

## بخش 32

### عملیات های میدان هوایی و طیاره ها

#### A.32 میدان های هوایی - عمومیات

A.32.01. مقررات امنیتی که ذیلا ارائه میگردد باید بر علاوه مقررات امنیتی میدان هوایی ضمیمه گردد. در صورتیکه یک میدان هوایی مقررات امنیتی داشته باشد که با مقررات که در این بخش بحث نمیشود، فرق داشته باشد. سخت ترین مقررات شاید شایع گردد.

A.32.02. قبل از انجام هر کار در داخل یا اطراف میدان هوایی، مدیر میدان هوایی باید 14 روز قبل از انجام کار، در مورد ساحتات کار، لوازم کار و کارمندان مورد ضرورت و تقسیم اوقات کاری کتبی (رسمی توسط مكتوب) اطلاع داده شود.

a. همچنان GDA باید در مورد طرح تجدید نظر برای فعالیت های تائید شده و یا هر نوع معلومات در این مورد، کتبی اطلاع داده شود.

b. GDA باید گرداننده فردوگاه را اگاه ساخته تا خدمه با استفاده از خبر بتواند اوضاع خطر بار را منعکس بسازد.

A.32.03. اگر یک جاده پرواز توسط گرداننده میدان هوایی مسدود گردیده و درست علامت گذاری شده باشد، در این صورت هیچ نوع ماموریت غیر از عملیات هوایی ( بدون اجازه GDA ) اجرا نخواهد شد.

A.32.04. تمامی سطوح سرافرش شده از قبیل جاده های پرواز، محوطه حرکت و ایستگاه هواییها در همه اوقات صاف نگاه داشته شود خصوصا راجع به سنگها و دیگر اشیای کوچک که میتواند باعث خرابی پروازهای هوا پیما و طیاره جیب گردد. سیستم عملیه جارو کشی توسط جاروهای برقی نصب شده در ماشین خودرو که قابلیت استفاده اب برای کاستن تولیدخاک را نیز داشته باشد اجرا خواهد گردید.

A.32.05. در صورتیکه وسایل حمل نقل غیر فعال که مورد استفاده برای اجرای کار در یک میدان هوایی قرار نگیرد، باید به موقعیت تصویب شده توسط GDA نقل گردد و در کمترین فاصله نظر به ضرورت GDA (بعلاوه فاصله بیشتر که برای تامین امنیت عملیات های هوایی لازم میباشد) از خط مرکزی جاده پرواز قرار گیرد.

06.A.32 کندن کاری (حفاری).

a. یک کاوش نباید در صورتیکه مواد جهت تکمیل همان کار در دست اماده نیست، باز گردد.

b. تا حد که زود صورت پذیر است بعد از اینکه مواد گذاشته شد و کار تایید گردید، کاوش باید بسته و با اسناد قرارداد IAW صورت گیرد. در عین زمان تمام حالات خطرناک باید طوری که در این بخش مشخص گردیده است، تشخیص گردد.

07.A.32 هیچ چیزی نباید بالای ساحات نشت بدون مجاوز GDA گذاشته نشود.

08.A.32 تمام دسترسی به وسایط باید در یک نقطه کنترول دخول (ECP) بوده و توسط منیجر میدان هوایی تایید شده باشد. کنترول موثر وسایط که نیاز به دخول و عبور از ساحات حرکت میدان هوایی دارند باید طوریکه توسط منیجر میدان هوایی رهنمایی گردیده است، نگهداشت صورت گیرد.

09.A.32 ان ساحات نشت که برای طیاره خطرناک است باید برای منیجر میدان هوایی برای ک FAA ناتم بالای استانه های بیجاه شده یا دیگر تغییرات در مورد عدم استفاده یا احتیاط (اگر توسط GDA رهنمایی نشده باشد) تسليم داده شود.

a. در هنگام روز، ساحات باید با بیرق های سرخ پیرامون گردند که در هر 200 فت (60.9 متر) قرار داده شود.

b. در هنگام تاریکی، ساحات باید با چراخ های فلاش سرخ با شد کم که با بطری کار میکند پیرامون گردند که در هر 200 فت (60.9 متر) قرار داده شود.

c. در هنگام گرد و خاک و هنگامیکه وضعیت اقلیمی دید را کاهش میدهد، ساحات باید با هردو یعنی بیرق های سرخ و چراخ های سرخ که توسط بطری کار میکند باید پیرامون گردد. که در هر 200 فت (60.9 متر) قرار داده شود.

10.A.32 زمانیکه کار در یک میدان هوایی صورت میگیرد که در انجا پرواز های کنترول میشود، اجازه دخول یک ساحه نشست باید از کاربر برج کنترول در هر زمانیکه دخول ضرورت میباشد، گرفته شود. البته اگر ساحه نشست توسط کاربر میدان هوایی مسدود نشده باشد و منحیث خطر مطابق a-c 09.A.32 علامه گذاری نشده باشد.

a. تمام وسایط که در ساحت نشست کار میکنند باید توسط وسایل بیرق علامه گذاری گردد که بیرق بالای یک شی نصب شده و در بالای وسایط در حال اهتزاز باشد. بیرق باید 3 فوت (0.9 متر) مربع و دارای نمونه علامه بین المللی نارنجی و سفید مربعات 1 فوت (0.3 متر) در هر کنچ باشد.

b. تمام دیگر وسایل و مواد در ساحت نشست باید طوریکه در 09.A.31 مشخص شده است علامه گذاری شود.

11.A.32 زمانیکه در ساحت نشست کار صورت میگیرد، کار باید طوری صورت گیرد که همان قسمت ساحه نشست که برای نشت طیاره وجود داشته میباشد عاری از خطرات باشد، بشمول سوراخ ها، میله ها یا مواد و برآمده گی های که شاید تیر های طیاره را تخریب کند. هر واسطه، پارچه های وسایل یا کارمندان با یک رادیوی دوراه که قادر به برقرار ساختن افهام تفهیم با برج کنترول ترافیک هوایی زمانیکه کار در ساحت نشست صورت میگیرد، باشد باید مجهر باشند.

21.A.21 هیچ وسایل، مواد یا دستگاه ماشین قراردادی نباید در داخل ساحه احتیاط مصونیت بدون تأیید GDA قرار داده شود.

13.A.32 تمام وسایل و مواد در یک ساحه احتیاط مصونیت باید طوریکه در 09.A.32 مشخص شده است، علامه گذاری شود. اگر یک شی در یک ساحه احتیاط مصونیت بلندتر از سطح ازاد رسیدن به نشست برجسته قرار میگیرد یا بلند از سطح انتقالی قرار میگیرد پس هما شی باید با چراخ سرخ علامه گذاری شود.

**طیاره B.32**

**01.B.32** تمام طیاره های غیرنظمی باید راجستر شوند و به کنگوری مناسب و در مطابقت با میعادات ارزش هوایی FAA نگهداشت گردد. (اگر OCONUS استفاده میگردد و در دیگر مقرر مانند ER 95-1-1 منوع میباشد پس راجسترشن، تصدیق و نگهداشت با معیارات قابل مقایسه صلاحیت ارگان حکم فرما خارجی یا بین المللی میتواند عوض انها که در FAA امده است، گردد.

**02.B.32** تمام پیلوت های قراردادی و پیلوت های طیاره های تجاری باید حداقل تصدیق پیلوتی تجاری با درجه بندی آله بگیرد. تمام پیلوت های طیاره های غیر نظامی باید دارای درجه بندی جهت همنواه بودن با مقرر FAA که عملیات های مربوطه طیاره را اداره میکند باشد.

**03.B.32** تمام طیاره های غیرنظمی باید با رادیوی دو راه مجهز گردد.

**04.B.32** تمام عملیات های پرواز طیاره های غیرنظمی باید در مطابقت با قواعد FAA که اجرای عملیات مشخص را اداره میکند (بطور مثل؛ 13 CFR 133، 14 CFR 135 و 14 CFR 14) باشد.

**05.B.32** تمام عملیات های پرواز های غیرنظمی باید تحت مقررات مناسب DOT/DOD صورت گیرد.

**06.B.32** تمام طیاره های مربوط به USACE نماینده های پرواز تایید شده دولت (GFR)، طرز العمل های تایید که طوریکه در AR 95-20 و AR 95-1 تشریح شده است استفاده خواهند نمود. GFR ها در مطابقت با AR 95-20 استخدام خواهند شد.