن بر ورودیها حفاظت کرد.</p>
		<p>۲-۷- پس از اینکه موارد مذکور در بندهای فوق اجرا گردید، پاکسازی و برداشتن سوخت از استفاده از مواد جاذب و دیگر روشهای تایید شده انجام پذیرد.</p>
		<p>۳-۷- همه سوخت ریخته شده باید پاک گردد تا حدی که هیچ سوختی بر روی زمین باقی نماند، اقداماتی که باید برای نیل به این منظور انجام شود به شرح زیر است:</p> <ul style="list-style-type: none"> - مواد جاذب را می بایست از کیسه محتوی آن و تا حد امکان نزدیک به سطح زمین استفاده کرد تا از هدر رفتن آن در اثر باد جلوگیری گردد. - مواد جاذب می بایست پخش شده تا به اندازه کافی مانع توسعه و یا روان شدن سوخت گردیده و مسیر حرکت آنرا مسدود سازد. - مواد جاذب سوخت می بایست بر روی سوخت ریخته شود تا حدی که پوشش لازم برای پوشاندن سوخت را (پس از اینکه ریزش مسدود بطور کامل در بر گرفته شد) ایجاد کند. - مواد جاذب می بایستی بهم زده شود تا اطمینان حاصل گردد که بیشترین مقدار سوخت جذب گردیده است. - موادی که سوخت را به خود جذب کرده اند می بایست در ظروف مناسب جمع آوری گردند و به شکل مناسب دفع گردد. - در صورت تشخیص و صلاحدید واحد مدیریت اپرون ناحیه ای که سوخت در آن ریخته شده باید توسط خودرو scrubbing در صورت وجود آن در فرودگاه تمیز گردد. - اگر سوخت به مسیرهای فاضلاب و جویها وارد شوند باید بلافاصله جهت رفع آنها اقدام گردد.
FR-AMD-08	<p>نماینده شرکت ارائه دهنده خدمات هندلینگ، شرکت هواپیمایی و یا شرکت سوخت رسانی</p>	<p>۸- خسارات در صورت ریزش سوخت یا دیگر مواد خطرناک روی زمین و وارد آمدن خسارت به سطوح، زیرساختها یا تجهیزات فرودگاه، شرکت مقصر ملزم به پرداخت جریمه و خسارت وارده به فرودگاه است. میزان این جریمه با توجه به میزان خسارات وارده محاسبه شده و پرداخت آن الزامی است. ضروری است فرم ورود خسارت به سطوح توسط نماینده شرکت ارائه دهنده خدمات هندلینگ، شرکت هواپیمایی و یا شرکت سوخت رسانی امضاء گردد.</p>
		<p>۹- تردد زیر دریچه سوخت (ونت) در زمان سوختگیری هواپیما: هنگام سوختگیری هواپیما ورود به دایره ایمنی به مرکز دریچه سوخت هواپیما روی نوک بالها (ونت) برای افراد غیر مجاز ممنوع است. لذا:</p>
FR-AMD-08		<p>۹-۱- همه کارکنان بایستی از موقعیت دریچه سوخت جهت عدم تردد در مناطق زیر دریچهها آگاه باشند.</p>
	شرکت های هندلینگ	<p>۹-۲- موقعیکه مسافری به صورت زمینی و در حال راهنمایی به سوی پله هواپیماها می باشند کارکنان بایستی مطمئن باشند که مسافری در منطقه ای ایمن و بیرون از منطقه زیر بال و دور از دریچه های سوخت قرار دارند.</p>
	شرکت های هندلینگ	<p>۹-۳- ممکن است وزش باد حتی کم و سوخت در حال ریزش، سبب آلوده شدن کارکنان و یا مسافری گردد. پس بایستی پرسنل آلوده شده به سوخت به همراه لباس های آلوده زبردوش آب قرار گیرند و لباسها بایستی به دلیل امکان جرقه و الکتریسیته ساکن (به خاطر پوشاک مصنوعی) و خطر احتراق زیر دوش در آورده شوند.</p>
		<p>۹-۴- استقرار محفظه های آب جهت شستشوی چشمان و صورت کارکنان در محدوده نزدیک به عملیات سوختگیری الزامی است.</p>
		<p>۱۰- گزارش دهی</p>

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل نظارت بر سوختگیری

		۱۰-۱- واحد مدیریت اپرون باید در صورت مشاهده هرگونه تخلف از الزامات ذکر شده در این دستورالعمل، گزارش مربوطه را تهیه و ارائه نماید.
FR-AMD-08		۱۰-۲- واحد مدیریت اپرون باید گزارش مربوط به ریزش سوخت به همراه مستندات مربوطه (عکس و فرم) را تهیه و ارائه نماید.

	<p>شماره سند: FR-AMD-۰۸ ویرایش: اول صفحه: ۱ از ۱</p>	<p>اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما واحد مدیریت ایرون فرم برآورد خسارت</p>	 <p>شرکت فرودگاهی امام خمینی</p>
<p>بازدید کننده: تیم: کشیک: <input type="checkbox"/> روز <input type="checkbox"/> شب تاریخ: ساعت:</p>			
<p>خسارت به:</p>			
<p><input type="checkbox"/> خودرو یا تجهیزات <input type="checkbox"/> اسکالت <input type="checkbox"/> فنس <input type="checkbox"/> بتن <input type="checkbox"/> JET WAY <input type="checkbox"/> سایر موارد</p>			
<p>علت خسارت:</p>			
<p><input type="checkbox"/> ریزش سوخت <input type="checkbox"/> ریزش روغن <input type="checkbox"/> تصادف و برخورد <input type="checkbox"/> FOD <input type="checkbox"/> سایر موارد</p>			
<p>عامل خسارت:</p>			
<p>نام شرکت هواپیمایی: خودرو یا وسیله: نام و نام خانوادگی (مسئول نماینده): سمت:</p>	<p>علامت ثبت و نوع هواپیما: شماره کارت تردد/ADP: امضاء:</p>	<p>نوع و شماره</p>	
<p>خسارت دیده:</p>			
<p>بخش های</p>	<p>پلاک:</p>	<p>الف: <input type="checkbox"/> خودرو یا تجهیزات نوع خودرو و تجهیزات:</p>	
<p>آسیب دیده:</p>			
<p>ب: <input type="checkbox"/> اسکالت یا بتن ج: <input type="checkbox"/> فنس یا دیوار د: <input type="checkbox"/> JET WAY</p>	<p>منطقه آسیب دیده: منطقه آسیب دیده: شماره:</p>	<p>ابعاد (متر مربع): ابعاد (متر مربع): بخش های آسیب دیده:</p>	
<p>توضیحات و اقدامات انجام شده:</p>			
<p>سرکشیک: رئیس اداره ایمنی زمینی</p>			
<p>معاونت محترم امور اقتصاد و سرمایه گذاری شرکت شهر فرودگاهی احتراماً، با استناد به خصوص بند تعیین می گردد. خواهشمند است دستور فرمایید اقدام مقتضی به عمل آورند. معاون امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امضاء</p>			

ضمیمه ۲۰: دستور العمل فعالیت‌های عمرانی و ساختمانی در ایرساید



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی هواپیما - واحد مدیریت پرواز

نام سند: دستورالعمل فعالیت های عمرانی و ساختمانی در منطقه هوایی (Air Side)

شماره سند: WI-AMD-11

ویرایش: دوم

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO) (8به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
-	حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت
-	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
-	فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران
-	شرکت خدمات هوایی سامان
-	حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
-	مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی
-	شرکت های هواپیمایی مستقر در فرودگاه
-	حوزه معاونت توسعه زیرساختها

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۳/۸	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمد رضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل فعالیتهای عمرانی و ساختمانی در ایرساید

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل ایجاد هماهنگی بین واحد مدیریت پرواز و واحدهای مرتبط با انجام عملیات عمرانی و ساختمانی در ایرساید و شرکت های پیمانکار به منظور حصول اطمینان از رعایت ایمنی می باشد.

۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Airside)

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری
دوم	به روز رسانی کلی

اسناد مرتبط	مسئول	شرح
	مدیریت حراست	۱- کسب مجوز امنیتی طرح‌های عمرانی در منطقه هوایی (Airside) از اداره حراست
WI-AMD-04 FR-AMD-23	متقاضی (پیمانکار)	۲- ارائه درخواست جهت ورود به ایرساید به منظور انجام عملیات عمرانی (مطابق با دستورالعمل درخواست تردد در منطقه هوایی (Airside))
WI-AMD-05	واحد مدیریت اپرون	۳- حضور کلیه عوامل شرکت پیمانکار شاغل در منطقه هوایی (Airside) در کلاس توجیهی واحد مدیریت اپرون (مطابق با دستورالعمل آموزشی)
	متقاضی (پیمانکار)	۴- معرفی یک نماینده از شرکت پیمانکار به عنوان مسئول پاسخگو، همراه با شماره تماس که به صورت شبانه روز در دسترس باشد (جهت تماس در مواقع اضطراری) و ارتباط مداوم نماینده یاد شده با واحد مدیریت اپرون و انجام هماهنگی های لازم (ترجیحاً ناظر ایمنی شرکت پیمانکار در منطقه عملیات ساختمانی)
FR-AMD-09	متقاضی (پیمانکار)	۵- تکمیل فرم MOWP
طرح اضطراری فرودگاه	متقاضی (پیمانکار)	۶- تعیین موقعیت کارگاه بر اساس نقشه GRID MAP
	واحد مدیریت اپرون	۷- تعیین مسیرهای تردد داخل منطقه هوایی (Airside) پرسنل و تجهیزات پیمانکار از مبادی ورودی به موقعیت عملیات ساختمانی
	متقاضی (پیمانکار)	۸- تعیین ساعت شروع و پایان کار روزانه.
	متقاضی (پیمانکار)	۹- مشخص نمودن محدوده کارگاه با استفاده از نوارهای هشدار دهنده، چراغ های اعلام خطر سولار
	متقاضی (پیمانکار)	۱۰- استفاده از وسایل حفاظت فردی (جلیقه شبرنگ دار، کلاه ایمنی، دستکش، کفش ایمنی، چکمه و...) جهت کارکنان و کارگران در محوطه کارگاه.
	متقاضی (پیمانکار)	۱۱- در دسترس بودن وسایل اطفاء حریق و جعبه کمک های اولیه در محوطه کارگاه
WI-QAO-07	متقاضی (پیمانکار)	۱۲- رفع سریع FOD و یا سایر مواردی که توسط واحد مدیریت اپرون به عنوان مانع تشخیص داده شود.
	متقاضی (پیمانکار)	۱۳- تامین سیلندر اطفائیه مورد تایید واحد مدیریت اپرون هنگام انجام فعالیت‌های پرخطر مانند جوشکاری و غیره با حضور ناظر ایمنی
	متقاضی (پیمانکار)	۱۴- انجام هماهنگی با مراقبت پرواز در صورت استفاده از وسایل و تجهیزات دارای ارتفاع بالا.
WI-AMD-03	متقاضی (پیمانکار)	۱۵- استفاده از جلیقه های رنگی شبرنگ در طول حضور در منطقه هوایی (Airside).
WI-AMD-03	متقاضی (پیمانکار)	۱۶- رعایت کامل مقررات و دستورالعمل های ترافیکی در صورت نیاز به استفاده از خودرو.
WI-QAO-07	متقاضی (پیمانکار)	۱۷- خروج کلیه وسایل و ابزارآلات و رفع موانع ایجاد شده پس از پایان کار و اخذ تاییدیه واحد مدیریت اپرون.
WI-AMD-03	متقاضی (پیمانکار)	۱۸- خودداری اکید از خروج از مسیر تعیین شده و یا ورود به باند و تاکسی‌وی‌ها

ضمیمه ۲۱: دستورالعمل کار در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان



طرح استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی، کیفیت و زیست محیطی

نام واحد: اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما - واحد مدیریت پرون

نام سند: دستورالعمل کار در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان

شماره سند: WI-AMD-12

ویرایش: اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرائی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.	
- حوزه معاونت عملیات هوانوردی و نماینده اجرایی شرکت	- حوزه معاونت توسعه زیرساختها شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی
- فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران	- شرکت خدمات هوایی سامان
- حوزه معاونت امور فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی	- شرکت خدمات فرودگاهی همراه کوشا کیش
- مدیریت حراست شرکت شهر فرودگاهی	- شرکتهای هواپیمایی مستقر در فرودگاه

امضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۱۳۹۷/۲/۲۷	معاون اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	حبیب غلامی	تهیه کنندگان
		رئیس اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما	محمود شایان فرید	
		مدیر ایمنی و تضمین کیفیت	محمد رضا حبیبی	
		عضو هیات مدیره	مهدی علی عسگری	تایید کنندگان
		عضو هیات مدیره و معاون امور فرودگاهی	علی رستمی	
		رئیس هیات مدیره و مدیر عامل	شهرام آدم نژاد	تصویب کننده

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کار در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان

فهرست مندرجات

۱- هدف: هدف از تدوین این دستورالعمل تعیین وظایف واحد مدیریت پرواز در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان می باشد.

۲- حوزه کاربرد: منطقه هوایی (Air Side)

۳- حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستورالعمل بند ۷

۴- مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

۵- فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
صورتجلسه بررسی پدیده جوی مورخ ۹۰/۱/۲۰
طرح اضطراری فرودگاه

۵-۱- تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع (LS-QAO-04)

ثبت و ضبط می شود.

۶- جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

شرح	مسئول	اسناد مرتبط
۱- در صورت دریافت پیش بینی بروز شرایط دید کم، وقوع باد شدید یا طوفان توسط برج مراقبت پرواز، این اطلاعات بایستی به واحد مدیریت پرواز اطلاع رسانی شود.	برج مراقبت پرواز و مدیریت پرواز	
۲- شرایط باد شدید یا طوفان		
۱-۲- وقتی که هشدار هواشناسی یا اطلاع رسانی برج مراقبت پرواز درباره باد شدید دریافت شد، بلافاصله بایستی توسط واحد مدیریت پرواز به مسئولین شرکت‌های هواپیمایی و هندلینگ اطلاع داده شود.	مدیریت پرواز	
۲-۲- واحد مدیریت پرواز بایستی بلافاصله اقدام به بازدید از محوطه پرواز، پروازهای موجود در استندها و وسایل و تجهیزات هندلینگ و جابجایی بار نماید. ترمز دستی و چاکس گذاری کلیه تجهیزات هندلینگ در شرایط باد شدید الزامی است.	مدیریت پرواز	
۲-۳- در صورت مناسب نبودن چاکس پروازها و یا پراکنده بودن وسایل و تجهیزات هندلینگ شرکت‌ها در محوطه بلافاصله با شرکت مذکور تماس گرفته تا در حداقل زمان نسبت به جمع آوری وسایل و ایمن سازی لازم اقدام نمایند.	مدیریت پرواز	
۲-۴- چاکس گذاری کامل هواپیماها (دو طرفه تمامی چرخهای هواپیما) در شرایط وزش باد شدید الزامی است. (چرخ دماغه و چرخ‌های زیر بال)	شرکت‌های خدمات هندلینگ	
۲-۵- مدیریت پرواز ملزم به نظارت بر ایمن سازی و رعایت نکات ایمنی پیمانکاران واقع در منطقه هوایی در شرایط پیش بینی بروز باد شدید است.	مدیریت پرواز	
۲-۶- تصمیم گیری در خصوص باقی ماندن هواپیما در معرض باد و یا تغییر مکان آن به محل محصور و وظیفه مدیر شرکت هواپیمایی و یا نماینده و مالک هواپیما است. در صورت افزایش سرعت باد لازم است عوامل مربوطه از بسته شدن مل‌ها و پره‌های گردان اطمینان حاصل نمایند.	شرکت‌های هواپیمایی مدیریت پرواز	
۲-۷- پس از دریافت اعلام وضعیت عادی از سوی برج مراقبت پرواز، واحد مدیریت پرواز بایستی از محوطه بازدید نموده و خسارات و FOD های احتمالی را گزارش نماید.	مدیریت پرواز	
۲-۸- پیگیری رفع FOD و از سرگیری شرایط عادی پروازی در پروازها توسط مدیریت پرواز انجام خواهد شد.	مدیریت پرواز	
۲-۹- کلیه شرکت‌های هواپیمایی و شرکت‌های هندلینگ موظف به رعایت قوانین و مقررات درج شده در GOM شرکت مربوطه در شرایط بروز باد شدید یا طوفان هستند.	کلیه شرکت‌های هواپیمایی و شرکت‌های هندلینگ	
۲-۱۰- در شرایط پیش بینی وقوع رعد و برق یا صاعقه در اطراف فرودگاه اقدامات زیر باید انجام گردد:	مدیریت پرواز	
۲-۱۰-۱- در شرایط که باد شدید یا طوفان به همراه رعد و برق یا صاعقه در خارج از شعاع ۸ کیلومتری فرودگاه پیش بینی شده یا وجود داشته باشد بایستی مدیریت پرواز، هشدارهای لازم را به کلیه شرکت‌های هندلینگ، هواپیمایی، ارگان‌ها و سازمانهای تردد کننده در سطوح پروازی اطلاع رسانی نماید. (کلیه افراد بایستی به نحو مقتضی مطلع گردند).	مدیریت پرواز	
۲-۱۰-۲- در شرایط که باد شدید یا طوفان به همراه رعد و برق یا صاعقه در داخل شعاع ۸ کیلومتری فرودگاه پیش بینی شده یا وجود داشته باشد بایستی مدیریت پرواز، هشدارهای لازم را به کلیه شرکت‌های هندلینگ، هواپیمایی، ارگان‌ها و سازمانهای تردد کننده در سطوح پروازی اطلاع رسانی نماید (کلیه افراد بایستی به نحو مقتضی مطلع گردند). و کلیه افراد باید فعالیت‌های خویش را به نحوی مدیریت کنند که در شرایط رعد و برق یا صاعقه به شعاع ۵ کیلومتری فرودگاه یا داخل آن رسید بتوانند کلیه فعالیت‌های خویش را متوقف سازند.	مدیریت پرواز و کلیه افراد تردد کننده در سطوح پروازی	

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کار در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان

		هرگاه فاصله بین نور ناشی از برق و شنیدن صدای رعد بین ۱۵ تا ۲۵ ثانیه باشد، رعد و برق یا صاعقه در فاصله ۵ تا ۸ کیلومتری فرودگاه وجود دارد.
مدیریت اپرون و کلیه افراد تردد کننده در سطوح پروازی	۲-۱-۳- در شرایط که باد شدید یا طوفان به همراه رعد و برق یا صاعقه در داخل شعاع ۵ کیلومتری فرودگاه وجود داشته باشد، کلیه فعالیت‌ها در منطقه هوایی (Airside) باید متوقف شده و افراد به منطقه امن بروند. هرگاه فاصله بین نور ناشی از برق و شنیدن صدای رعد کمتر از ۱۵ ثانیه باشد، رعد و برق یا صاعقه در فاصله داخل ۵ کیلومتری فرودگاه رخ می‌دهد.	
		۳- شرایط دید کم
برج مراقبت پرواز	۳-۱- دستورالعمل‌های دید کم (LVPS) زمانی در فرودگاه اجرا می‌شود که دید افقی به کمتر از ۸۰۰ متر و دید روی باند (RVR) به کمتر از ۵۵۰ متر رسیده یا پیش بینی شود که دید به کمتر از این مقدار نزول خواهد کرد یا زمانیکه سقف ابر به ۲۰۰ پا یا کمتر کاهش یابد. تشخیص و اعلام این وضعیت برعهده برج مراقبت پرواز است.	
مدیریت اپرون	۳-۲- نظارت بر ایمنی در اپرون و ملزم نمودن پرسنل به رعایت مقررات و دستورالعمل‌های عملیات در شرایط دید کم به عهده واحد مدیریت اپرون می‌باشد.	
اداره کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز) مدیریت اپرون	۳-۳- در صورت اعلام شرایط دید کم و اجرای مقررات مربوطه از طرف برج مراقبت پرواز بایستی پیام هشدار از طریق سیستم ارتباطی فرودگاه به شرکت‌های هواپیمایی و کارکنان ارسال گردد. واحد مدیریت اپرون موظف است شرکت‌های هندلینگ را از وضعیت دید کم مطلع سازد.	
کلیه پرسنل تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۴- در شرایط دید کم احتمال تداخل عملیات جاری در اپرون با تاکسیویها به دلیل نزدیکی و هم‌مرز بودن آن‌ها وجود دارد لذا کارکنان بایستی نسبت به تردد هواپیماها در تاکسی وی‌ها هوشیار بوده و تمامی الزامات و محدودیت‌هایی که اعلام می‌گردد را رعایت نمایند.	
	۳-۵- در برخی موارد وضعیت دید از نظر کاربران فرودگاه مناسب است، ولی برای عملیات هوانوردی کافی نبوده و تحت عنوان شرایط دید کم قرار می‌گیرد.	
	۳-۶- در صورت ابلاغ اجرای دستورالعمل دید کم به کارکنان، موارد ذیل باید رعایت گردد:	
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۶-۱- تنها خودروهای مراقبت پرواز، اداره عملیات ایمنی زمینی هواپیما، خودروهای کشنده و خودروهایی که توسط واحد مدیریت اپرون اسکورت میشوند، مجاز به تردد در سطوح پروازی هستند و این مورد با کنترل مستقیم مراقبت پرواز خواهد بود.	
مدیریت اپرون	۳-۶-۲- کلیه عملیاتی که جهت جابجایی هواپیماها توسط خودروهای کشنده و یا توکار در حال انجام است حتی الامکان باید متوقف گردد و در مواقع ضروری تنها با اسکورت خودروهای واحد مدیریت اپرون (مارشالر) امکان پذیر خواهد بود.	
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۶-۳- رانندگان بایستی با محدودیت‌های اپرون آشنا باشند و نباید خطوط سفید دابل مابین تاکسی‌وی و اپرون را قطع نمایند. این خطوط مرز بین تاکسی وی و اپرون است.	
مدیریت اپرون	۳-۶-۴- جهت هشدار به رانندگان در نقاط تقاطع مسیر تردد خودروها و تاکسی وی‌ها از موانع متحرک استفاده گردد.	
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۷- تقاطع تاکسی وی‌ها در شرایط دید کم زمانیکه میزان دید گزارش شده توسط سیستم RVR به ۵۰۰ متر تقلیل پیدا کرد، کلیه تقاطع تاکسی‌وی‌ها تحت کنترل توسط مراقبت پرواز بسته خواهند شد و ماشین آلات و تجهیزات مجاز به قطع تاکسی‌وی‌ها نخواهند بود.	
		۳-۸- دید کم در اپرون
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۸-۱- وقتی که دید افقی به مقادیر ۸۰۰ متر یا کمتر کاهش پیدا کرد، کارکنان باید موارد ذیل را رعایت نمایند:	

نظام نامه فرودگاهی - دستورالعمل کار در شرایط دید کم، باد شدید یا طوفان

کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۸-۱-۱- چراغ‌های بیکن، کوچک جلو، خطر عقب و نورپایین خودروهایی که در سطوح پروازی تردد میکنند باید روشن بوده و رانندگان با احتیاط کامل رانندگی نمایند. ۳-۸-۱-۲- تبصره: استفاده از نور بالا در سطح پروازی در کلیه شرایط ممنوع است.
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۸-۱-۳- چراغهای مشخص کننده خودرو باید روشن باقی بماند.
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۸-۱-۴- تنها تردهای ضروری روی اپرون صورت گیرد.
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۸-۱-۵- کلیه کارکنان باید از احتمال ورود قریب الوقوع هواپیما به استندآگاه بوده و همواره مسیر ورود هواپیما به استند را خالی نگه دارند.
کلیه کارکنان تردد کننده در سطوح پروازی	۳-۸-۱-۶- حداکثر سرعت تجهیزات، ماشین آلات و خودروها در شرایط دید کم در سرویس رودها و جاده‌های دسترسی به ۱۰ کیلومتر بر ساعت کاهش یابد.
مدیریت اپرون	۴- لغو شرایط دید کم زمانیکه مراقبت پرواز خبر پایان شرایط دید کم را اعلام نماید، واحد مدیریت اپرون بایستی وضعیت عادی را به اطلاع شرکت‌های هندلینگ برساند.

ضمیمه ۲۲: شیوه نام صدور مجوز تردد فرودگاهی



شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

نام واحد: اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) - اداره حفاظت اسناد

نام سند: شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

شماره سند: WI-SEC-04

ویرایش: اول

هرگونه دخل و تصرف، تکثیر و توزیع غیرمجاز این مدرک ممنوع بوده و چنانچه نیاز به تغییر یا اصلاحی در این سند وجود دارد موارد را طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (PR-QAO-08) به دفتر ایمنی، استاندارد و تضمین کیفیت اعلام نمایید.

این سند به واحدهای ذیل توزیع شده است.

- کلیه ذینفعان شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

اعضاء	تاریخ	واحد / سمت	نام و نام خانوادگی	
	۹۷، ۹، ۱۹	اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) - اداره حفاظت اسناد	اکبر نیرامی	تهیه کننده
	۹۷، ۹، ۱۹	مدیر کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	حسن خوشخو	تایید کننده
	۹۷، ۹، ۲۷	رئیس هیات مدیره و سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	علی رستمی	تصویب کننده

این دستورالعمل در آذرماه ۹۷ توسط رئیس هیات مدیره، سرپرست و رئیس کمیته امنیتی و حفاظتی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) به تأیید و تصویب رسیده است

این سند از تاریخ تصویب اعتبار داشته و لازم الاجرا می باشد.

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

(۱) هدف: هدف از تدوین این شیوه نامه، بیان فرایند صدور مجوزهای ترددی و دسترسی به سطوح پروازی و طبقه بندی شده شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) بر اساس استانداردهای سند ۸۹۷۳ و برنامه امنیتی فرودگاهی می باشد.

(۲) حوزه کاربرد: سطوح پروازی و مناطق طبقه بندی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

(۳) حوزه مسئولیت: مطابق شرح دستور العمل بند ۷

(۴) مدت اعتبار: این سند تا تاریخ ابلاغ اصلاحیه بعدی معتبر می باشد.

(۵) فهرست مراجع و مدارک:

نام مرجع / مدارک مرتبط
تبصره ۴ ماده ۱۶ مصوبه ۵۲۹ شورای عالی امنیت ملی
الزامات برنامه ملی امنیت هواپیمایی کشوری
برنامه امنیتی فرودگاه

۵-۲ تاریخ ویرایش مستندات فوق در لیست قوانین، آیین نامه ها، بخشنامه ها و مراجع

(LS-QAO-04) ثبت و ضبط می شود.

(۶) جدول بازنگری:

شماره ویرایش جدید	علت بازنگری

در راستای اجرای تبصره ۴ ماده ۱۶ مصوبه ۵۲۹ شورای عالی امنیت ملی این شیوه نامه تحت عنوان " شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی" به شرح ذیل تهیه و تدوین گردیده است.

۱- کلیات

۱-۱ تعاریف

ایکائو:

سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری.

سازمان:

سازمان هواپیمایی کشوری.

دفتر:

اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

مناطق طبقه بندی شده: (RSA) Restricted Area

مناطق است از بخش فرودگاه که با ریسک بالا تشخیص داده شده و علاوه بر کنترل دسترسی، دیگر کنترل‌های امنیتی در مورد آن اعمال می‌گردد. اینگونه مناطق معمولاً شامل سالن ترانزیت، کلیه مناطق خروجی مسافریین مابین نقاط پذیرش مسافر و هواپیما، پارکینگ هواپیما، مناطق بازرسی جامه دانه‌ها، مناطق سرویس هواپیما، مناطقی که بار و محموله های باری بازرسی می‌شود، کیت‌ترینگ بخش هوایی، محوطه نظافت هواپیما و آشپزخانه ها است که می‌بایست با حساسیت خاص و ایجاد سطح دسترسی ها برای افراد مختلف کنترل و قرنطینه گردد.

کارفرما:

افراد حقیقی یا حقوقی صرفاً دارای مجوز بهره برداری از سازمان هواپیمایی کشوری

پیمانکاران:

شرکتهای طرف قرارداد با فرودگاه که نوع فعالیت آنان در چهارچوب ارائه تسهیلات فرودگاهی می‌باشد.

محل تعمیر و نگهداری هواپیما: AIRCRAFT MAINTENANCE AREA

کلیه فضاهای زمینی و وسایلی که برای نگهداری هواپیما تهیه شده است.

محل ایستایی هواپیما: AIRCRAFT STAND

منطقه مشخصی در پارکینگ فرودگاه که به منظور پارک هواپیما مورد استفاده واقع می‌گردد.

منطقه انتظار در بخش هوایی: AIRSIDE WAITING AREA

فضای بین محل تجمع مسافریین پروازهای خروجی و دربهای خروج از ساختمان مسافریین به بخش هوایی راشامل می‌شود.

بخش هوایی: Airside

منطقه جابجایی و حرکت در یک فرودگاه، زمین و عوارض آن و ساختمانهای مجاور یا قسمتهایی از آنها که رفت و آمد به

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

آنجا تحت کنترل می‌باشد.

پارکینگ: APRON

منطقه مشخصی روی زمین فرودگاه، بمنظور ایستایی هواپیما جهت بارگیری یا تخلیه مسافری، بار یا پست، سوخت گیری، عملیات نگهداری فنی.

بررسی سوابق: BACKGROUND CHECK

بررسی مشخصات و تجربیات قبلی افراد، شامل هرگونه سابقه جرم، در صورت لزوم بعنوان بخشی از ارزیابی صلاحیت فرد جهت دسترسی بدون ناظر همراه به منطقه امنیتی محدود شده.

بخش زمینی: Land Side

منطقه ای از فرودگاه و ساختمانهای آن که مسافری و غیر مسافری در آن بدون کنترل و بازرسی رفت آمد می‌نمایند.

جاده دسترسی: Service Road

برای تردد کلیه خودروها بمنظور دسترسی به واحدهای ستادی جهت انجام امورات کاری و اداری.

منطقه تردد در سطوح پروازی: Movement Area

صرفاً جهت تردد خودروهایی که به هواپیما نزدیک شده و قصد ارائه سرویس دهی و خدمات مسافری را به هواپیماها دارند.

کارت تردد دائم:

مجوزی است مختص پرسنل شاغل در فرودگاه که جوابیه استعلام های ۳گانه متقاضیان اخذ گردیده و می‌توان حداکثر برای مدت سه سال صادر گردد.

کارت تردد موقت:

مجوزی است مختص پرسنل شاغل در فرودگاه و پرسنلی که با بازه زمانی محدودی در مناطق طبقه بندی شده فعالیت می‌نمایند که بعد از تشکیل پرونده حراستی به متقاضیان ارائه می‌شود و حداکثر برای مدت ۳ ماه صادر می‌گردد.

تسهیلات ترددی:

مجوزی است که پس از اخذ مدارک هویتی متقاضیان و همچنین درخواست رسمی و تایید بالاترین مقام فرودگاه ارائه می‌شود. این مجوز در قالب کارتهای عکس دار، ویژه بازدید و خبرنگار می‌باشد که حداکثر به مدت ۳۰ روز ارائه می‌شود.

مجوز وسایل نقلیه:

این مجوز به دو صورت جهت تسهیل ورود وسایل نقلیه به ایرساید را شامل می‌گردد:

مجوز موقت: خودروهایی که به صورت موقت در ایرساید تردد دارند.

مجوز پلاک فرودگاهی: خودروهایی که به صورت دائم در ایرساید تردد دارند.

۱-۲ هدف شیوه نامه

• اجرای مصوبه ۵۲۹ شورای عالی امنیت ملی و آیین نامه اجرایی آن.

• اجرای برنامه امنیتی فرودگاه.

- اجرای الزامات انکس ۱۷.
- سیاست گذاری در حوزه تردد فرودگاهی.
- افزایش امنیت فرودگاهی.
- تسهیل در فرآیند اخذ مجوز تردد فرودگاهی.

۳-۱ مدیریت تغییرات در این شیوه نامه

- تغییرات کلی در مفاد این دستورالعمل (شیوه نامه) بعنوان یک ویرایش جدید منتشر خواهد شد و با پیشنهاد مدیر کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و با تأیید رئیس کمیته امنیتی و حفاظتی شرکت شهر فرودگاهی امکان پذیر می باشد.
- تغییرات جزئی در این دستورالعمل بعنوان اصلاحیه بر روی همان ویرایش اعمال شده و در صفحه اصلاحات اعمال می گردد.
- تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی مرتبط و یا ذینفع در این دستورالعمل (شیوه نامه)، جهت حفظ روزآمدی، رفع نواقص و ایرادات و انطباق با الزامات ملی و بین المللی مربوطه، می توانند درخواست تغییر در محتویات این سند را به همراه مواد اصلاحی پیشنهادی به حراست اداره کل شرکت شهر فرودگاهی ارائه دهند.

۱-۴ شاخص تعیین مناطق طبقه بندی شده در کارتهای تردد فرودگاهی:

برای تأمین و تثبیت امنیت فرودگاه امام خمینی (ره) و تداوم آن، طراحی و ایجاد اصول امنیتی پایدار و معیارهای نظارتی قابل اجرا ضروری است. یکی از این اصول، تعیین دقیق مناطق قابل تردد و غیر قابل تردد برای هر یک از افراد و وسایل نقلیه مرتبط در فرودگاه می باشد. با توجه به زمینه های فعالیت، نوع و ضرورت تردد هر فرد و وسایل نقلیه حوزه تردد فرودگاهی نیز مشخص می گردد. برای تعیین این شاخص، مناطق قابل تردد در سطح فرودگاه به چند بخش تقسیم شده و برای سهولت در تشخیص این بخش ها؛ از شاخص رنگ، عدد، حروف و... ویا ترکیبی از آنها استفاده می گردد.

۱-۵ مناطق فرودگاهی که تردد به آن تحت کنترل می باشد شامل:

برج مراقبت پرواز: ساختمان و یا محیطی است که ورود و خروج آن توسط عوامل مربوطه کنترل شده و از دسترسی غیر مجاز افراد متفرقه جلوگیری خواهد شد.

مناطق طبقه بندی شده یا RSA:

ایر ساید: مبین مجوز تردد مجاز فرد به قسمتهای تعیین شده نیز می باشد- بارانداز (BMA)- اپرون -آشیانه ها- کیتترینگ- عمومی (به جز مناطق ذکر شده): مبین مجوز تردد فرد به منطقه تعریف شده می باشد.

ترمینالها: چکین، ترانزیت، بوردینگ- VIP-CIP: مبین مجوز تردد فرد به منطقه تعریف شده می باشد.

۲- الزامات:

- کلیه افرادی که تقاضای ورود به مناطق طبقه بندی شده را دارند اعم از کشوری یا لشگری می بایست مقررات مربوطه را رعایت نمایند.

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

- به استناد آیین نامه اجرایی مصوبه ۵۲۹ شورای عالی امنیت ملی مسئولیت صدور هر گونه مجوز ترددی صرفاً به عهده اداره کل حراست می‌باشد.
- جهت صدور کارت تردد فرودگاهی لزوم گذراندن دوره های آموزش شی امنیتی فرودگاهی و ایمنی در ایر ساید قبل از تشکیل پرونده برای متقاضیان الزامی می‌باشد.
- تبصره ۱: آموزش امنیتی و ایمنی (هر دوره حدود ۴ ساعت) برگزار خواهد شد.
- تبصره ۲: افرادی که نسبت به رعایت الزامات امنیتی و ایمنی فرودگاه سهل انگاری نمایند، ضمن اخذ کارت تردد آنان، ملزم به گذراندن مجدد دوره های یاد شده و اخذ تاییدیه می‌باشند.
- اداره کل حراست مجاز به صدور کارت تردد برای کلیه عناوین مطرح شده در این دستورالعمل می‌باشد و در صورت مواجه شدن با عنوان جدید مستلزم طرح در کمیته تشخیص ضرورت و پس از اخذ تاییدیه کمیته مذکور نسبت به انجام آن اقدام نمایند.
- تبصره: تا زمان اخذ تاییدیه جهت عنوان جدید، اداره کل حراست می‌تواند با تأیید رئیس کمیته امنیتی و حفاظتی شرکت شهر فرودگاهی نسبت به صدور کارت تردد برای متقاضی اقدام نماید.
- تقاضای صدور کارت تردد صرفاً از سوی حراست محل اشتغال صورت پذیرد.
- تبصره: شرکت ها و مجموعه هایی که فاقد حراست می‌باشند با مکاتبه رسمی بالاترین مقام آن مجموعه امکان پذیر می‌باشد.
- سوء پیشینه برای کلیه افراد هر سه سال یکبار الزامی می‌باشد.
- شرکت ها و سازمانهای دارای دفتر مرکزی حراست، تأییدیه مدیرکل یا معاون حفاظت پرسنلی برای صدور کارت الزامی می‌باشد.
- تأییدیه امنیتی برای کروی پروازی هر سه سال یکبار و برای سایر افراد هر پنج سال یکبار الزامی می‌باشد.
- در صورت مفقود شدن تعداد مشخصی از کارتهای تردد فرودگاهی (۲۰ درصد) اداره کل حراست ملزم به طراحی مجدد کارت تردد بوده و تمامی کارتهای موجود از رده خارج و کارت جدید با طراحی جدید ارائه گردد.
- کارت تردد دائم صرفاً برای افرادی صادر خواهد شد که ماهیانه بیش از ۵ بار در محیط فرودگاه تردد می‌نمایند، تشخیص این مهم بر عهده اداره کل حراست می‌باشد.
- مترددین از کارت تردد خود فقط برای انجام امور کاری در زمان خدمت استفاده نمایند و استفاده از آن در زمانهای غیر کاری ممنوع می‌باشد.
- افرادی که برای تصدی مشاغل رانندگی در ایر ساید تقاضای کارت تردد می‌نمایند باید گواهینامه رانندگی ایرساید از اداره ایمنی زمینی فرودگاه را دریافت نمایند.
- دارندگان کارت تردد به محض ورود به مناطق طبقه بندی شده ملزم به الصاق کارت و ثبت در سیستم Access Control می‌باشند.

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

تبصره: ثبت کارت تردد در سیستم Access Control در هنگام خروج از مناطق مذکور نیز الزامی می باشد.

- کارکنان و تکنسین های فنی هواپیما و همچنین کارکنان هندلینگ کننده (خدمات بار و...) می توانند کارت تردد خود را در داخل یک پوشش پلاستیکی بر روی سینه یا بازوی سمت چپ به صورتی که قابل رویت باشد قرار دهند ولیکن در مورد رانندگان و سایل نقلیه کافی است در زمان های تردد در مناطق و محدوده های امنیتی کارت را در جایی که قابل مشاهده باشد، قرار دهند.
- شرکتهای هواپیمایی و طرف قرارداد به فرودگاه ملزم هستند در راستای تأمین امنیت مطلوب، شیفت های کاری کارکنان خود را به منظور ثبت در سیستم کنترل دسترسی Access Control به اداره کل حراست اعلام نمایند.

بدیهی است هر فرد مجاز خواهد بود که صرفاً در زمان هایی که از طرف شرکت خود تعیین می گردد نسبت به تردد در مناطق طبقه بندی شده اقدام نماید.

شایان ذکر است تردد پرسنل خارج از شیفت های تعیین شده، ملزم به اخذ تاییدیه از حراست می باشد.

۱-۲ طراحی کارت:

- طراحی کارت تردد توسط اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) انجام می گردد.
- سیستم های صدور مجوزهایی که در سطح وسیع در فرودگاهها مورد استفاده قرار می گیرند، بر قابل رویت بودن کامل مجوزها به منظور بازبینی آنها توسط پرسنل امنیتی در نقاط کنترل دسترسی تأکید می نمایند. کارت تردد می بایست به طور واضح حاوی اطلاعات ضروری مورد نیاز مأمور امنیتی به منظور دستیابی به اطلاعات و مشخصات واقعی دارنده کارت باشد.
- کارتها می بایست به شکلی طراحی شوند که بتوان آنها را در قسمتی برجسته بر روی جامه بیرونی نصب نمود و بازبینی آنها بدون هیچگونه تأخیری امکانپذیر باشد.
- مزیت های امنیتی مهم کارتهای عکس دار از ایجاد عامل بازدارنده مناسب برای جلوگیری از قرض گرفتن کارت است و یا در صورت مفقود شدن کارت، شخص دیگری نمی تواند از آن استفاده نماید. به منظور سهولت در انجام بازرسی، ابعاد آنها می بایست ۸۵ میلی متر در ۵۵ میلی متر باشد. کارت تردد می بایست دارای ویژگیهای ذیل باشد:
- قابل جعل نباشد.
- به تشخیص سریع کمک کند.
- جایگزین نمودن عکس دیگری بر روی کارت امکانپذیر نباشد.
- کارتها بر روی سطح جلویی خود حداقل می بایست دارای اطلاعات ذیل باشند:
- دارای تاریخ انقضاء باشند. این تاریخ می بایست به صورت عددی، ماه و سال انقضاء را ترجیحاً با رنگ متفاوت

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

به منظور تمایز آن با اطلاعات دیگر مشخص نماید. وجود تاریخ انقضاء باعث حصول اطمینان از عدم استفاده از کارتهای منقضی شده می‌باشد.

- منطقه محدود شده امنیتی که شخص مجاز به ورود است، مشخص شده باشد.
- نام شخص می‌بایست در آن وجود داشته باشد. با وجود نام شخص، در صورت لزوم می‌توان آنرا با شکل‌های دیگر کارت شناسایی مانند گواهینامه رانندگی، پاسپورت و یا کارت ملی مطابقت داد.
- سمت، نام شرکت یا سازمان متبوعه می‌بایست در آن وجود داشته باشد.
- عکس الصاقی دارای زمینه ای واضح و طبق استاندارد، یک سوم سطح روی کارت را پوشش دهد.
- درج صندوق پستی، شماره تماس حوزه صادر کننده کارت ضروری است.

۲-۲ سیستم Access Control

به لحاظ رعایت نکات حفاظتی و بالا بردن ضرایب امنیتی، فرودگاه دارای سیستم کنترل دسترسی می‌باشد. مرکز این سیستم در حراست فرودگاه مستقر بوده و کارت خوانهای آن در مبادی ورودی و خروجی نقاط طبقه بندی شده نصب می‌باشد. این سیستم سوابق ترددی افراد را ثبت می‌نماید.

(۱) سیستم کنترل دسترسی در کلیه مبادی ورودی و خروجی به مناطق طبقه بندی شده نصب می‌باشد.

(۲) درب اتاق های برق و شبکه به سیستم کنترل دسترسی مجهز می‌باشند.

(۳) مجوز تردد به دربهای مذکور صرفاً به افرادی که مجاز به تردد به آن می‌باشند ارائه می‌گردد.

(۴) اعتبار کارت های تردد در سیستم کنترل دسترسی بر اساس اعتبار مندرج روی کارت می‌باشد.

۳-۲ شرایط افراد جهت دریافت کارت تردد

شرایط عمومی و اختصاصی افراد

- داشتن رابطه استخدامی با دستگاه یا شرکت های بهره بردار صنعت هوانوردی اعم از رسمی، پیمانی، قراردادی، روزمزد و... طبق قوانین و مقررات جاری کشور.
- ارائه سوء پیشینه و اثر انگشت توسط پلیس فرودگاهها. یا پلیس +۱۰ مورد تأیید پلیس فرودگاه
- دارا بودن کارت پایان خدمت و یا معافیت دائم برای کلیه متقاضیان مرد.
- ارائه گواهی عدم اعتیاد
- تاییدیه امنیتی (صدور هرگونه تاییدیه صرفاً توسط نمایندگی واجا در امور هواپیمایی انجام می‌پذیرد).
- تمامی افرادیکه متقاضی دریافت کارت تردد دائم می‌باشند ملزم به سپری نمودن دوره مقدماتی امنیت و ایمنی فرودگاهی می‌باشند.

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

تبصره ۱: اتباع بیگانه که با کسب مجوزهای لازم در دستگاهها یا شرکتهای بهره بردار صنعت هوانوردی با عناوین مختلف چون کارشناس، پیمانکار، فنی و خلبان... مشغول فعالیت می‌باشند میبایست مدارک و سوابق اقامتی و مجوزهای رسمی (وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی) خود را ارائه و پس از تشکیل پرونده، صدور کارت امکان پذیر خواهد بود.

تبصره ۲: در صورت انفصال فرد از محل اشتغال، مسئول حراست یا مسئول مجموعه (فاقد حراست) مسئولیت عودت کارت به حراست فرودگاه را بر عهده دارد.

تبصره ۳: مدیران حراست شرکت های هوایی مجاز به مکاتبه با حراست فرودگاه می‌باشند که دارای تأییدیه از حراست سازمان هواپیمایی کشوری باشند.

۴-۲ اخذ کارت تردد پرسنل خاطی در مناطق طبقه بندی شده:

با توجه به فرایند تردد پرسنل در مناطق طبقه بندی شده، کلیه مترددین می‌بایست با توجه به آموزش های امنیتی و ایمنی که طی نموده اند نسبت به رعایت آن اقدام نمایند.

در صورت عدم رعایت مقررات منطقه طبقه بندی شده، عوامل یگان حفاظت هواپیمایی، پلیس، ایمنی زمینی و اداره کل حراست مجاز به اخذ کارت تردد بوده و موظفند در قبال آن رسید ارائه نمایند. (رسید ضمیمه شماره ۸)

کارت اخذ شده به همراه گزارش مربوطه حداکثر ظرف مدت ۲۴ ساعت به اداره کل حراست جهت اقدامات لازم ارسال می‌گردد.

۲-۵ مراحل صدور کارت تردد:

- درخواست کتبی محل خدمت فرد متقاضی از طریق مدیر حراست و یا بالاترین مقام شرکت (در صورت نداشتن حراست) به صورت مکاتبه اداری یا از طریق سایت رسمی شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با اداره کل حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)
- تاییدیه امنیتی افراد پس از تکمیل فرم های مربوطه و بر اساس مقررات حراست کل کشور.
- ارائه عکس به روز متقاضیان با رعایت شئونات اسلامی و ظاهر آراسته.
- تکمیل فرم تعهد مبنی بر رعایت مقررات، عدم سوء استفاده از کارت تردد، تلاش برای حفظ و نگهداری از کارت و عدم ارائه کارت به عنوان ضمانت در مراجع تجاری، اداری یا قضایی.
- اعتبار کارت های تردد برای کلیه افراد بنا به تشخیص اداره کل حراست تعیین خواهد گردید. (کارت های دائم حداکثر پنج سال - کارت های موقت حداکثر سه ماه - تسهیلات ترددی ۳۰ روز می‌باشد).
- ارائه گواهینامه دوره آموزش امنیت و ایمنی فرودگاهی.
- کلیه نیروی نظامی اعم از سپاه، نیروی انتظامی و پرسنل واجا و سایر نیروهای نظامی که در حوزه مناطق طبقه بندی شده فرودگاه تردد می‌نمایند، ملزم به اخذ کارت تردد فرودگاهی مطابق با مفاد این دستورالعمل (شیوه نامه) صورت می‌گیرد.
- کروی پروازی با ارائه کارت CMC یا گواهینامه خلبانی که از سازمان هواپیمایی کشوری اخذ نموده اند قادر به اخذ کارت تردد می‌باشند.

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

۶-۲ مفقود یا سرقت کارت تردد فرودگاهی

دارندگان کارت تردد باید در حفظ و نگهداری کارت تردد خود دقت لازم را داشته باشند در صورت مفقود شدن یا سرقت کارت تردد، برای صدور کارت المثنی شرایط ذیل رعایت گردد:

- در اولین فرصت گزارش مفقود شدن کارت خود را به صورت مشروح با ذکر دلایل به مرجع صادر کننده کارت (حراست فرودگاه) ارائه نماید.

تبصره: به محض مفقود شدن مجوز ترددی با شماره تلفن درج شده در ظهر کارت تماس حاصل نمود و اطلاع رسانی اولیه را انجام دهد.

- در صورت سرقت، تصویر گزارش ارائه شده به مراجع انتظامی و قضایی را ضمیمه گزارش فوق نماید.
- صدور کارت المثنی در صورت عدم کشف و یا عدم بازگشت، حداقل ۲ هفته پس از اعلام گزارش مفقودی و یا سرقت، پس از حصول موارد ذیل امکان پذیر می‌باشد.

- درخواست مجدد فرد و ارائه معرفی نامه از محل کار خود مبنی بر ضرورت صدور کارت المثنی برای فرد مذکور.
- تایید مرجع صادر کننده کارت تردد.
- تعهد فرد مبنی بر پذیرفتن هرگونه عواقب احتمالی در خصوص سوء استفاده از کارت مفقود یا سرقت شده.
- واریز مبلغی دو برابر وجه مصوب صدور کارت تحت عنوان جریمه به حساب مرجع صادر کننده کارت.
- افرادی که بیش از دو بار کارت خود را مفقود نموده اند علاوه بر پرداخت جریمه، جهت تصمیم گیری در خصوص صدور مجدد کارت تردد به کمیته امنیتی فرودگاه معرفی خواهند شد.
- افرادی که کارت خود را در حوادث طبیعی از قبیل آتش سوزی، سیل، زلزله مفقود می‌نمایند (به شرط محرز شدن غیر عمدی) از این قواعد فوق مستثنی می‌باشند.

۷-۲ الزام الصاق کارت های تردد برای افراد استفاده کننده در مناطق طبقه بندی شده

تمامی استفاده کنندگان از کارت های تردد ملزم به الصاق کارت های تردد بر روی جامه بیرونی سمت چپ به گونه ای که قابل رویت برای پرسنل کنترل کننده باشد و با متخلفین با این قانون طبق مواد ذیل برخورد خواهد شد.

- در صورت عدم الصاق کارت تردد توسط هر یک از افراد مجاز به تردد در مناطق طبقه بندی شده، برای بار اول کارت تردد از وی اخذ و حراست نیز موضوع را به صورت کتبی به اداره، شرکت و یا پیمانکار مربوطه اعلام کرده و فرد مذکور با حضور در حراست، تعهد نامه کتبی مبنی بر عدم تکرار موضوع را تکمیل و ارائه می‌نماید و کارت تحویل نماینده مربوطه می‌گردد.
- در صورت تکرار موضوع برای مرحله دوم، کارت تردد از فرد خاطی اخذ و کارت مذکور به مدت ۱۵ روز توقیف می‌گردد و پس از طی مراحل بند یک، کارت تحویل نماینده اداره، شرکت و یا پیمانکار خواهد شد.
- در صورت تکرار در سومین مرحله، کارت تردد مناطق طبقه بندی شده از وی اخذ و نامبرده به مدت سه الی شش ماه مجاز به تردد در مناطق مذکور نمی‌باشد.
- حراست فرودگاه ملزم به نگهداری سوابق و مدارک این موضوع می‌باشد.

۸-۲ هزینه صدور کارت و مجوز تردد:

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

پیرو مصوبه یکصد و نوزدهمین جلسه هیأت مدیره شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) هزینه های

مجوز های ترددی جهت کلیه متقاضیان مجوزهای ترددی به استثناء نیروهای امنیتی و حفاظتی به شرح ذیل اعلام گردید.

۱	هزینه صدور کارت تردد دائم	۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲	هزینه صدور کارت تردد موقت و تسهیلات	۲۰۰/۰۰۰ ریال
۳	هزینه صدور کارت تردد المثنی	۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۳- تعیین محل تردد عوامل فرودگاهی در مناطق طبقه بندی شده در فرودگاه:

محل تردد متقاضیان مجوز تردد به مناطق محدود شده بنا بر نیاز و درخواست مقام مسئول و انجام روند اداری بر اساس این دستورالعمل (شیوه نامه) مشخص می گردد.

۳-۱ انواع کارت و مجوز تردد:

۳-۱-۱ تسهیلات یک ساعت تا ۳۰ روز

۳-۱-۲ کارت تردد موقت (۳ماه) و دائم (۵سال)

۳-۱-۲ مجوز تردد خودرو

۳-۱-۱ تسهیلات یک ساعت تا ۳۰ روز:

تسهیلات عکس دار:

مجوز های ترددی که از ۱ ساعت تا ۳۰ روز درخواست می گردد پس از دریافت مدارک هویتی معتبر به صورت کارت عکس دار صادر و یا مجوز مربوطه به مبادی ذیربط ارسال می شود.

تسهیلات ویژه بازدید کنندگان و خبرنگاران:

مجوزهای ترددی بدون عکس و هویت فرد می باشد که صرفاً به صورت کارتهای چاپ شده ثابت ارائه می شوند.

۱- کارتهای مذکور بر اساس نوع فعالیت با اخذ مدارک هویتی ارائه می شود و همچنین لیست متقاضیان به مبادی ذیربط به صورت کتبی ارسال می شود.

بازدید کنندگان و خبرنگاران مناطق طبقه بندی شده می باید به همراه نماینده حراست در مناطق طبقه بندی شده تردد نمایند. لازم به ذکر است زمانی که تعداد بازدید کنندگان بیش از توان همراهی بخش مربوطه باشد از واحد های دیگر در این خصوص کمک گرفته شود.

۲- صدور تسهیلات موقت به مناطق طبقه بندی شده جهت بازدید افرادی که از سازمان ها، وزارتخانه ها، دانشگاه ها و یا موسسات عالی معرفی می گردند پس از اخذ مجوز از مدیر فرودگاه با هماهنگی حراست مربوطه اقدام خواهد شد.

تبصره: جهت بازدید اتباع خارجی ارائه تصویر پاسپورت و روادید ۷۲ ساعت قبل به همراه درخواست الزامی می باشد.

۳-۱-۲ کارت تردد موقت و دائم:

کارت موقت دارای مدت زمان حداکثر سه ماهه و کارت تردد دائم دارای اعتبار پنج ساله است.

الف - صدور کارت تردد برای کارکنان دولت:

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور تردد فرودگاهی

۱. تقاضای صدور مجوز برای اشخاص می‌بایست توسط حراست تشکیلات در خواست کننده صورت گرفته و به شکل مکتوب به حراست فرودگاه ارائه گردد و جزئیات کامل شامل مشخصات کامل فردی، توضیحات شغلی، مأموریت فرد برای تردد در منطقه محدود شده در فرم شماره (۱) درج شده باشد.

۲. با ارائه مدارک به اداره کل حراست، برای افراد متقاضی پرونده ترددی تشکیل و پس از بررسی و تایید صحت مدارک جهت انجام مراحل بعدی به واحد تردد و صدور کارت ارجاع می‌گردد.

۳. حضور متقاضی در حراست اداره کل با همراه داشتن تصویر مدارک شناسایی (تمام صفحات شناسنامه، کارت ملی و کارت پایان خدمت برای آقایان) و یک قطعه عکس ۳×۴

۴. تکمیل نمودن فرم مشخصات فردی و شغلی (فرم شماره ۲) و پیوست نمودن تمامی کپی مدارک شناسایی و معرفی متقاضی جهت انگشت نگاری.

۵. عکس پرسنلی جهت کارت تردد (طبق بخشنامه حراست کل عکس اسکن شده قابل قبول نبوده و باید در حراست گرفته شود)

تذکر: مراجعین اعم از مرد و زن می‌بایست با ظاهری آراسته جهت عکسبرداری در دفتر حراست حاضر شده و از پوشیدن لباسهای نامتعارف خودداری نمایند.

۶. تحویل کارت موقت.

۷. انجام استعلامات ۳ گانه و بررسی صلاحیت سیاسی امنیتی متقاضی در طول مدت اعتبار کارت موقت توسط حراست فرودگاه از مبادی ذیربط صورت می‌پذیرد.

۸. صدور کارت دائم باید حداقل ۱۵ روز پیش از اتمام انقضای تاریخ کارت موقت انجام گردد.

در این مرحله، با مراجعه نماینده رسمی دستگاه، کارت تردد دائم برای متقاضی صادر و تحویل نماینده دستگاه می‌گردد. برای صدور کارت دائم، جوابیه انگشت نگاری، الزامی می‌باشد.

تبصره: در صورت تأییدیه حراست دستگاه و ارائه جوابیه انگشت نگاری (حداکثر ۳ ماه بعد از صدور)، صدور کارت تردد دائم از ابتدا، بلامانع می‌باشد.

ب- صدور کارت تردد برای نیروهای نظامی:

نیروهای نظامی و انتظامی مستقر در فرودگاهها جهت دریافت کارت تردد برای پرسنلی که نیاز به تردد دارند درخواست خود را توسط فرماندهان ارسال می‌نمایند.

ج - صدور کارت تردد برای پیمانکاران:

۱. ارائه مدارک شناسایی:

کلیه پیمانکاران که لازم است به مناطق طبقه بندی شده تردد نمایند، بعد از عقد قرارداد، جهت تشکیل پرونده در حراست اداره کل حاضر شده و برای بررسی سوابق آنها مدارک مورد نیاز را تحویل می‌دهند. این مدارک شامل اصل و تصویر کارت ملی و شناسنامه متقاضی (جهت تطبیق هویت)، تصویر صفحه اول و دوم شناسنامه پدر یا مادر، کارت پایان خدمت (برای آقایان)، آخرین مدرک تحصیلی، ۶ قطعه عکس و تکمیل فرم ۷ برگی.

۲. صدور کارت موقت و توجیه موارد لازم:

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

با توجه به اینکه بررسی سوابق اخذ شده از پیمانکاران و بهره برداران، برای صدور مجوز های تردد نیازمند زمان خاصی می باشد، لذا اداره کل حراست برای تسهیل در امر تداوم فعالیت های فرودگاهی، اقدام به صدور تسهیلات یا کارت موقت می نماید. در مواقع لزوم و در صورت درخواست نیروهای پیمانکار و یا خود آنها برای توجیه نحوه استفاده از مجوزها و محدودیت های تردد، توجیهات لازم توسط حراست به ایشان ارائه می گردد.

۳. صدور کارت دائم:

پس از وصول پاسخ مثبت و مجوزهای لازم، اداره حراست کارت های ثابت پیمانکاران و نیروهای دارای صلاحیت آنها را تا پایان مدت زمان قرارداد صادر می نماید. افرادی که صلاحیت های آنها تأیید نشود، مجاز به دریافت کارت دائم نشده و کارت تردد موقت آنها نیز اخذ خواهد شد. به جهت حصول اطمینان از صدور به موقع کارت های تردد دائم، درخواست صدور این کارت ها باید ۱۵ روز قبل از انقضای زمان کارت تردد موقت به دفتر حراست فرودگاه ارسال گردد.

تبصره: ارائه هر گونه مجوز تردد در مناطق طبقه بندی شده به افراد فاقد کارت پایان خدمت ممنوع می باشد.

د- صدور کارت تردد برای کارکنان شرکت های هواپیمایی:

- ارائه درخواست کتبی از سوی حراست شرکت مربوطه یا بالاترین مقام شرکت (در صورت نداشتن حراست) به حراست فرودگاه

تشکیل پرونده و تعیین صلاحیت متقاضیان صدور کارت تردد که فاقد دفتر مرکزی حراست می باشند در حراست فرودگاه انجام می شود.

تبصره: شرکت های هواپیمایی آسمان و ایران ایر به دلیل دولتی بودن و دارا بودن دفتر مرکزی حراست همانند مراحل صدور کارکنان دولت اقدام می گردد.

۱. تشکیل پرونده در حراست فرودگاه:

پس از دریافت نامه درخواست صدور کارت تردد موقت، افراد به همراه نماینده شرکت متبوع در اداره حراست حاضر شده و پرونده حراستی (۷برگی) خود را تکمیل می نمایند بعد از تشکیل پرونده و تکمیل تعرفه ها، معرفی نامه برای انگشت نگاری نیز به آنها داده می شود تا پرونده تکمیل گردد. (لازم بذکر است متقاضیان صدور کارت تردد که اصل جوابیه انگشت نگاری به مدت سه ماه از سوی پلیس +۱۰ داشته باشند نیازی به انگشت نگاری مجدد نیست).

۳- گرفتن عکس در واحد صدور کارت تردد:

پس از اخذ مدارک و تکمیل پرونده، متقاضیان برای گرفتن عکس (با لباس مناسب) در دفتر حراست حاضر شده از آنها عکس برداری می شود.

۴- صدور کارت تردد موقت:

پس از عکس برداری و تکمیل پرونده، کارت تردد موقت صادر می گردد. اعتبار این کارت نیز حداکثر ۳ ماه است. صدور کارت تردد موقت قبل از اخذ کامل صلاحیت های امنیتی و سیاسی، برای تسهیل در امر تداوم فعالیت های فرودگاهی می باشد. بر اساس سند ۸۹۷۳ ایکائو، مسئولیت تکمیل اطلاعات و الزامات قبل از استخدام افراد به شکلی که نشان دهنده بی خطر بودن آنها برای فرودگاه باشد، به عهده شرکتها و سازمانهای درخواست کننده کارت تردد بوده و درخواست ها نمی بایست بدون حصول اطمینان لازم از این امر، صادر شوند.

۵- صدور کارت دائم:

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

پس از وصول تایید صلاحیت و صدور مجوزهای لازم، اداره کل حراست، کارت های دائم افراد دارای صلاحیت را صادر می نماید.
ر-انجام مراحل استعلام برای فرد متقاضی:

بررسی پیشینه افراد از طریق انگشت نگاری، استعلام سوابق کیفری، استعلام سوابق سیاسی، امنیتی از مراجع ذیصلاح طی مدت زمان مشخص انجام و پس از دریافت پاسخ، به درخواست های موجود بر اساس جواب های واصله مجوز های لازم صادر می گردد.

ز-مجوزتصویر برداری، فیلم برداری و تهیه گزارش خبری:

صدور مجوز انجام هرگونه تصویر برداری، فیلم برداری و تهیه گزارش خبری در فرودگاه توسط اداره کل حراست منوط به:

-دریافت تأییدیه رسمی از حراست سازمان صدا و سیما و یا حراست وزارت ارشاد اسلامی

- انجام مراحل قانونی آن (مراجعه به اداره بازرگانی فرودگاه و تنظیم قرارداد)

-ارائه مجوز اداره اماکن نیروی انتظامی

تذکر:

در خصوص جمع آوری کارت های تردد کارمندان (رسمی، پیمانی، قراردادی) بخشی در برگه تسویه حساب مشخص گردیده است. لازم به ذکر است درخواست های افرادی که به هر دلیل و بدون تسویه حساب واحد مربوطه کار خود را ترک می نمایند، مسئولیت اخذ کارت مربوطه به عهده نهاد، سازمان یا شرکت درخواست کننده می باشد.

۳-۱-۳ مجوز تردد خودرو

۱. ورود هرگونه وسیله نقلیه غیر مجاز به مناطق طبقه بندی شده اکیدا ممنوع می باشد.
۲. خروج وسایل نقلیه دارای پلاک فرودگاهی به خارج از ایرساید بدون اخذ مجوز از حراست فرودگاه ممنوع می باشد.
۳. در صورت درخواست شرکت ها و ارگانها به منظور اخذ مجوز ورود به مناطق طبقه بندی شده مشخصات خودرو را به اداره کل حراست ارسال و در صورت دارا بودن شرایط لازم امکان پذیر خواهد بود.
۴. شرایط زمان بندی مجوز تردد جهت وسیله نقلیه حداکثر ۲ ماه می باشد.
۵. خودرو باید شرایط و مقررات اداره ایمنی فرودگاه را داشته باشد.

الف) تسهیلات موقت:

برای کنترل و نظارت بر خودروهای اداری و غیر اداری (شرکت ها و پیمانکارها) که به صورت موقت در سطوح پروازی تردد می نمایند، مجوز های لازم توسط اداره کل حراست صادر و با همراهی خودروی اداره ایمنی فرودگاه مجاز به تردد می باشند. تصدیق شرایط ظاهری و داخلی خودروها برای تردد در محیط پروازی توسط اداره ایمنی زمینی مورد بررسی قرار می گیرند و مجوز سهمیه شرکت ها و پیمانکاران برای دریافت مجوز تردد خودروها در محدوده وظایف حراست فرودگاه می باشد.

تبصره ۱: مطالعه برگه حاوی اطلاعات ایمنی ورود به ایرساید توسط راننده خودرو الزامی است.

نظام نامه فرودگاهی - شیوه نامه صدور مجوز تردد فرودگاهی

تبصره ۲: راننده خودرو موظف است به محض ورود به درب ورودی ایر ساپد با واحد مار شال اداره ایمنی زمینی جهت اسکورت خودرو تماس حاصل نماید.

ب) تسهیلات دائم:

به منظور کنترل و نظارت بر تردد کلیه خودروها در سطوح پروازی پلاک فرودگاهی صادر خواهد شد.

شرایط دریافت پلاک فرودگاهی:

درخواست متقاضیان دریافت پلاک فرودگاهی به سطوح پروازی، از طرف اداره کل حراست به واحد ایمنی زمینی معرفی و پس از اخذ تأییدیه فنی از واحد مذکور پلاک فرودگاهی صادر خواهد شد.

تبصره: و سایل نقلیه صرفاً مجاز به خروج از دربی می‌باشند که در زمان ورود از آن وارد شده و توسط مأمورین مربوطه مورد بازرسی قرار گرفته‌اند.

۴- بازرسی سازمان هواپیمایی کشوری

با عنایت به وظایف ذاتی سازمان هواپیمایی کشوری به منظور نظارت بر ایمنی و امنیت صنعت هوانوردی (هواپیماها، فرودگاهها، شرکت های ارائه کننده خدمات فرودگاهی، فوق سبک، سبک آموزشی و...) و لزوم تردد به کلیه فرودگاههای کشور و به استناد قانون هواپیمایی کشوری مصوب مجلس شورای اسلامی، مصوبه شورای عالی امنیت ملی و استانداردهای بین المللی، کارت ویژه بازرسی توسط سازمان صادر خواهد شد. لذا تردد این افراد به کلیه مناطق فرودگاهی با در دست داشتن کارت بازرسی بلامانع بوده و این گروه از افراد از گرفتن کارت تردد فرودگاهها مستثنی خواهند بود.

تبصره: سازمان موظف است جهت صدور کارت بازرسی از چک سوابق امنیتی افراد اطمینان حاصل نماید.

نکته:

شرکت فرودگاهها، سپاه حفاظت هواپیمایی، پلیس فرودگاهها موظفند در راستای وظایف ذاتی سازمان و مورد توجه قرار گرفتن ایمنی و امنیت هوانوردی با کلیه افرادی که به عنوان بازرسی و با داشتن کارت بازرسی مراجعه می‌نمایند همکاری نموده و نمونه کارت معرفی شده در این شیوه نامه را به زیر مجموعه اطلاع رسانی نمایند.

۵- شرکت های هواپیمایی غیر ایرانی:

شرکت های فوق در صورت درخواست جهت اخذ کارت موقت برای بازر سین و یا هر یک از افراد دارای تابعیت غیر ایرانی که مقرر است به فرودگاه مراجعه نمایند، موظفند اسامی دقیق، تصویر پاسپورت و ویزا، نوع مأموریت، مدت زمان، سمت شغلی و... را در مکاتبه رسمی به اداره کل حراست ارسال نمایند.

بدیهی است در صورت ارائه اطلاعات نادرست، عواقب ناشی از آن متوجه شرکت هواپیمایی درخواست کننده خواهد بود.

نمونه کارت بازرسی سازمان



شماره سند: FR-SEC-21

ویرایش: دوم

صفحه ۱ از ۱



فرم اطلاعات فردی و شغلی (ترددی)
(ویژه کارکنان دولت)



محل الصاق

عکس

مشخصات فردی

نام:	نام خانوادگی:	نام پدر:	شماره شناسنامه:
تاریخ تولد:	محل تولد:	کد ملی:	دین:
تاریخ استخدام:	آدرس محل سکونت:	تلفن همراه:	تلفن منزل:

مشخصات شغلی:

۱- نوع شغل:

۲- علت و ضرورت تردد در مناطق طبقه بندی فرودگاهی:

۳- اوقات حضور در محل کار: اداری شیفت شماره کارت:

۴- آدرس دقیق محل کار:

۵- نام، آدرس و تلفن ۲ نفر از دوستان یا همکاران نزدیک را ذکر نمایید.

(۱)

(۲)

پاسخ کلیه سوالات فوق مورد تأیید اینجانب می باشد.

امضاء

نام و نام خانوادگی

مدارک پیوست: تصویر تمام صفحات شناسنامه - تصویر کارت ملی - ۱ قطعه عکس ۳۵۴ - کپی آخرین حکم کارگزینی (ویژه کارکنان اداری) کپی کارت پایان خدمت برای آقایان

شماره سند: FR-SEC-22

ویرایش: دوم

صفحه ۱ از ۱



فرم درخواست صدور کارت تردد اولیه و المثنی



مدیر کل محترم حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

سلام علیکم،

احتراماً خواهشمند است دستور فرمایید نسبت به صدور کارت تردد اولیه المثنی با مشخصات ذیل الذکر اقدامات لازم را معمول نمایند.

نام و نام خانوادگی	
نام پدر	
کد ملی	
شماره شناسنامه	
محل تولد	
سال تولد	
وضعیت نظام وظیفه	
سمت	
محل خدمت	
مناطق ترددی	
علت تردد در مناطق درخواستی	

نام و نام خانوادگی مدیریت

امضاء و مهر

شماره سند: FR-SEC-26
ویرایش: دوم
صفحه ۱ از ۱



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



EBAC
شهر فرودگاهی امام خمینی

فرم درخواست صدور تسهیلات ترددی خودرو

مدیرکل محترم حراست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

سلام علیکم.

احتراماً خواهشمنداست دستور فرمایید نسبت به صدور تسهیلات ترددی خودرو به ابرساید یا مشخصات ذیل الذکر اقدامات لازم را معمول نمایند.

مدت تسهیلات		علت تردد خودرو	نوع و شماره خودرو	کدملی	نام پدر	نام و نام خانوادگی راننده	ردیف نام و نام خانوادگی مدیریت
از تاریخ	تا تاریخ						

نام و نام خانوادگی مدیریت

امضاء و مهر

<p>شماره سند: FR-SEC-28 ویرایش: دوم صفحه ۱ از ۱</p>	 <p>جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و ترابری</p>	 <p>شهر فرودگاهی امام خمینی EKAC</p>
<p>فرم اخذ رسید کارت تردد از پرسنل</p>		
<p>متعلق به آقا/خانم به علت</p>	<p>کارت تردد به شماره شاغل در اخذ گردید.</p>	<p>در تاریخ با عنوان توسط</p>
<p>لطفاً با در دست داشتن این رسید به اداره کل حراست مراجعه گردد.</p>		
<p>امضاء نام و نام خانوادگی اخذ کننده کارت تردد</p>		

ضمیمه ۲۳: دستورالعمل هماهنگی بین شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و اداره
اجازه پروازهای اداره کل کنترل ترافیک هوایی



شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران

دستور العمل هماهنگی

بین

شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

و

اداره اجازه پروازهای اداره کل کنترل ترافیک هوایی



شماره: ۱۲۷۳۰۲
تاریخ: ۱۳۹۷/۱۱/۰۸
پرست:

وزارت راه و ترابری
شرکت فرودگاه و ناوبری هوایی ایران (ناوبری شخصی)



بسمه تعالی

جناب آقای مجذوبی
معاون محترم عملیات هوانوردی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)
موضوع: دستورالعمل هماهنگی با اداره اجازه پروازها

باسلام؛

احتراماً، به پیوست یک نسخه دستورالعمل هماهنگی فی مابین شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و اداره اجازه پروازهای این اداره کل که مورد تأیید می باشد، جهت بهره برداری ارسال می شود. خواهشمند است دستور فرمائید ضمن تشریح در جلسات ماهیانه مراقبت پرواز در LATCI فرودگاه درج گردد.

IKGA
شماره ثبت: 3310
تاریخ ثبت: 1397/11/09



مسعود نیک بخت
مدیر کل کنترل ترافیک هوایی

روتوشته:

- اداره اجازه پروازها جهت اطلاع
- اداره بازرسی، بکتواختی و کنترل مستندات جهت نظارت

نقشه بدون مهر برجسته فاقد اعتبار می باشد.

تهران فرودگاه بین المللی مرتضی انوار سراج شرکت فرودگاههای کشور صندوق پستی ۱۵۵۸-۱۲۲۲۵ تهران درجه اول - ۶۲۱۲۸-۶ مرکز تلفن ۶۱۰۲۱۱ www.airport.ir

مراحل تهیه، تایید و تصویب	پست سازمانی	امضاء و تاریخ
تهیه کنندگان: امیر حسین صادقیچه	رئیس اداره اجازه پروازها	
تصویب کننده: (اداره بازرسی و یکنواختی اداره کل کنترل ترافیک هوایی)	رئیس اداره بازرسی و یکنواختی	

اصلاحیه		
ردیف	تاریخ اصلاح	نام ثبت کننده اصلاح
۱		
۲		
۳		
۴		
۵		
۶		




باسمه تعالی

دستورالعمل هماهنگی فی ما بین شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و اداره اجازه پروازهای اداره کل کنترل ترافیک هوایی

۱. هدف: هماهنگی بین شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و اداره اجازه پروازها در خصوص نحوه صدور مجوز پروازهای ورودی و خروجی

خطوط تلفن بین اداره اجازه پروازها و اداره برنامه ریزی و هماهنگی پروازها (TOC)

خطوط داخلی و مستقیم اداره اجازه پروازها	خطوط داخلی و مستقیم اداره TOC
ریس اداره اجازه پروازها: ۰۲۱-۴۴۵۴۴۱۱۰	ریس اداره TOC: ۰۲۱-۵۱۰۰۷۱۵۹ (فاقد رکورد)
معاون اداره و واحد عملیات: ۰۲۱-۴۴۵۴۴۱۱۱	معاون TOC: ۰۲۱-۵۱۰۰۷۱۵۵ (فاقد رکورد)
لاکس: ۰۲۱-۴۴۵۴۴۱۱۲	واحد عملیات: ۰۲۱-۵۱۰۰۵۵۵۵ لاکس: ۰۲۱-۵۵۶۷۷۶۱۷

• کلیه خطوط داخلی و مستقیم که جهت هماهنگی عملیاتی استفاده می گردند می بایست قابلیت ضبط مکالمات را داشته باشند.

۲. شرح مکتوب هماهنگی های ایجاد شده بین شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و اداره اجازه پروازها



الف) پروازهای برنامه ای و غیربرنامه ای مسافری و باری :

۱) پروازهای برنامه ای

اداره اجازه پروازها از طریق تلکس (خطوط AFTN) می بایست از اداره TOC شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) استعلام نماید و واحد مربوطه در اسرع وقت و با حداکثر تا ۷ روز قبل از تاریخ شروع پرواز برنامه ای موافقت ، مخالفت و یا نظر اصلاحی خود را در خصوص ساعت پرواز اعلام نماید. بدیهی است عدم پاسخ در مدت زمان مقرر به منزله عدم موافقت فرودگاه تلفی و مجوز صادر نمی گردد.

۲) پروازهای غیربرنامه ای

اداره TOC شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) موظف است تا پس از دریافت پیام ، حداکثر تا ۶ ساعت قبل از زمان پرواز موافقت، مخالفت و یا نظر اصلاحی خود را در خصوص ساعت پرواز اعلام نماید. لازم بذکر است عدم پاسخ در مدت زمان مقرر ، به منزله موافقت فرودگاه تلفی و مجوز صادر می گردد.

تبصره: مقرر گردید اداره اجازه پروازها قبل از صدور پیام موافقت با اداره TOC شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) از طریق خطوط تلفن هماهنگی لازم به عمل آورند.

ب) پروازهای غیربرنامه ای به غیر از مسافری و باری :

در مورد سایر پروازهای غیربرنامه ای از قبیل آمبولانس، تجاری، شخصی و غیره ... ، استعلام از فرودگاه انجام و فرودگاه موظف است تا پس از دریافت پیام ، در اسرع وقت و یا حداکثر تا ۶ ساعت قبل از زمان پرواز موافقت ، مخالفت و یا نظر اصلاحی خود را در خصوص ساعت پرواز اعلام نماید. لازم بذکر است عدم پاسخ در مدت زمان مقرر ، به منزله موافقت فرودگاه تلفی و مجوز صادر می گردد.

تبصره: مقرر گردید اداره اجازه پروازها قبل از صدور پیام موافقت با اداره TOC شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) از طریق خطوط تلفن هماهنگی لازم به عمل آورند.



۱) پروازهای تکنیکال: جهت پروازهای تکنیکال از جمله سوخت گیری نیازی به نظر خواهی از فرودگاه نمی باشد و پس از صدور مجوز پرواز از طریق AFTN به فرودگاه اعلام خواهد شد.

۲) پروازهای VIP/Military: پروازهای VIP/Military نیاز به استعلام از فرودگاه نمی باشد و پس از صدور مجوز پرواز بلافاصله از طریق AFTN به فرودگاه اعلام خواهد شد.

۳) هندلینگ کننده پرواز: مطابق درخواست شرکت هوایمایی مشخص می گردد و اداره اجازه پروازها متقابلاً به فرودگاه اعلام می نماید. در غیراین صورت هندلینگ کننده پرواز توسط میزبان یا فرودگاه مشخص می گردد.

ج) پروازهای URGENT:

پرواز urgent به پروازهایی اطلاق می گردد که شرکت هایی هوایمایی جهت پرواز غیربرنامه ای در مدت کمتر از ۲۴ ساعت، درخواست مجوز پرواز می نمایند، لذا با توجه به محدودیت زمانی پرواز، فرودگاه می بایست موافقت، مخالفت و یا نظر اصلاحی خود را در اسرع وقت و یا حداکثر ظرف مدت ۲ ساعت قبل از پرواز اعلام نماید، لازم بذکر است عدم پاسخ در مدت زمان مقرر، به منزله موافقت فرودگاه تلقی شده و مجوز پرواز صادر می گردد.

تبصره: مقرر گردید اداره اجازه پروازها قبل از صدور پیام موافقت با اداره TOC شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) از طریق خطوط تلن هماهنگی لازم به عمل آورند.



د) نحوه اعلام موافقت و یا عدم موافقت :

در صورت موافقت عبارت APPROVED و در صورت عدم موافقت عبارت NOT APPROVED با ذکر دلیل مخالفت اعلام شود. در صورت عدم موافقت با زمان درخواست پرواز، زمان پیشنهادی در انتهای پاسخ اعلام گردد (فرمت پیوست ضمیمه)

تبصره : کلیه پیامها و نظر خواهی ها میبایست از طریق خطوط AFTN انجام گردد و در صورت عدم برقراری ارتباط از طریق خطوط AFTN ، فرودگاهها پاسخ مربوطه خود را از طریق فاکس و یا تلفنهای جدول فوق اعلام نماید.

این دستورالعمل در ۶ صفحه تهیه گردیده و بنا به ضرورت عملیاتی و یا تشخیص طرفین حداقل بعد از شش ماه پس از اجرا قابل تغییر و اصلاح می باشد.
زمان اجرای دستورالعمل: ۱۳۹۷/۰۹/۰۱

این دستورالعمل مورد تایید امضاکنندگان ذیل می باشد.

<p>مدیر کل عملیات فرودگاهی محمد رضا فردی</p> 	<p>رییس اداره اجازه پروازها: امیر حسین صادقی</p> 
<p>رییس اداره برنامه ریزی و هماهنگی پرواز فاروق طالش علیخانی</p> 	<p>معاون اداره اجازه پروازها: رضا ضمیری آذر</p> 
<p>معاون اداره برنامه ریزی و هماهنگی پرواز مهدی صادقی</p> 	<p>سرکنیک اداره اجازه پروازها: رضا نوشیروانی دبیرچی</p> 
<p>سرکنیک اداره برنامه ریزی و هماهنگی پرواز روح اله زمانی</p> 	



ضمیمه الف

قررت پاسخ به نظر خواهی

۱- پاسخ مثبت

GG
..... OI....YDYX
REF YR MSG WITH OGN..... (REQ:....)
..... (PURPOSE) FLT ENROUTEON.....
(ON MENTIONED DATE AND TIME) .
BY ACFT
IS APPROVED.
MSG REF NR:

۲- پاسخ منفی

GG
..... OI....YDYX
REF YR MSG WITH OGN.....(REQ:....)
FLT.....ON
IS NOT APPROVED DUETO.....
MSG REF NR:

۳- پاسخ منفی و ارایه پیشنهاد

GG
..... OI....YDYX
REF YR MSGWITH OGN.....(REQ:....)
FLTENROUTE..... ON.....
BY ACFT
IS NOT APPROVED
SUGGESTED TIMES: OIIE ETA/ETD/.....
MSG REF NR:

