



ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ

ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА НАЗЕМНОТО ДВИЖЕНИЕ

ИЗДАНИЕ 3, РЕДАКЦИЯ 0



В СИЛА ОТ
15 FEB 2019

Внимание!

Настоящата електронна версия на този документ е контролирано копие, когато се използва чрез корпоративната база данни Docman/NextCloud. Летище Пловдив не гарантира актуалността на документа, след като е бил отпечатан или копиран от корпоративната база данни на друга медия. Отговорността за използването на неконтролирани копия на документа и възможните последствия се поемат от потребителя.



Утвърдил:

Спас Шуманов
Изпълнителен директор

Съгласувал:

Иван Стоилов
Директор ЛЦ "ОВД" - Пловдив

Изготвил:

Петър Георгиев
Директор "Оперативно обслужване"

Съгласувал:

Петър Минчев
Директор "Техническо обслужване"

Съгласувал:

Христо Минков
Ръководител "Оперативен Център"

Съгласувал:

Мария Александрова
Инспектор Отдел "Безопасност"

Контролен списък на изданията:

Издание	Публикувано на	В сила от	Въведено от	Основание
1.0	01.03.2009	01.04.2009	Боньо Бонев	Начално издание.
2.0	14.10.2014	01.11.2014	Благой Станчев	Изменения и допълнения.
3.0	29.01.2019	15.02.2019	Петър Георгиев	Ново преработено издание.

Таблица 1: Списък на изданията

Контролен списък на измененията и допълненията от предишното издание:

Таблица 2: Изменения и допълнения.

Издание	Раздел №	Описание на промените
3.0	ALL	Ново преработено издание.

Промените в текста от предишното издание на наръчника, са анотирани с триъгълник от външната страна в началото на всеки променен параграф. 

Допълненията в текста от предишното издание на наръчника, са анотирани с квадрат от външната страна в началото на всеки променен параграф. 

Допълненията в текста, въведени след препоръки за безопасност, издадени от Регулатора, са анотирани със звезда от външната страна в началото на всеки променен или добавен параграф. 

Отпадналите текстове, са анотирани с тензор от външната страна в началото на всеки отпаднал параграф и текста ще бъде задраскан. 

Съдържание

Контролен списък на измененията и допълненията:	v
Контролен списък на измененията и допълненията от предишното издание:	v
Определения:	xi
Съкращения:	xiii
1 Общи положения	1
1.1 Цел	1
1.2 Основание	1
1.3 Промени	2
1.4 Разпространение:	2
1.5 Комуникация	3
1.6 Кодово обозначение на самолетите	3
2 Описание на летателното поле	5
2.1 Писта за излитане и кацане (ПИК)	5
2.2 Пътеки за рулиране	5
2.2.1 Наименование и параметри на ПР в маневрената площ	5
2.3 Перон	6
3 Визуални средства	9
3.1 Маркировка	9
3.1.1 Маркировка на ПИК	9
3.1.2 Маркировка на ПР	9
3.1.3 Маркировка на перона	9
3.1.3.1 Маркировка на самолетната стоянка	9
3.1.3.2 Линии за безопасност	10
3.2 Знаци	10
3.2.1 Знаци, съдържащи задължителни за изпълнение инструкции	10
3.2.2 Указателни знаци	13
3.3 Светлини	13
3.3.1 Светлини на ПИК	13
4 Организация на движението	15
4.1 Диспечерски служби и контролни органи.	15
4.1.1 Летищна контролна кула – ЛКК Пловдив (ЛЦ ОВД) за движение в маневрената площ;	15
4.1.2 Оперативен център към летище Пловдив за движение по перона.	15
4.2 Участници в движението	15

4.3	Документи, разрешаващи достъп и движение на територията на летището.	15
4.4	Изисквания към машините и съоръженията, допускани на територията на летището.	17
4.5	Органи за контрол на наземното движение	17
4.6	Отговорности и взаимодействие при организацията и контрола на движението	18
4.6.1	Отговорности на ЛКК:	18
4.6.2	Отговорности на ОЦ:	18
4.6.3	Отговорности на отдел „Безопасност полети“:	18
5	Общи правила за безопасност	21
5.1	Защитно облекло и лични предпазни средства.	21
5.2	Тютюнопушене и употреба на алкохол.	22
5.3	Безопасни разстояния около ВС с работещи двигатели.	22
5.4	Разлив на гориво.	22
5.5	Чужди обекти.	23
5.6	Опасни товари и непознати материали.	25
5.7	Повреда на техника.	26
5.8	Работа при сложни МТО условия.	26
5.8.1	Ниска видимост:	26
5.8.2	Силни ветрове:	27
5.8.3	Гръмотевична дейтелност:	27
5.8.4	Работа при зимни условия:	29
5.9	Забрани и ограничения.	29
6	Правила за достъп и движение в летателното поле	31
6.1	Безопасност на движение в маневрената площ.	31
6.2	Безопасност на движението по перона.	31
6.3	Безопасност на движението на самолетна стоянка.	33
6.4	Правила и ограничения за управление на транспортни средства.	33
6.4.1	Скорост на движение	33
6.4.2	Използване на светлини	34
6.4.3	Предимства:	34
6.4.4	Движение в района на стоянка:	35
6.4.5	Дистанция:	36
6.5	Забранени зони за движение и престой	36
6.6	Безопасност при наземно обслужване на стоянка	37
6.6.1	Организация и отговорности	37
6.6.2	Общи правила за безопасност на движението в района на стоянка за НО	37
6.7	Правила за действия на персонала в процеса на НО	38
6.7.1	Действия на Авиодиспечер наземно обслужване	38
6.7.2	Действия на представителя на авиокомпанията:	39
6.7.3	Действия на авиотехническия персонал:	39
6.7.4	Действия на водача на пътническа стълба:	39
6.7.5	Действия на водач на перонен автобус	39
6.7.6	Действия на водача на средство за затоварване и разтоварване на багажи и кargo	40
6.7.7	Действия на водача на горивозареждаща цистерна	40
6.7.8	Действия на водачите на други средства и СОТ, свързани с НО:	40

6.8	Забрани и ограничения.	42
7	Докладване	45
7.1	Отговорност	45
7.2	Служби, на които се докладва	45
7.3	Съдържание на доклада	45
8	Контрол и санкции	47
8.1	Контрол	47
8.2	Санкции	47
8.2.1	Оперативни:	47
8.2.2	Административни	48
	Приложения:	49
	Списък на фигурите	55
	Списък на таблиците	57
	Библиография	59

Определения:

Летище (Aerodrome) е определен район от земна или водна повърхност (включващ всяка сграда, съоръжение и оборудване), предназначен изцяло или частично за излитане, кацане и движение по тази повърхност на ВС;

Летателно поле (Airfield) е утвърдена от ГД „ГВА“ част от терена в охраняемите граници на летище, обхващаща външните граници на пероните, лентите за рулиране на най-отдалечените пътеки за рулиране, летателните писти и чувствителните зони на аеронавигационните средства, разположени в тези граници. ЛП обхваща цялата оградена територия на летище в случаите, когато ГД „ГВА“ не е определила границите му;

Маневрена площ (Maneuvering Area) е част от летището, изключваща перона, предназначена за излитане, кацане и рулиране на ВС;

Маркировъчен знак (Marking) е символ или група от символи, разположени на работната повърхност за предаване на аеронавигационна информация;

Местостоянка (Aircraft Stand) е означен участък на перона, предназначен за престой на ВС;

Място за изчакване на маршрута на движение (Stop Point) е определено място, където на транспортните средства може да бъде наредено да спрат;

Място за изчакване при рулиране (Holding Position) е определено място, където рулиращите ВС и транспортни средства спират и изчакват, ако не е постъпило друго указание от органа, отговорен за обслужване на въздушното движение на летището;

Перон (Apron) е определена площ от сухоземно летище, предназначена за разполагане на ВС с цел натоварване и разтоварване на пътници, поща или товари, зареждане с гориво, паркиране или техническо обслужване;

Писта за излитане и кацане (Runway) е определен правоъгълен участък от сухоземно летище, подготвен за кацане и излитане на ВС;

Пътека за рулиране (Taxiway) е определен път на сухоземно летище, предназначен за рулиране на ВС и служещ за връзка между отделните части на летището, в т.ч.:

Пътека за рулиране на ВС на местостоянка (Aircraft Stand Taxiway,) която е част от перона, обозначена като ПР и предназначена да осигури подход единствено към МС на ВС;

Перонна ПР (Apron Taxiway) , която е част от системата от ПР, разположена на перона, предназначена за осигуряване на маршрута на рулиране през перона;

Скоростна извеждаща ПР (Rapid Exit Taxiway,) която е ПР, свързана с ПИК под остър ъгъл, позволяваща извършване на кацане на ВС и излизане от ПИК с по-голяма скорост в сравнение със скоростите, достигани на други извеждащи ПР, и свеждащи до минимум времето за заемане на ПИК;

Работна площ (Movement Area) е част от летището, предназначена за излитане, кацане и рулиране на ВС, състояща се от ПР, ПИК и перон;

Граница на перона е червена линия, разделяща работната площ на перона от останалата част с облекчен режим за движение на транспортна и самолетообслужваща техника, и персонал;

Система за управление на безопасността (Safety Management System) е система за управление на безопасността на летища, включваща организационна структура, отговорности, процедури, процеси и изисквания за въвеждането на политиките на безопасност на летищата от летищния оператор, който осигурява контрол на безопасност и безопасната практика на летището;

Зона за сигурност е зона откъм страна "въздух" на летище, достъпът до която се контролира с цел постигане сигурността на гражданското въздухоплаване. Тези зони обикновено включват всички зони за заминаващи пътници между контролния пункт и ВС, перона, зоните за подготовка на багаж, товарните депа, централите за поща, помещенията за подготовка на бордови бюфет от страната на съоръженията за излитане и кацане и помещенията за почистване на въздухоплавателни средства. [9]

Съкращения:

АСД	Аварийно-спасителни действия
ВС	Въздухоплавателно средство
ГД ГВА	Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация"
ГСМ	Гориво-смазочни материали
ЗГВ	Закон за гражданското въздухоплаване
ЛЦ	Летищен център
МПС	Моторно превозно средство
МС	Местостоянка
МТО	Метеорологичен
НО	Наземно обслужване
ОВД	Обслужване на въздушното движение
ОЦ	Оперативен център
ПО	Перонно обслужване
ПР	Пътека за рулиране
РП	Ръководител полети
СОТ	Самолето-обслужваща техника
СУБ	Система за управление на безопасността
APU	Auxiliary power unit
ARP	Aerospace Recommended Practice
AS	Aerospace Standard
EASA	European Aviation Safety Agency
FAA	Federal Aviation Authority (USA)
FOD	Foreign Object Debris
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILS	Instrument Landing System
ISO	International Standards Organization
LBDP	ICAO Code for Plovdiv Airport
PCN	Pavement Classification Number
PDV	IATA Code for Plovdiv Airport

RTF		Radio Telephony
RVR		Runway Visual Range
SMS		Safety Management System

1 | Общи положения

1.1 Цел

Тези „Правила за безопасност на наземното движение на територията на летище Пловдив“, наричани по-нататък „ПРАВИЛАТА“ са изготвени с цел осигуряване на безопасност на операциите в процеса на летищно осигуряване на полетите и наземното обслужване на въздухоплавателните средства.

Настоящият документ представя инфраструктурата на Летателното поле и определя основните изисквания към участниците в наземното движение на територията на летище Пловдив, задължителните правила, които трябва да се спазват, както и организацията, управлението и контрола от страна на оторизираните органи на Летищния оператор.

1.2 Основание

Настоящите Правила са разработени от „Летище Пловдив“ ЕАД, в съответствие с функциите му на Летищен оператор.

Правилата са изготвени на основание чл. 417, ал. 1, Глава 46 от Наредба №14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване [4], съгласно който летищната администрация въвежда правила за безопасност на наземното движение и контролира спазването им.

Настоящите правила са изготвени в съответствие с ADR.OR.E.005, AMC1 ADR.OR.E.005, GM1 ADR.OR.E.005, ADR.OPS.B.025, AMC1 ADR.OPS.B.025, AMC2 ADR.OPS.B.025, GM1 ADR.OPS.B.025, GM2 ADR.OPS.B.025 [5]

Правилата за безопасност се отнасят до всички участници в наземното движение, независимо от собствеността на средствата за движение или административната подчиненост на водачите.

При изготвяне на Правилата са взети под внимание следните документи:

- а) Наредба №14/15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване [4];
- б) Регламент (ЕО) №216/2008 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО [8]
- в) Регламент (ЕС) №139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета. [10]

- г) Регламент (ЕО) №300/2008 на Европейския парламент и на съвета от 11.03.2008 г., относно общите правила в областта на сигурността в гражданското въздухоплаване [9];
- д) Правилник по безопасността на труда в Гражданската авиация В-05-04-01 [2];
- е) Правила за контрола на качеството на авиационното гориво и работни процедури при транспортиране, съхранение и зареждане на ВС с ГСМ, 2005 година, утвърдени от Министъра на транспорта [3];
- ж) Други документи, изготвени и публикувани от водещи въздухоплавателни организации.

1.3 Промени

Текстът на правилата за безопасност на наземното движение се актуализира редовно. Общ преглед на измененията е посочен в Списъка на измененията и допълненията в табл. 2. Всяка нова публикация ще бъде обозначена с пореден сериен номер и дата, от която влиза в сила.

Промени в документа ще бъдат извършвани в следните случаи:

- Промени в националното и международното законодателство, както и правилата относно безопасността като цяло и безопасността на летището в частност.
- Важни промени по отношение на процедурите, служителите, оборудването и съоръженията.

Промените в правилата за движение ще бъдат съобщени на Комитета за безопасност на перона и посредством бюлетини за безопасност и Метод към служителите.

1.4 Разпространение:

Актуалната версия на настоящите Правила ще бъде публикувана в електронен (PDF) формат на уебсайта на Летище Пловдив на адрес:

<http://www.plovdivairport.com/en/security-and-safety/safety>

а също така и във фирмената интранет мрежа на адрес:

<http://192.168.0.24:8080/index.php/s/DqH7PPWwR4ak9f5>

Копие на хартиен носител ще се предоставя на следните длъжностни лица:

- Оперативен директор;
- Директор ЛЦ „ОВД“ - Пловдив;
- Ръководител ОЦ;
- Ръководител отдел „Безопасност полети и АСД“;
- Ръководител отдел „Перонно обслужване“;
- Ръководител отдел „ОПБТ“;
- Ръководител отдел „Сигурност“;
- Ръководител ЕМО;
- Ръководител отдел „ГСМ“;
- Началник ГПУ.

Желаещите да получат копие от Правилата на хартия трябва да заявят това към РО „Безопасност полети и АСД“.

 понеделник - петък 08:00 - 16:30 ч.
 safety@plovdivairport.com
 +359 (0)32 601108

1.5 Комуникация

A	ALPHA	АЛФА	N	NOVEMBER	НОВЕМБЪР
B	BRAVO	БРАВО	O	OSCAR	ОСКАР
C	CHARLIE	ЧАРЛИ	P	PAPA	ПАПА
D	DELTA	ДЕЛТА	Q	QUEBEC	КВЕБЕК
E	ECHO	ЕКО	R	ROMEO	РОМЕО
F	FOXTROT	ФОКСТРОТ	S	SIERRA	СИЕРА
G	GOLF	ГОЛФ	T	TANGO	ТАНГО
H	HOTEL	ХОТЕЛ	U	UNIFORM	ЮНИФОРМ
I	INDIA	ИНДИЯ	V	VICTOR	ВИКТОР
J	JULIET	ДЖУЛИЕТ	W	WHISKEY	УИСКИ
K	KILO	КИЛО	X	X-RAY	ЕКСРЕЙ
L	LIMA	ЛИМА	Y	YANKEE	ЯНКИ
M	MIKE	МАЙК	Z	ZULU	ЗУЛУ

Таблица 1: Международен азбучно-фонетичен код

Международният азбучно-фонетичен код (**International Phonetic Alphabet**) съдържа 26-те букви от латинската азбука, зад всяка от които стои фонетичен израз (дума) на Английски език.

Използват се за въвеждане на стандартни съкращения, кодови обозначения и наименования в процеса на комуникация и обмен на кореспонденция, както и за наименование на елементи от летищната инфраструктура, съставяне на полетни номера, регистрации на ВС и др. Международният азбучно-фонетичен код е показан в табл. 1 на стр. 3.

1.6 Кодово обозначение на самолетите

За класификация и групиране на самолетите според параметрите на използваната летищната инфраструктура се прилага кодово обозначение на ВС по ICAO - Анекс 14 (ICAO Airport Design Group Classification) [7], (ICAO Reference Code), съдържащо се в таблица 2, на стр. 4.

Всеки код определя групата самолети, със стойности на параметрите - разпереност на крилото и разстояние между външните колела на основния колесник, в рамките на посочените ограничения, които могат да ползват съответните елементи от Летателното поле, като пътеки за рулиране и стоянки за наземно обслужване, които имат присвоен същия код.

Кодова Буква	Разпереност на крилото на самолета	Разстояние между външните колела на основния колесник
A	до 15 m	до 4.5 m
B	от 15 m включително до 24 m	от 4.5 m включително до 6 m
C	от 24 m включително до 36 m	от 6 m включително до 9 m
D	от 36 m включително до 52 m	от 9 m включително до 14 m
E	от 52 m включително до 65 m	от 9 m включително до 14 m
F	от 65 m включително до 80 m	от 14 m включително до 16 m

Таблица 2: Кодови означения на самолетите.

2 | Описание на летателното поле

2.1 Писта за излитане и кацане (ПИК)

Физическите характеристики на ПИК са показани в таблица 1 на стр. 5

ПИК	Магнитен курс	Точен подход за кацане	Надморска височина на прага	PCN
12	123.6°	NIL	172 m	38/R/A/B/T бетон
30	303.6°	ILS CAT I	184 m	

Таблица 1: Характеристики на ПИК.

PCN (Pavement Classification Number) - „Класификационно число на настилката“ е число, изразяващо носещата способност на изкуствената настилка за експлоатация без ограничения.

2.2 Пътеки за рулиране

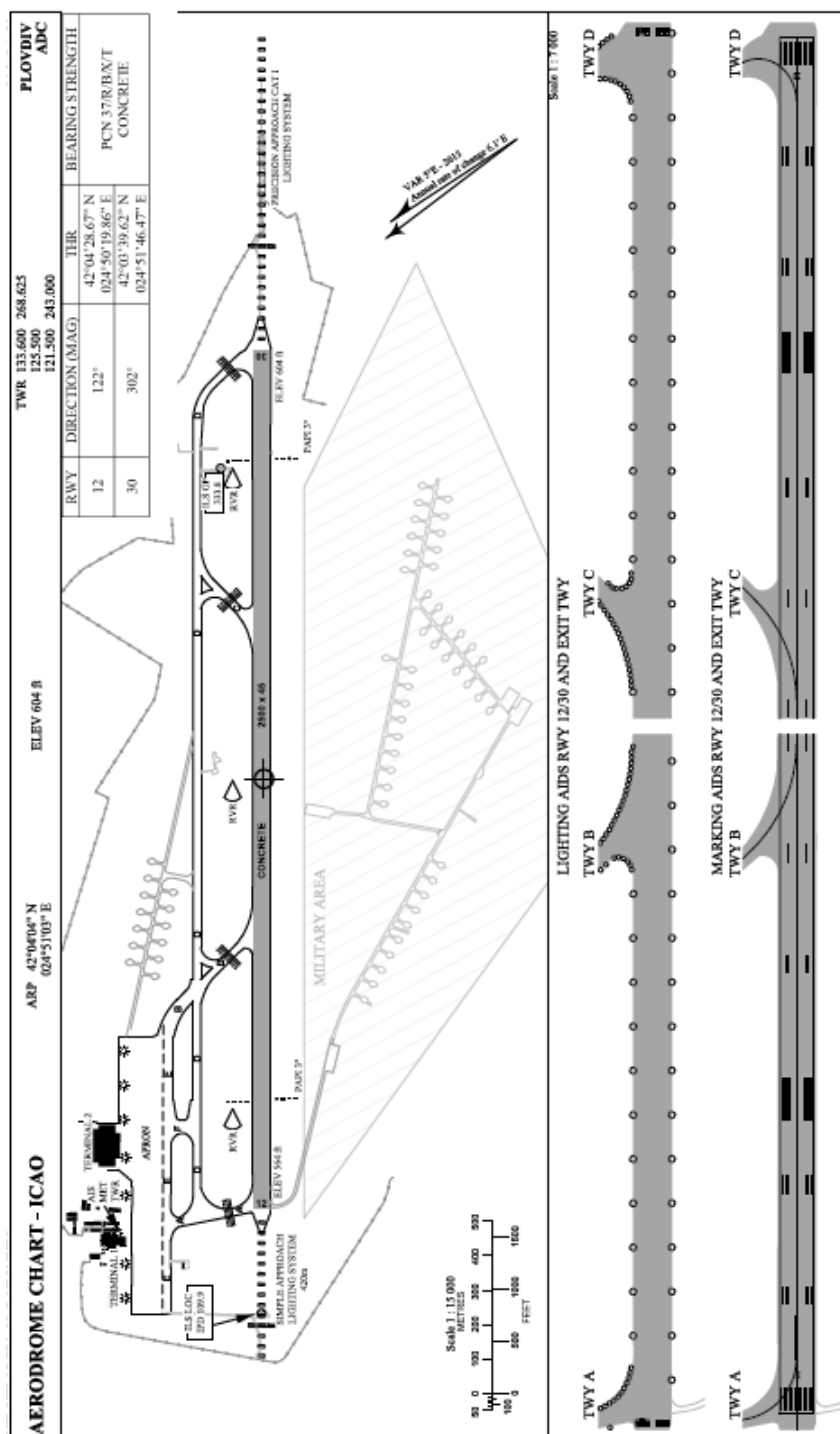
2.2.1 Наименование и параметри на ПР в маневрената площ

Имената на ПР, с латински кодови букви и параметрите им са показани в таблица 2.

ПР	Ширина	Настилка	PCN	Използване
A	22.0 m	Бетон	40/R/A/W/T	Код D и по-нисък
B	22.3 m	Бетон	31/R/A/W/T	Код D и по-нисък
C	22.3 m	Бетон	37/R/A/W/T	Код D и по-нисък
D	22.1 m	Бетон	31/R/A/W/T	Код D и по-нисък
E	22.5 m	Бетон	51/R/A/W/T	Код D и по-нисък
F	22.7 m	Бетон	33/R/A/W/T	Код D и по-нисък

Таблица 2: Характеристики на ПР в маневрената площ.

В колона „Използване“ са показани кои кодове ВС (табл. 2) могат да преминат по ПР;



Фигура 1: Схема на Летателното поле

2.3 Перон

Летище Пловдив разполага с деветнадесет (19) МС, изградени от бетон с номера както следва:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10A, 10, 10B, 11, 11A, 11B, 12, 12A, 13, 13A.

Основният перон е с дизайн, комбиниращ изискванията за лицензиране с гъвкавост и ефективно използване на пространството чрез концепция за многократна употреба, покриваща всички типове въздухоплавателни средства от тип А до F, включително не категоризирани самолети. Всички MC са за конвенционално паркиране с носа напред, въпреки че метеорологичните условия или размерите на самолетите могат да изискват различни изисквания за паркиране. За всички MC се осигурява самолетоводене.

MC 1 позволява самостоятелни маневри;

MC 2 е Nose-in/Push-back;

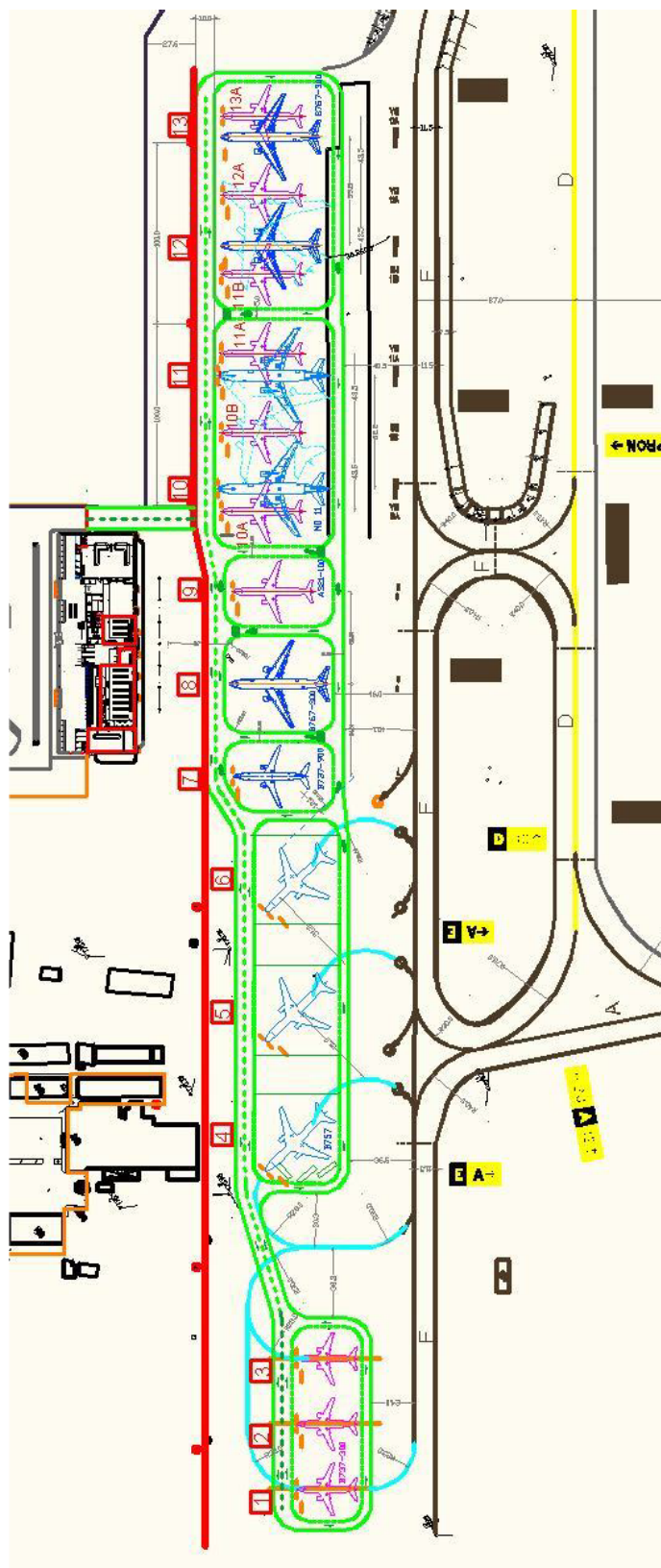
MC 3 позволява самостоятелни маневри;

MC 4-6 позволяват самостоятелни маневри, освен когато MC 4 и 6 са заети, MC 5 става Nose-in/Push-back;

MC от 7 до 13 са Nose-in/Push-back.

№	Настилка	PCN	Използване
1	Бетон	34/R/A/W/T	C -
2	Бетон	34/R/A/W/T	C -
3	Бетон	34/R/A/W/T	C -
4	Бетон	34/R/A/W/T	C +
5	Бетон	34/R/A/W/T	C +
6	Бетон	34/R/A/W/T	C +
7	Бетон	34/R/A/W/T	C
8	Бетон	34/R/A/W/T	D
9	Бетон	34/R/A/W/T	C
10A	Бетон	55/R/B/X/T	C
10	Бетон	55/R/B/X/T	D
10B	Бетон	55/R/B/X/T	C
11	Бетон	55/R/B/X/T	D
11A	Бетон	55/R/B/X/T	C
11B	Бетон	55/R/B/X/T	C
12	Бетон	55/R/B/X/T	D
12A	Бетон	55/R/B/X/T	C
13	Бетон	55/R/B/X/T	D
13A	Бетон	55/R/B/X/T	C

Таблица 3: Характеристики на MC за ВС.



Фигура 2: Схема на перона

3 | Визуални средства

3.1 Маркировка

На летищата се използва маркировка, която представлява символ или група символи, разположени на работната повърхност за предаване на аеронавигационна информация, нанесени със съответен цвят боя.

3.1.1 Маркировка на ПИК

- а) Маркировъчните знаци на повърхността на ПИК са изпълнени в бял цвят;
- б) При светли повърхности на ПИК маркировъчните знаци се ограждат с черен цвят.

3.1.2 Маркировка на ПР

- а) Маркировъчните знаци на повърхността на ПР са в жълт цвят.
- б) Маркировката на осовата линия на ПР има широчина най-малко 15 cm и е изпълнена във вид на непрекъсната линия по цялата дължина, с изключение на участъците, където тя се пресича от маркировката на местата за изчакване при рулиране или маркировката на междинното място за изчакване при рулиране.
- в) Маркировката на страничните краища на ПР се състои от бяла непрекъсната линия.
- г) Указателната маркировка: - Състои се от надписи с жълт цвят, когато тя заменя или допълва знак за местоположение на дадено място; черен цвят, когато тя заменя или допълва знак за обозначаване посоката на движение или определено място. Нанася се в местата, където обикновено се предвижда поставянето на указателен знак (виж фиг. 3), но поставянето му е практически невъзможно. Не е задължителна за изпълнение.

3.1.3 Маркировка на перона

3.1.3.1 Маркировка на самолетната стоянка

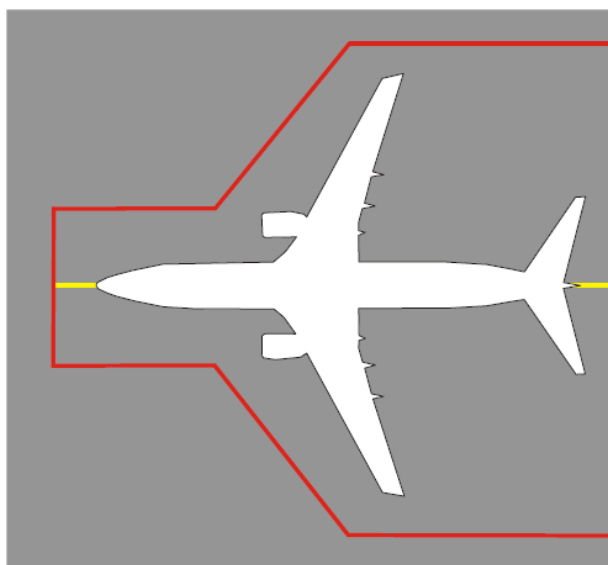
- а) Маркировката на самолетната стоянка е изпълнена в жълт цвят.
- б) Маркировката на самолетната стоянка включва:
 - Обозначаване на самолетната стоянка - число с арабски цифри (понякога комбинирано и с букви), което е част от линията за рулиране при влизане;
 - Линия за рулиране при влизане (осева) - ширина на линията, не по-малка от 15 cm;
 - Маркиращ знак за завиване в обратна посока;
 - Линия за завиване в обратна посока;
 - Линия за спиране;
 - Стоп линия;

- Линия за излизане.

3.1.3.2 Линии за безопасност

Този линия показва зоната, която трябва да остане свободна от персонал, превозни средства и оборудване, когато въздухоплавателното средство рулира, бива буксирано на стоянка или е в готовност за стартиране на двигатели в подготовка за заминаване. След спиране на всички двигатели и зоната е безопасна, превозните средства могат да пресекат линията, за да обслужват ВС.

Размерът на тази зона зависи от типа на самолета, използващ МС. Районът трябва да бъде оразмерени така, че да позволява безопасна зона около всмукателните отвори на реактивните двигатели, с цел недопускане на опасност от засмукване.



Фигура 1: Линии за безопасност

3.2 Знаци

На летищата се използват знаци, които могат да бъдат знаци с постоянна информация и знаци с променлива информация. Знаците са предназначени за участниците в движението и се поставят с цел:

- предаване на задължителни за изпълнение инструкции и информация;
- обозначение на конкретно място;
- местоположение в работната площ или;
- представяне на друга информация.

3.2.1 Знаци, съдържащи задължителни за изпълнение инструкции

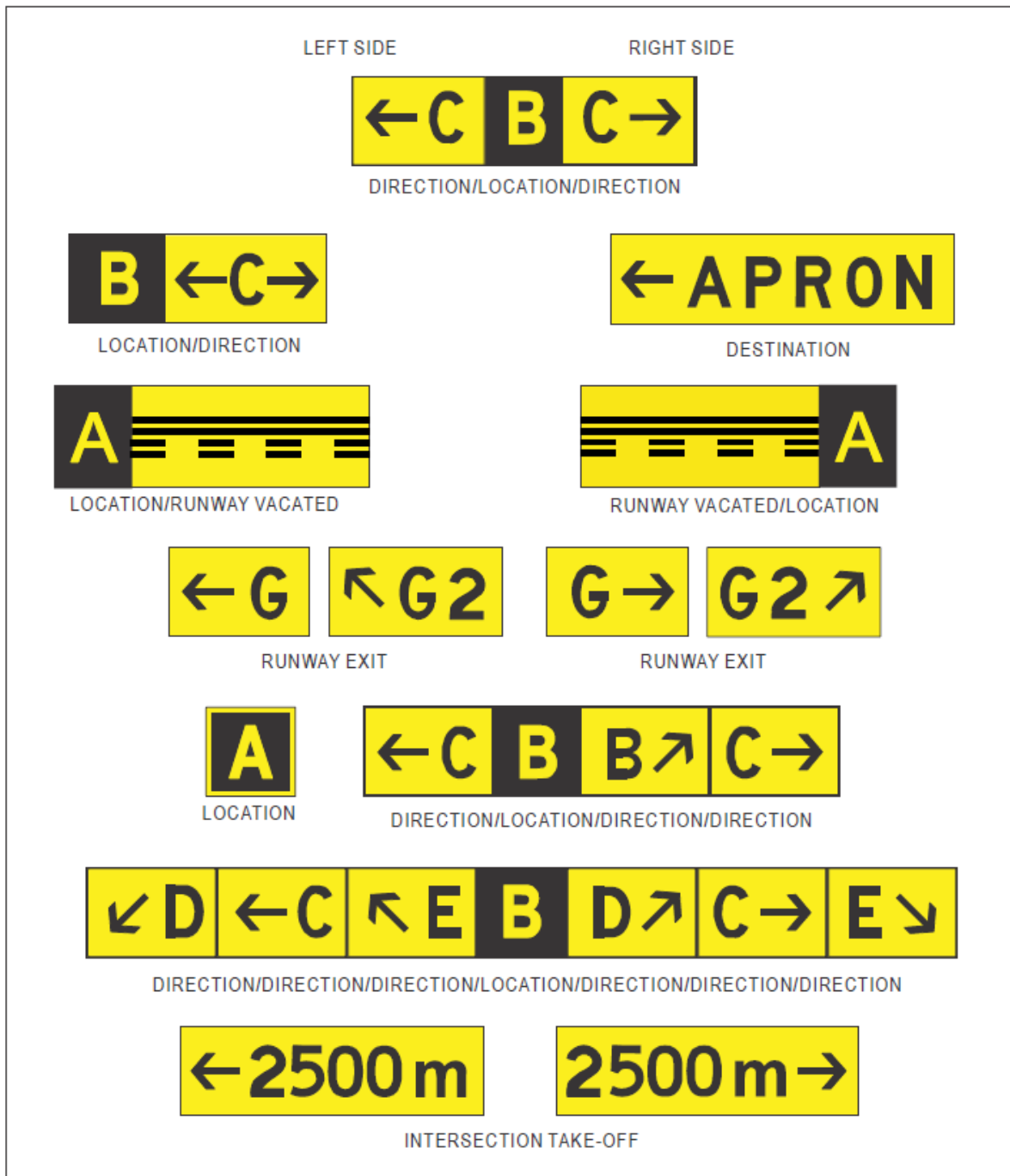
- а) групи знаци, съдържащи задължителни за изпълнение инструкции: (фиг. 2)
- Знаци за обозначаване на ПИК;

Runway designation of a runway extremity (Example)	25	Indicates a runway-holding position at a runway extremity
Runway designation of both extremities of a runway (Example)	25-07	Indicates a runway-holding position located at taxiway/runway intersection other than runway extremity
Category I hold position (Example)	25 CAT I	Indicates a category I runway-holding position at the threshold of runway 25
Category II hold position (Example)	25 CAT II	Indicates a category II runway-holding position at the threshold of runway 25
Category III hold position (Example)	25 CAT III	Indicates a category III runway-holding position at the threshold of runway 25
Category II and III hold position (Example)	25 CAT II/III	Indicates a joint category II and III runway-holding position at the threshold of runway 25
Category I, II and III hold position (Example)	25 CAT I/II/III	Indicates a joint category I, II and III runway-holding position at the threshold of runway 25
NO ENTRY		Indicates that entry to an area is prohibited
Runway-holding position (Example)	B2	Indicates a runway-holding position (in accordance with CS ADR-DSN.D.335(b)(1))

Фигура 2: Знаци със задължителни за изпълнение инструкции

- Знаци за изчакване на местата от категории I, II или III;
- Знаци за изчакване на мястото при рулиране;
- Знаци за изчакване на мястото по маршрута за движение;
- Знаци „Влизането забранено“ (No entry).

- б) Компоновка на знак, съдържащ задължителни за изпълнение инструкции - надписи с бял цвят върху червен фон, в комбинация със обозначение за местонахождението (жълта буква на черен фон).



Фигура 3: Указателни знаци

3.2.2 Указателни знаци

- а) предназначение - указателният знак се поставя, когато има експлоатационна необходимост да се укаже със знак конкретното място на обект или да се представи информация за маршрута на движение (посоката или мястото на предназначение);
- б) групи указателни знаци: (фиг. 3)
- Знак за посока на движението;
 - Знак за местоположение;
 - Знак за местата за предназначение;
 - Знак за излизане от ПИК;
 - Знак за освободена ПИК;
 - Знак за излитане от мястото на пресичане.
- в) Компоновка - указателният знак (освен знакът за местоположение) се състои от надписи с черен цвят на жълт фон. Знакът за място се състои от надписи с жълт цвят на черен фон, а там, където е поставен само този знак, той има рамка с жълт цвят (виж фигура 3).

3.3 Светлини

3.3.1 Светлини на ПИК

ПИК е оборудвана, както следва:

- а) Светлини за точен подход за кацане за съответната категория (виж таблица 3 по-горе);
- б) Система за визуална индикация на глисадата - система RAPI;
- в) Прагови светлини за кацане (входни и ограничителни);

4 | Организация на движението

Всеки един участник в наземното движение, временно или постоянно допуснат на територията на летателното поле на летище Пловдив, изпълнява и се подчинява на регламентите и изискванията на тези Правила.

4.1 Диспечерски служби и контролни органи.

Участниците в движението задължително се подчиняват на разпоредбите на служителите от диспечерските служби и контролните органи, пряко отговарящи за безопасността на полетите и безопасността на движението на територията на летище Пловдив:

4.1.1 Летищна контролна кула – ЛКК Пловдив (ЛЦ ОВД) за движение в маневрената площ;

4.1.2 Оперативен център към летище Пловдив за движение по перона.

4.2 Участници в движението

Участниците в наземното движение на територията на летателното поле са:

- а) Всички движещи се ВС;
- б) Всички МПС, СОТ и др. транспортни средства;
- в) Всички пешеходци.

4.3 Документи, разрешаващи достъп и движение на територията на летището.

- Основния документ за всяко лице, допуснато на територията на летището е личния пропуск.
- В зависимост от естеството и зоната на работа в летателното поле на летище Пловдив, отдел „Безопасност полети и АСД“ осигурява обучение по безопасност във съответното направление, като след успешно издържан тест на служителите се издава удостоверение за:
 - **ДОПУСК ЗА РАБОТА** – удостоверение с червена ивица, позволяващо пребиваване на притежателя му в зоната на перона, без разрешение да управлява МПС и/или СОТ;
 - **УПРАВЛЕНИЕ НА МПС И СОТ НА ПЕРОН** – удостоверение с жълта ивица, позволяващо на притежателя му да управлява МПС и СОТ единствено в зоната на перона;

- **УПРАВЛЕНИЕ НА МПС И СОТ В РАБОТНА ПЛОЩ** – удостоверение със зелена ивица, позволяващо на притежателя му да управлява МПС и СОТ в района на Работната площ на летище Пловдив;

УДОСТОВЕРЕНИЕ ДОПУСК ЗА РАБОТА	
ЗОНА: ПЕРОН	
ИМЕ:	ЖАСМИН ГЕНОВА КАРАБАДЖАКОВА
СЛУЖБА:	СЕКТОР "ПОЧИСТВАНЕ НА САМОЛЕТИ"
СРОК ОТ:	01.12.2018 г.
ДО:	01.12.2019 г.
ИЗДАЛ:	<i>/подпис/</i>

Фигура 1: Допуск за работа

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС И СОТ	
ЗОНА: ПЕРОН	
ИМЕ:	КУРТИ ОБРЕТЕНОВ КУРТЕВ
СЛУЖБА:	ОТДЕЛ "ГСМ"
СРОК ОТ:	01.12.2018 г.
ДО:	01.12.2019 г.
ИЗДАЛ:	<i>/подпис/</i>

Фигура 2: Удостоверение за управление на МПС и СОТ на Перона

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС И СОТ	
ЗОНА: РАБОТНА ПЛОЩ	
ИМЕ:	СПИРИДОН ПАСКАЛЕВ ВРАЖАЛСКИ
СЛУЖБА:	ОТДЕЛ "СИГУРНОСТ"
СРОК ОТ:	01.01.2019 г.
ДО:	01.12.2019 г.
ИЗДАЛ:	<i>/подпис/</i>

Фигура 3: Удостоверение за управление на МПС и СОТ в Работната площ

- Всички водачи на МПС, СОТ и други транспортни средства, допуснати до работа в летателното поле трябва да притежават валидно свидетелство за управление на МПС за съответната категория, както и удостоверение за допуск до управление на МПС в съответната зона на летателното поле, което се издава след преминато обучение по безопасност на наземното движение и успешно издържан тест.

- За пешеходци, допуснати до районите, включени в територията на контролирано движение – основния документ е личния пропуск, както и удостоверение за допуск до работа в съответната зона на летателното поле, издадено след преминато обучение и успешно положен тест, като във всички случаи временните пешеходци трябва да са придружавани от служители с постоянен пропуск и знак за придружител.
- Движение на МПС, СОТ и друга техника се разрешава само при наличие на документ (пътен лист, дневен чек лист, друго), в който с подпис на отговорното лице се установява техническата изправност на съответното превозно средство.
- Всички МПС с държавни регистрационни номера трябва да са снабдени с пропуск за достъп в района на летището, образец ГД "ГВА".
- Влизането на територията на летището на автотранспортни средства на временно пребиваващи външни организации с цел превоз и доставка на товари, извършване на товаро-разтоварна, строителна и др. дейност в работната площ, се осъществява чрез съответно издадени валидни пропуски и придружавани от водещ автомобил на летище Пловдив.

4.4 Изисквания към машините и съоръженията, допускани на територията на летището.

- Всички машини и съоръжения трябва да са снабдени с инвентарен или държавен регистрационен номер и знак за принадлежност.
- Всички МПС, СОТ, машини и съоръжения, работещи на територията на летището трябва да са технически изправни с налично и изправно специално оборудване (пожарогасители), отговарящи на изискванията и нормите, установени от националните регламентиращи документи.
- МПС и друга техника трябва да са оборудвани с жълти сигнални лампи с мигащ характер на светлината. Сигналните лампи трябва да са поставени на място, където да се осигурява тяхната видимост от 360 градуса азимут.
- Всички автотранспортни машини, които участват в техническото, летищното и търговското обслужване на ВС трябва да са с изправни спирачки против самоволното им движение. Същите трябва да са снабдени и със спирачни столчета.
- Прикачните платформи, ремаркетата и количките за транспортиране на багажи и товари трябва да са оборудвани със спирачни механизми. В случай, че такива механизми липсват, същите трябва да са снабдени със спирачни столчета за предотвратяване на самоволното им движение.
- Всяко превозно средство, движещо се на територията на летището трябва да има в кабината схема на перон, ПР и ПИК с указани пътища за движение и указани забранени за движение и достъп зони в летателното поле (критични, чувствителни зони на ILS и т.н).

4.5 Органи за контрол на наземното движение

- ▷ Летищна контролна кула (ЛКК - Пловдив);
- ▷ Оперативен център (ОЦ), „Летище Пловдив“ ЕАД;
- ▷ Отдел „Безопасност полети и АСД“, „Летище Пловдив“ ЕАД.

При констатиране на инцидент или събитие, свързано с нарушение на тези Правила и правилата за безопасност на труда, контролните органи си взаимодействат със:

- а) Отдел „Сигурност“ на „Летище Пловдив“ ЕАД;
- б) ГПУ на летище Пловдив;
- в) Сектор „Пожарна безопасност и спасяване“ (ПБС).

4.6 Отговорности и взаимодействие при организацията и контрола на движението

За целите на безопасността при управлението и контрола на наземното движение е въведено разделяне на отговорностите на контролните органи.

4.6.1 Отговорности на ЛКК:

- а) Контролира движението на ВС, превозните средства и специалните автомобили в Маневрената площ на летището, като поддържа постоянна комуникация с всички участници в движението.
- б) Дава разрешения за:
 - Буксиране на ВС;
 - Запуск на двигателите на ВС;
 - Рулиране, заемане и пресичане на ПИК от ВС;
 - Навлизане в маневрената площ, заемане и пресичане на ПИК от транспортни средства.
 - Съвместно с ОЦ определя стандартни маршрути за рулиране на ВС.
- в) Управлява светлинната система на летище Пловдив.
- г) Прилага процедури за обслужване на полетите при ниска видимост.

4.6.2 Отговорности на ОЦ:

- а) Контролира движението по перона на превозните средства и останалите участници в наземното движение;
- б) Инспектира състоянието на повърхностите в Маневрената площ и наличието на чужди обекти;
- в) Дава разрешения за:
 - Начало на наземното обслужване;
 - Проби на двигатели и системи на ВС;
 - Преместване на ВС на друга стоянка;
 - Почистване на работната площ;
- г) Съвместно с ЛКК определя:
 - Стандартни маршрути за рулиране на ВС;
 - Позицията на изчакване на водещата кола, в случай на водене на ВС или маршрута за рулиране на ВС по перона и в маневрената площ.
- д) Планира и разпределя ползването на стоянките за НО на перона;
- е) Прилага процедури за обслужване на полетите при ниска видимост;
- ж) Регистрира, докладва и събира първични документи по допуснати особени случаи.

4.6.3 Отговорности на отдел „Безопасност полети“:

- а) Осъществява оперативен контрол за спазване правилата за безопасност на наземното движение в летателното поле;

- б) Контролира спазване на местата за спиране и паркиране в летателното поле;
- в) Контролира състоянието на оперативните зони и опазването им от замърсяване с чужди предмети в процеса на работа на операторите;
- г) Провежда всички необходими действия по разследване на инциденти и произшествия с наземна транспортна техника и COT;
- д) Прилага предвидените оперативни мерки за превенция.

5 | Общи правила за безопасност

5.1 Защитно облекло и лични предпазни средства.

- Всяко лице, независимо от административната или фирмената си подчиненост, при работа в летателното поле е длъжно да бъде облечено в облекло с контрастен цвят (жълт, оранжев) и ивици от светоотразяваща материя фиг. 1;
- Всеки един работник или служител, който изпълнява служебните си задължения трябва да използва предоставеното му работно и защитно облекло и оборудване: антифони, защитни обувки, ръкавици, очила, дъждобрани и т.н.;
- Всеки, който изпълнява служебните си задължения на територията на летателното поле задължително трябва да носи в себе си средство за връзка (телефон или радиостанция);



Фигура 1: Защитно облекло и лични предпазни средства.

5.2 Тютюнопушене и употреба на алкохол.

Забранява се пушенето или запалването на открит пламък, дори в кабината на превозните средства и COT.

Забранява се управлението на превозно средство или друго мобилно оборудване, под въздействието на алкохол, анестетици, хапчета за сън или други вещества (например успокоителни или други, предписани с рецепта), които биха могли да повлияят върху шофирането или да изложат на опасност други ползватели на летището. Това важи и за лицата, които изпълняват задълженията си на борда на самолета, без непременно да управляват превозно средство или друго мобилно оборудване.

Всеки, с констатирано ниво на алкохол в кръвта над 0,5 промила, се счита под влияние на алкохол.

5.3 Безопасни разстояния около ВС с работещи двигатели.

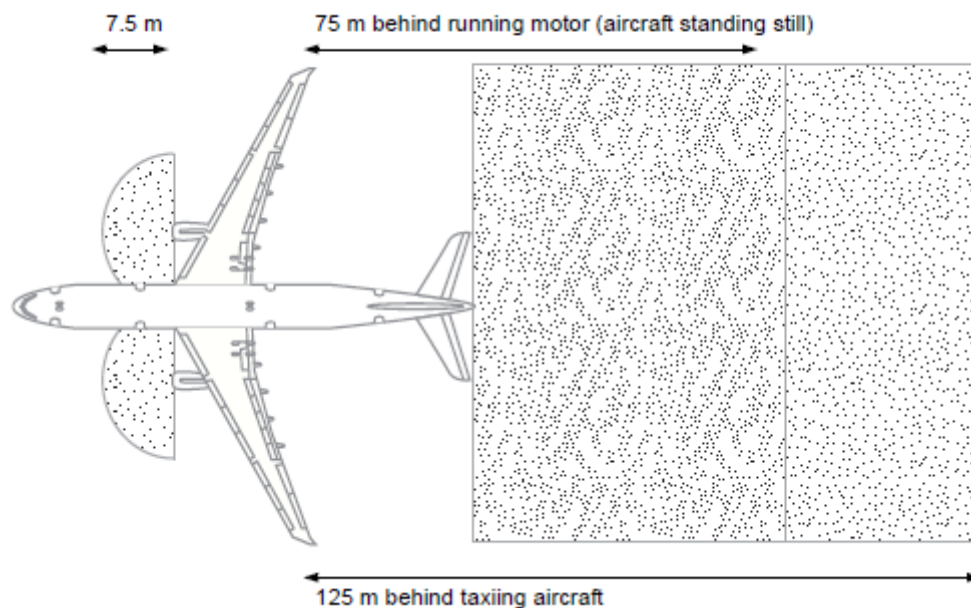
Безопасните разстояния пред и зад двигатели на ВС (фиг. 2), в режим малък газ и режим рулиране са както следва:

- а) пред самолета (на стоянка):
 - 7.5 m пред работещи реактивни двигатели;
 - 12 m пред работещи двигатели на B777;
- б) зад самолета (на стоянка):
 - 20 m зад турбовитлови двигатели;
 - 50 m зад реактивни двигатели;
 - 75 m зад широкофюзелажни самолети;
 - 125 m зад двигатели на B777.
- в) зад рулиращ самолет (зона зад фюзелажа):
 - 50 m зад самолети, задвижвани от турбовитлови двигатели;
 - 150 m зад реактивни самолет;
 - 180 m зад B777.

МИНИМАЛНАТА БЕЗОПАСНА ДИСТАНЦИЯ ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ ЗАД РУЛИРАЩ САМОЛЕТ Е НЕ ПО-МАЛКО ОТ ДВЕ НЕГОВИ ДЪЛЖИНИ!

5.4 Разлив на гориво.

- а) Всички локви и петна, предизвикващи съмнение у персонала за вероятност от разлив, се третираят от същия като рискови и опасни;
- б) При констатиране на разлив на гориво или други петролни продукти, незабавно да се уведоми КЦ (тел. 122 или 121) и противопожарната служба на летището (тел. 136);
- в) Правила на поведение в случай на разлив на гориво:
 - Оценка на обстановката (количество на разлятото гориво, приблизителна площ на разлива);
 - Извършва се оглед за щети, признаци на видими щети, признаци за теч, дим и т.н;



Фигура 2: Опасни зони - минимум безопасни дистанции

- Огледът се извършва без контакт с разлетите течности и се внимава да не се вдишат дим или изпарения;
- Не се преминава през разлива;
- Спазва се безопасно разстояние не по-малко от 20 м, като се предприемат действия по възпрепятстване навлизането в района на разлива на персонал и МПС, с изключение на противопожарната служба на летището;
- В никакъв случай да не се използват инструменти, уреди, осветителни тела и т.н., които не са обезопасени според противопожарните изисквания;
- Не се предприемат други действия;
- Изчаква се пристигането на специализираната група за обработка на разлива;
- Ако в очите или по кожата попадне гориво или друг петролен продукт трябва незабавно да се потърси помощ от квалифициран медицински персонал.

5.5 Чужди обекти.

Определение: Чуждият обект (*Foreign Object Debris – FOD*) за едно летище представлява всеки обект, намиращ се на неподходящо място, в резултат на което, същият може да причини щети на ВС, летищни съоръжения, оборудване и други или да причини нараняване на персонала.

Задължителни действия:

- Преди посрещането на ВС, Авиодиспечер НО е длъжен да направи оглед на МС за наличие на чужди обекти и препятствия, разливи на ГСМ или други опасни материали, които биха попречили на безопасното рулиране и спиране на самолета;



Фигура 3: Не допускайте FOD!

- Не се допуска наличие на препятствия (спирачни столчета, обезопасителни конуси или каквато и да е друга екипировка) на стоянката, и в прилежащите около ТПР забранени зони, когато същата предстои да бъде заета от самолет;
- В случай, че не са изпълнени горните условия се забранява приемане на ВС;
- След завършване на обслужването Авиодиспечер НО прави оглед на състоянието и при наличие на FOD или разлив предприема мерки за тяхното отстраняване и привеждане на зоната на стоянката в безопасно за опериране състояние;
- Не се допуска навлизане и движение по настилка на зони от Работната площ на транспортна техника със замърсени гуми на колелата от грунтови участъци;
- Строителните материали и предметите, които се използват при поддръжката на летателното поле задължително трябва да са обезопасени срещу разпиляване.

Правила на поведение при констатиране на FOD:

- Всеки един, независимо от административната или фирмената си подчиненост е длъжен да отстранява констатираните чужди обекти;
- Отстранените чужди обекти се изхвърлят в определените за целта места – контейнери с надпис „FOD”, чиито капаци винаги се затварят след използване;
- Ако FOD е част от ВС или съществува подозрение за това, незабавно се уведомява ОЦ.

Оперативен контрол за наличие на FOD:

- ОЦ извършва планови и извънредни проверки и контрол на състоянието на работната площ (ПИК, ПР и перон);
- Авиодиспечер НО извършва проверки на състоянието на всяка стоянка след завършване на НО и тръгване на самолета от нея.

ВСЯКО ЕДНО ЛИЦЕ, КОЕТО Е ДОПУСНАТО ДО ТЕРИТОРИЯТА НА ЛЕТИЩЕТО Е ОТГОВОРНО ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕТО НА FOD!

5.6 Опасни товари и непознати материали.



Фигура 4: Етикети за обозначаване на опасни товари.

Според официалната дефиниция опасни товари са: „Предмети или субстанции, които могат да застрашат здравето, сигурността на полета или околната среда, когато са превозвани по въздух и са класифицирани като опасни според Правилника за превоз на опасни товари по въздух /IATA DGR/ [6]”.

При обслужване на опасни товари се съблюдават стриктно процедурите за работа, които са предмет IATA DGR.

Опасни материали, които могат да реагират помежду си, трябва да бъдат транспортирани по такъв начин, че при течовете да не съществува възможност за реакция. Прилага се таблица 9.3.A (разделяне на опасни материали) от Правилника за опасни товари на IATA и таблица 5.1 от Техническите инструкции на ИКАО.

Всички опасни товари трябва да са правилно маркирани и етикетирани. Обслужващият агент трябва да се увери, че опаковките не показват признаци на течове или други повреди.

Опаковките трябва да бъдат правилно закрепени и подредени така, че да не могат да влизат в контакт с друга опаковка или със страни на превозното средство, дори в случай на инцидент.

Процедурите за действие при разлив или инцидент с Опасни товари са посочени в Приложение № 3.

5.7 Повреда на техника.

- а) В случай на повреда на какъвто и да е вид транспортни средства и специални машини в работната площ, водачите незабавно трябва да уведомят ОЦ (тел.122);
- б) Ремонт на повредена техника се извършва извън работната площ.

5.8 Работа при сложни МТО условия.

5.8.1 Ниска видимост:

Процедури за работа на перона:

При започнала обработка на ВС и процедура по водене на друго ВС към ПИК, авиодиспечер ОЦ, обявява по радиотелефонната система на участващите в обслужването на ВС да се придържат в границите на безопасност на местостоянките и преустановява движението на всички средства на перона. След доклад на водещата кола за завършване на воденето, авиодиспечер ОЦ разрешава движението.

След завършване на обслужването на ВС, рампагентът докладва на ОЦ за състоянието на работната площ около самолета. Авиодиспечер ОЦ докладва на ЛКК, че ВС е обслужено и готовността на водещия автомобил за водене на самолета. При видимост/RVR на ПИК по-малка от 400 м, ОЦ въвежда допълнителни мерки за осигуряване на безопасното наземно движение по перона.

- Самолетообслужващото оборудване и техника се отстраняват от работната площ;
- Разрешава се подхождането в района на местостоянката на ВС само на минимално необходимото техническо оборудване;
- Скоростите на движение по перона се свеждат до минимум;
- Моторизираните средства се движат с включени всички възможни светлини;
- Операторите на СОТ подхождат с повишено внимание в зоните на кръстопът на движение на средства и хора;
- Навлизането в зоната на летателното поле да става само при абсолютна необходимост с постоянно известяване на контролната кула за местоположението на средството;
- Всички оператори да вземат допълнителни мерки за почистване на обзорните стъкла на СОТ;
- Избутване на ВС от стоянка в условията на ниска видимост се разрешава само при изпълнение на полети. Буксиране на ВС в условия на ниска видимост се забранява.

Аварийни процедури при провеждане на полети в условията на ниска видимост:

При обявяване на аварийна ситуация от ОЦ, всички участници в аварийно-спасителната дейност максимално бързо, с повишено внимание, с цел избягване на на сблъсъци по време на движението, се явяват на сборния пункт и следват указанията на Ръководител АСД.

Всички задължения и отговорности посочени в „План за аварийно-спасителни дейности на летище Пловдив са в сила и всички участници в аварийно-спасителния процес за задължени да спазват стриктно своите задължения с повишено внимание.

5.8.2 Силни ветрове:

В различните зони на летището силата на вятъра може да варира в зависимост от посоката на вятъра и наличието на сгради. При регистриране на повишаване скоростта на вятъра и доближаване до екстремни стойности (25 kt) се процедира, както следва:

Технически средства за наземно обслужване:

- Средствата, които не са непосредствено необходими за обслужването се изтеглят от работната площ;
- Необходимите за работа средства се позиционират далеч от ВС или възможната посока на придвижване на ВС;
- При възможност всички средства се паркират на закрито;
- Паркираните на открито средства трябва да са със задействани паркинг спирачки, ремаркетата и количките да бъдат укрепени с клинове;
- Трябва да се обърне особено внимание при транспортирането, товаренето и разтоварването на празни контейнерни единици. При необходимост, контейнерите се затоварват с баласт.
- Всички контейнери трябва да бъдат заключени на колички, със спуснати и закопчани капаци или покривала;
- Празните контейнери трябва да се отстранят от работната площ и при възможност да бъдат прибрани на закрито;
- Всички повдигащи съоръжения (лоудери, стълби, платформи и др.) да бъдат свалени до минимум, със спуснати стабилизиращи пети;
- Всяко оборудване, което не може да бъде укрепено (столчета, конуси, технически стълби) да бъде премахнато от работната площ и прибрано на закрито;

Багаж и карго:

- Количките с багаж и карго се прибират в багажните халета/магазинята;
- Преустановява се извозването на ненатоварен багаж;

Почистване на ВС и санитарно обслужване на ВС:

- Всички консумативи и чували с боклук да бъдат прибрани на закрито;
- Техническите средства да бъдат отдалечени от ВС;
- Всички врати и багажни отделения да бъдат надлежно заключени за избягване на разпиляване на отпадъци и материали;
- Маркучите да бъдат прибрани и застопорени към корпуса на техническото средство;

Безопасност на пътниците:

- Подаване на своевременна предупредителна информация;
- Готовност за отвеждане на всички пътници на закрито и безопасно място в терминала;
- При нужда прекратяване на слизане/качване на пътници от/във ВС;

5.8.3 Гръмотевична дейност:

МТО службата дава предупреждение за гръмотевични бури, когато прогнозираните метеорологични условия представляват значителен риск от буря в близост до летището. Такива предупреждения може да са валидни до 24 часа, въпреки че може да съдържат малко информация за разразяването на бури. ОЦ издава предупреждение до всички служби, работещи на летището, ако

в околността на летището се наблюдават гръмотевични бури, дори когато МТО службата не е дала предупреждение.

Предупреждението се издава по радиостанцията в режим общо известяване или посредством телефонните линии. Гръмотевичните бури представляват опасност за операциите на летището, поради възможността от: светкавици, удрящи самолети, превозни средства, сгради или хора, много силен дъжд или градушка, лоша видимост, силни пориви на вятъра, срез на вятъра, обледеняване на ВС, смущения на компаси, прекъсване на електрозахранването.

При получена прогноза за очаквана гръмотевична буря следва да бъдат излъчени следните предупреждения:

- **Предупреждение за повишена готовност:** Има регистрирана гръмотевична дейност в 8 километровата зона. При получаване на предупреждението следва подготовка за прекратяване на работа. Прекратяват се всички маловажни операции. Особено важно е да се уверим, че всички служители, използващи средства за предпазване от шума са приели предупреждението. Преустановяват се товаро-разтоварните операции на опасни товари.
- **Преустановяване на операциите:** Гръмотевичната активност е навлязла в 5 километровата зона и се придвижва в посока на летището. Прекратяват се всички операции по обслужване на ВС. Работниците се прибират на закрито в сградите или в кабините на средствата. Да не се търси подслон под ВС, самолетообслужващи средства, в близост до осветителните кули, огради или дървета. Ако качването на пътниците не е започнало, пътниците се задържат в залата на терминала. Ако качването на пътниците е започнало, то се преустановява и вече качилите се пътници остават на борда на ВС. При току-що пристигнало ВС пътниците се задържат на борда на ВС.
- **Отбой на опасността:** Гръмотевичната активност е напуснала 5 километровата зона и се отдалечава от летището.

Превантивни действия от персонала на летището: Поради потенциалните опасности, преобладаващи при гръмотевични бури, трябва да се предприемат определени превантивни мерки:

- Операторите по наземно обслужване да не използват слушалки по време избутване на ВС.
- Летищната администрация ще прекрати всички операции на перона, когато гръмотевичната буря достигне до летището.
- Всички компании, които оперират в района на летището, следва редовно да преглеждат рисковете, свързани с гръмотевична дейност и да гарантират наличието на политики, оценки на риска, документирани процедури. Те трябва да бъдат на разположение на Летищната администрация при поискване.

Задължения на летищните служби, участващи в обслужването на ВС:

- Всички отдели и служби са длъжни да спазват указанията, давани от ОЦ;
- При забелязани признаци за аварийна ситуация или авария на ВС незабавно да информират ОЦ или ЛКК, а при повреда на самолетообслужваща техника незабавно да информират ОЦ;
- При нарушаване на работната площ незабавно да информират ЛКК;
- Самолетообслужващата техника да е радиофицирана и да използва само определените за целта входове, изходи и маршрути след като получи разрешение от ОЦ;
- Навлизането на автомобили, които не са радиофицирани да става по изключение, като се водят от друго основно радиофицирано средство на обслужващото предприятие;

- Автомобилите, опериращи по работната площ задължително се движат с включени светлини и маяк, съгласно маркировката и с максимална скорост 20 км/ч.;
- При водене на радиообмен трябва да се докладва кратко и ясно.

ДВИЖЕНИЕТО НА НАЗЕМНА ТРАНСПОРТНА ТЕХНИКА И СОТ ПО ПЕРОНА СЕ ЗАБРАНЯВА ВИНАГИ, КОГАТО:

- **СЛЕД КАЦАНЕ НА ПИК, ВС ЗАПОЧВА РУЛИРАНЕ В ПОСОКА НАВЛИЗАНЕ НА ПЕРОНА;**
- **СЛЕД КРАЯ НА НО, ВС ЗАПУСНЕ ДВИГАТЕЛИ И ЗАПОЧВА РУЛИРАНЕ ОТ СТОЯНКА ПО ППР КЪМ ПИК ЗА ПОСЛЕДВАЩО ИЗЛИТАНЕ.**

5.8.4 Работа при зимни условия:

Както повърхността на перона, така и повърхностите на СОТ могат да бъдат изключително опасни при наличие на сняг и лед. Използването на течност за антиобледенение на ВС може да увеличи опасността от подхлъзване.

- При наличие на сняг и лед трябва да се вземат допълнителни мерки за обезопасяване на средствата, снегът и образувалият се лед да бъдат почистени;
- Повърхността на перона трябва да бъде достатъчно добре почистена за да не затруднява движението на хора и средства;
- Операциите трябва да се извършват по-бавно, с повишено внимание. Операторите на СОТ трябва да предвиждат по-големи дистанции за спиране.
- Забранява се движението на пешеходци с ръце в джобовете;
- При падане на температури под 3°C, се забранява изливане на вода на перона.

5.9 Забрани и ограничения.

С цел недопускане на предпоставки за инциденти и осигуряване на безопасност на операциите в Летателното поле на летище Пловдив **се забранява:**

- а) Паркиране на каквато и да е техника в летателното поле извън определените за целта места;
- б) Спиране и оставяне без надзор на каквато и да е техника в летателното поле, ако не са предприети мерки, които да изключат възможност за самопридвижване;
- в) Спиране и престой на техника и персонал по маршрутите за рулиране на ВС;
- г) Изхвърляне на отпадъци извън определените за целта места;
- д) Разливането (изхвърляне) на ГСМ и други химически реагенти;
- е) Тютюнопушенето извън или в МПС, независимо дали е в движение или престой в района на летателното поле;
- ж) Пушенето на пешеходци извън определените за това места;
- з) Паленето на огън и нерегламентирано използване на източници на открит пламък;
- и) Извършване на ремонтни дейности на МПС или друга техника в работната площ.

6 | Правила за достъп и движение в летателното поле

6.1 Безопасност на движение в маневрената площ.

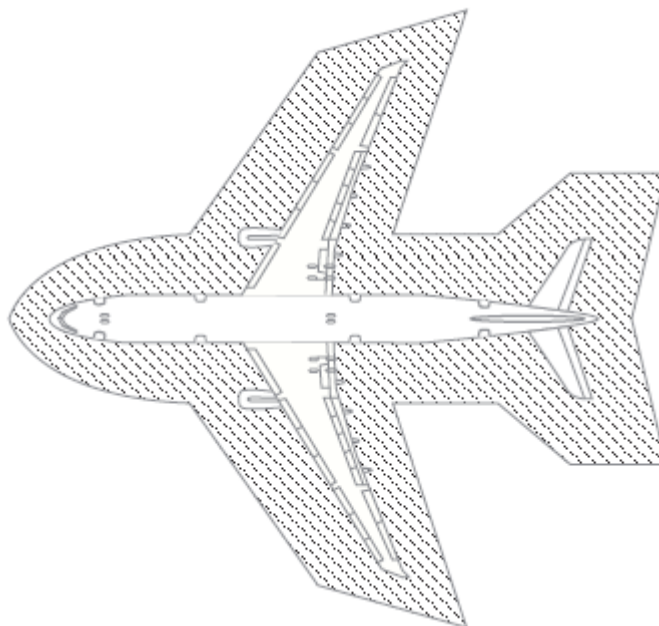
- а) За движение в маневрената площ се допускат лица, които предварително са запознати с правилата на движение и са преминали обучение по безопасност, удостоверено с документ;
- б) Достъп и движение в маневрената площ се допуска само след предварително получено разрешение от ръководителя на полетите от ЛКК – Пловдив (121,830MHz). В случай, че МПС или други машини не са оборудвани с необходимите средства за радиовръзка, то те задължително се придружават от оторизиран персонал, осигурен с такива.
- в) Всеки един, който се намира в маневрената площ задължително трябва да прослушва предаванията на честота 121,830MHz.
- г) Лицата и техниката, намираща се в маневрената площ са длъжни незабавно да изпълняват разпорежданията на ръководителя на полетите от ЛКК – Пловдив;
- д) Лица и техника, напускащи маневрената площ докладват след окончателното ѝ напускане;
- е) Лицата, работещи в маневрената площ са длъжни да следят за наличието на предмети, които могат да представляват препятствия в зоните свободни от препятствия или които могат да причинят щети по ВС;

ЗАБРАНЕНО Е ПРОМЕНЯНЕ НА РАЗРЕШЕНИЯ МАРШРУТ НА ДВИЖЕНИЕ БЕЗ СЪГЛАСУВАНЕ С РП - ЛКК ПЛОВДИВ;

ЗАБРАНЯВА СЕ НАВЛИЗАНЕТО НА ХОРА И ТЕХНИКА В КРИТИЧНИТЕ И ЧУВСТВИТЕЛНИ ЗОНИ НА КУРСО-ГЛИСАДНИТЕ АНТЕНИ НА ILS!

6.2 Безопасност на движението по перона.

- а) До перона се допускат за работа водачи на машини, съоръжения и оборудване, преминали обучение по безопасност и притежаващи съответен документ;
- б) Достъп и движение по перона на хора, МПС, СОТ и каквато и да е друга техника се осъществява по наземния маршрут, при стриктно спазване на маркировката, ограниченията за скорост, осигуряването на предимство и другите общи правила за безопасност.
- в) Пресичане на границата на перона (червената линия) се разрешава само на маркираните за това места (кръстовища);



Фигура 1: Зона за безопасност около ВС

- г) Преди навлизане на перона или пресичане на ППР, водачите са длъжни да спрат на маркираната „Стоп“ линия и да се огледат във всички посоки от които е възможно да се придвижват ВС, друго транспортно средство или СОТ, което е с предимство за преминаване;

ЗАБРАНЕНО Е НАВЛИЗАНЕТО НА ПЕРОНА, АКО ПО ППР СЕ ДВИЖИ САМОЛЕТ ИЛИ НА БЛИЗКА (ОТСРЕЩНА) СТОЯНКА СЕ НАМИРА САМОЛЕТ С РАБОТЕЩИ ДВИГАТЕЛИ И МИГАЩИ СИГНАЛНИ ЛАМПИ.

- д) Движението на пешеходци се разрешава в следните случаи:

- В района на самолетната стоянка;
- По сервизните пътища, като движението се осъществява в колона по един по бялата непрекъсната линия, очертаваща границата на пътя, в направление срещу посоката на движение на МПС и СОТ.

ЗАБРАНЕНО Е ДВИЖЕНИЕТО НА ПЕШЕХОДЦИ ПО ПЕРОННИТЕ ПЪТЕКИ ЗА РУЛИРАНЕ НА ВС!

- е) Воденето на пътници по перона се извършва под контрола на служители от отдели „ОПБТ“ и „Сигурност“;
- ж) Ограничава се достъпа на пътници до площта, намираща се под крилата и в близост до двигателите на ВС;
- з) Следи се за неправомерни действия от страна на пътниците, застрашаващи безопасността на ВС, тяхната и на персонала безопасност (тютюнопушене, преминаване под крилата и в близост до двигателите на ВС, отклонение от маршрута на придвижване);
- и) Забранява се категорично на МПС и СОТ да преминават през пътя на придвижване на пътниците от или към терминала;

- й) В случай на обявена готовност за запуск на ВС на съседна стоянка, ОЦ разпорежда прекратяване на воденето на пътници, до изрулирането на ВС на безопасно разстояние.
- к) Всеки, който управлява превозно средство или СОТ на летището, трябва да внимава да не излага на опасност околните. Специално внимание трябва да се обърне на въздухоплавателните средства, които напускат или приближават определената им МС;
- л) Преди да потеглят, водачите трябва да се уверят, че пътят е чист и трябва да са наясно с височината на превозното средство, там където съществуват ограничения;
- м) Всички превозни средства, които имат ограничена видимост, трябва да бъдат снабдени с подходящи видими и звукови предупреждения за заден ход; алтернативно, те трябва да бъдат придружени от второ лице, което дава указания на водача;
- н) Влекачите не могат да започнат теглене, респективно буксиране (или подготовка за теглене / буксиране) на въздухоплавателно средство, докато не бъдат включени неговите сигнални светлини;
- о) Преди да потеглят, водачите трябва да се уверят, че товарът е защитен и няма неукрепено подвижно оборудване, висящи разхлабени колани, въжета, трупчета и подобни материали, които могат да паднат. Товарите могат да се превозват само в одобрени и превозни средства за превоз на товари;
- п) Дължината на влекач и прикачените колички (палетни колички, вагончета и др.) не трябва да надвишава 30 м;
- р) Живи животни могат да бъдат транспортирани само в подходящи колички. Клетките трябва да бъдат укрепени по такъв начин, че да останат в изправено положение по време на транспортирането до и от въздухоплавателното средство. При транспортирането на животни трябва да се вземат предвид метеорологичните условия и подходящи мерки, когато е необходимо, за да се гарантира доброто състояние на животното. Живите животни не трябва да остават в количките за багаж по-дълго от времето, необходимо за транспортирането им до местоназначението им на летището;
- с) Ключовете на превозните средства без надзор се отстраняват.

6.3 Безопасност на движението на самолетна стоянка.

- а) Персоналът по наземно обслужване, работещ в района на стоянката се задължава да я поддържа чиста и годна за безопасна експлоатация;
- б) Не се допуска наличие на спирачни столчета, обезопасителни конуси и наличие на каквато и друга екипировка в района на стоянката.
- в) В случай, че не са изпълнени горните условия се забранява приемането на ВС.

6.4 Правила и ограничения за управление на транспортни средства.

6.4.1 Скорост на движение

- а) За всички типове автотранспортна техника допустима максимална скорост на движение по наземния маршрут е 20 km/h.
- б) Когато се осъществява водене на ВС от автомобил „Follow me“, допустимата скорост е 30 km/h. Когато автомобилът „Follow me“ подхожда към изчакащо за водене ВС, то разрешената скорост е 50 km/h.

- в) Скорост при буксиране на ВС:
- Максималната скорост при буксиране в маневрената площ е 10 km/h.
 - Максималната скорост при буксиране по перона да не превишава 5 km/h.
 - При движение около сгради, съоръжения или други ВС, ограничението по скорост при буксиране е 3 km/h.
- г) Максимално допустимата скорост за движение в багажните халета е 3 km/h.

6.4.2 Използване на светлини

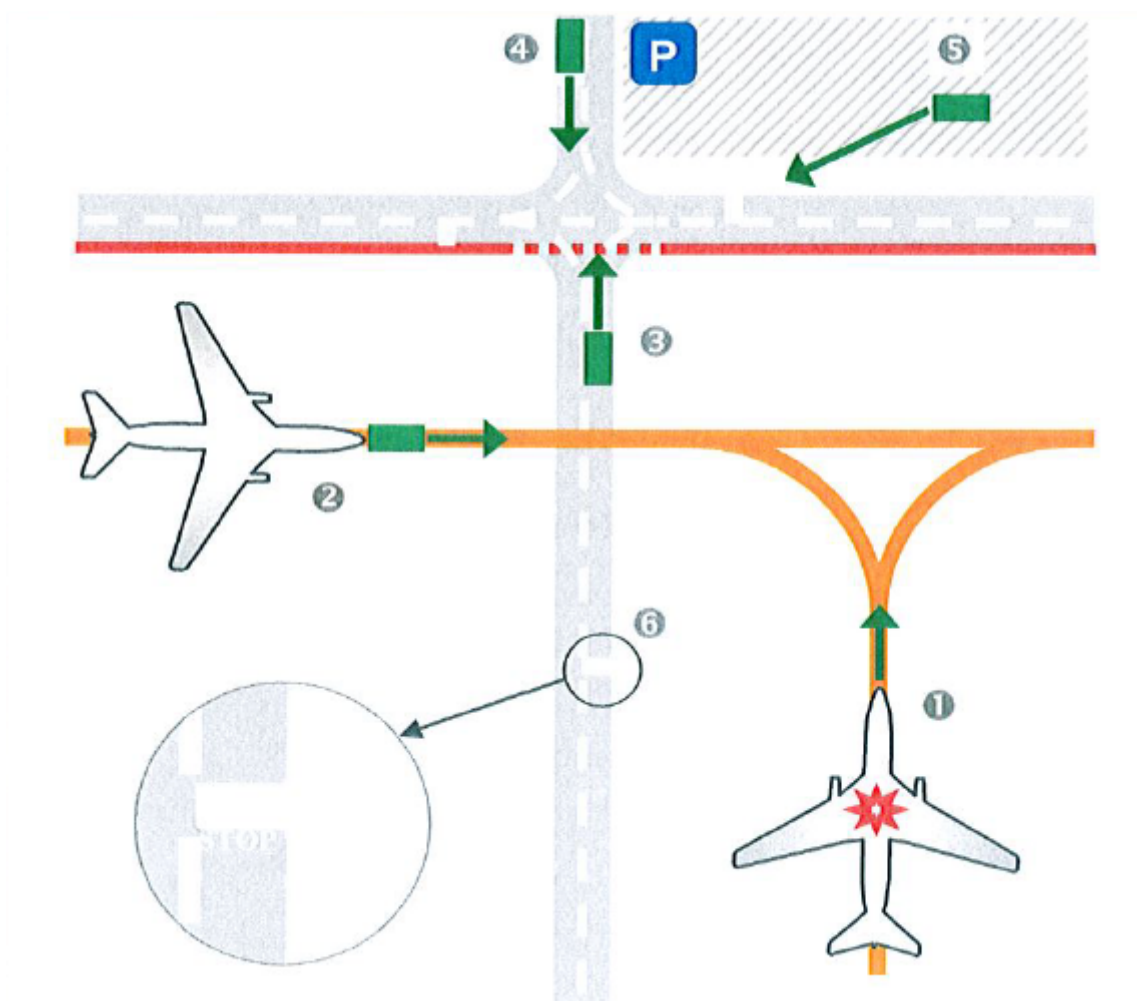
- а) При движение в летателното поле, всички транспортни средства и СОТ задължително трябва да са с включени маяци (аварийни светлини);
- б) При дъжд, сняг, мъгла, както и в тъмната част на денонощието, водачите трябва да се движат с включени фарове на къси светлини. Използването на дълги светлини е забранено. В условие на ниска видимост се забранява извършване на всякакви изкопни, монтажни и други строителни дейности на територията на летище Пловдив;

ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ДЪЛГИ СВЕТЛИНИ ПРИ ДВИЖЕНИЕ ПО ПЕРОНА Е ЗАБРАНЕНО!

6.4.3 Предимства:

Всички участници в наземното движение на територията на летище Пловдив са длъжни да спазват определени правила за осигуряване на предимство (виж фиг. 2).

- а) С предимство пред всички участници в движението се ползват ВС, независимо от начина им на предвижване: на собствена тяга или чрез буксиране;
- б) Аварийно-спасителните, противопожарните, медицинските и полицейските транспортни средства, предвижващи се към мястото на авария или при провеждане на учения и тренировки, се ползват с предимство пред всички други транспортни средства, намиращи се в работната площ на летището;
- в) Автомобилът „Follow me”, изпълняващ функция на водене на рулиращо ВС или движещ се самостоятелно с включени светлини, се ползва с предимство пред всички останали транспортни средства;
- г) Пътници, водени от или до ВС по перона са с предимство пред всички превозни средства и СОТ, изпълняващи дейности по НО;
- д) С предимство се ползват и някои превозни средства, които са определени от летищната администрация. Такива са горивозареждащи цистерни и перонни автобуси с пътници;
- е) Във всички останали случаи при движение по перона предимството на транспортните средства, движещи се съгласно хоризонталната маркировка се определят от правилото на дясностоящия;
- ж) С предимство се ползват транспортните средства, напускащи перона;
- з) Транспортните средства, намиращи се извън перона и движещи се по обозначените пътища за наземна техника са с по-нисък приоритет;
- и) Транспортните средства, които се намират извън перона и желаят да се включат в движението, са последни по предимство.
- й) При извършване на снегочистване на перона, специализираните машини са с предимство за преминаване в процеса на работа.



Фигура 2: Предимства на движение.

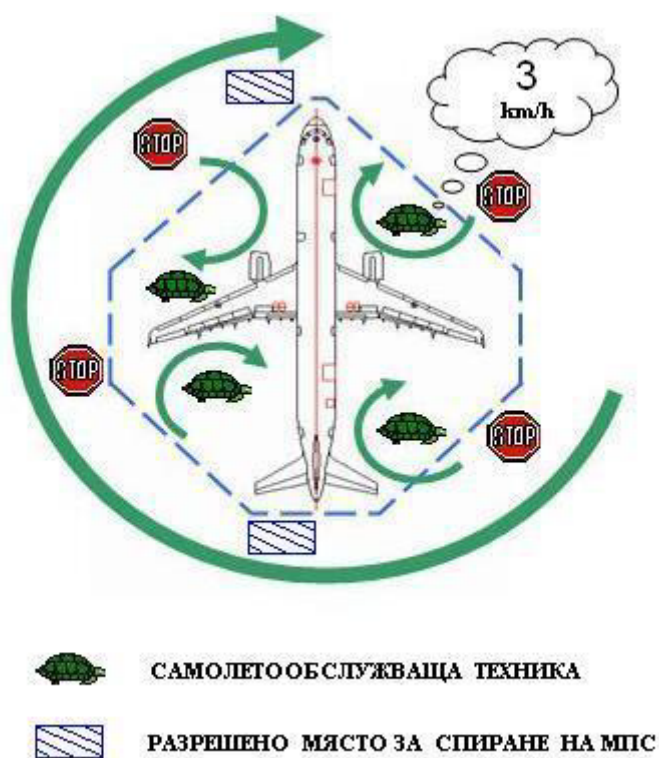
НИКОЙ НЕ ТРЯБВА ДА БЛОКИРА ЗРИТЕЛНАТА ЛИНИЯ МЕЖДУ ПИЛОТА И МАРШАЛА, ДОКАТО МАРШАЛА ДАВА СИГНАЛИ НА ВС!

6.4.4 Движение в района на стоянка:

С цел избягване на сблъсъци с ВС и такива между МПС и СОР и каквато и да е друга техника, при движение в района на стоянка, задължително се спазват правилата, илюстрирани на фиг. 3.

- а) Подхождането към района на самолетната стоянка и движението в района ѝ се извършва със скорост на движението, близка до тази на пешеходец, т.е. скорост 3 км/ч;
- б) Движението в зоната за безопасност около ВС се извършва по посока на часовниковата стрелка;
- в) Безопасния подход, маневрирането и позиционирането на МПС и СОТ около ВС се извършва под ръководството на авиомеханик;

- г) Движение около двигателите и крилото на самолета се извършва с повишено внимание;
- д) Наземните средства, предназначени за летищно обслужване се спират в района на стоянка, спазвайки минимално допустимите разстояния на безопасност, което изключва вероятността за повреждане на ВС. Минималното допустимо разстояние е 2 m от най-крайните точки на ВС. Изключение се допуска за: багажни ленти, пътнически стълби, лоудери, средства за обслужване на несамостоятелни пътници и средства за зареждане на бордния бюфет;
- е) Разрешените места за спиране на МПС са разположени отляво пред носа и отляво зад опашката на ВС.



Фигура 3: Безопасност на движението на самолетна стоянка.

6.4.5 Дистанция:

- а) При движение по сервизните пътища, всички водачи на транспортна техника и СОТ са длъжни да спазват безопасна дистанция от движещите се пред тях средства, която да осигури възможност за безопасно спиране при необходимост;
- б) При движение в колона водачите са длъжни да отчитат наличието на задължителни „Стоп“ линии, налагащи спиране на движещото се отпред средство, с цел недопускане на сблъсък.

6.5 Забранени зони за движение и престой

- 1. Маневрената площ (ПИК и ПР) и прилежащите зони за безопасност, без предварително да е получено разрешение от ръководителя на полетите от ЛКК-Пловдив;

2. Критичните и чувствителните зони на системата за точен подход за кацане по прибори (ILS);
3. По цялата дължина на перонните пътеки за рулиране (ППР);
4. Извън маркираните с бял цвят сервизни пътища за движение на транспортна техника;
5. Забранено е спирането и паркирането:
 - Извън маркираните места за оперативно спиране и паркиране;
 - На автобусните спирки и стоянки пред входовете и изходите на терминалите;
 - На сервизните пътища.
6. Други места, обозначени с надпис или съответен знак.

6.6 Безопасност при наземно обслужване на стоянка

6.6.1 Организация и отговорности

1. Отговорност за организацията, координацията, контрола на безопасността на операциите и движението на наземните средства при обслужването на ВС на стоянка носи Авиодиспечер НО;
2. Всички служители, независимо от фирмената си принадлежност, които изпълняват дейности по обслужване на ВС на съответната стоянка са длъжни да изпълняват разпорежданията на Авиодиспечер НО;
3. Служби на Летищния оператор, изпълняващи контролни функции по безопасност могат да инспектират спазването на настоящите правила за движение и да взискват предприемане на коригиращи действия от Авиодиспечер НО.

6.6.2 Общи правила за безопасност на движението в района на стоянка за НО

С цел избягване на инциденти с ВС и такива между транспортна техника, СОТ и каквато и да е друга техника, при движение в района на стоянка, задължително се спазват следните правила:

- а) След позициониране и спиране на самолета на стоянката към него подхожда само оторизирано за посрещането лице (Авиодиспечер НО, техническо лице или друг представител);
- б) Подхождането към района на самолетната стоянка на хора и средства се разрешава след спиране на самолета и изключване на двигателите (угасват сигналните маяци);
- в) Позициониране на СОТ за начало на НО може да започне след поставяне на блокировъчни столчета и конусите за безопасност от посрещашото лице и подаден сигнал от Авиодиспечер НО;
- г) Движението в района на стоянката се извършва със скорост, близка до тази на пешеходец, т. е. скорост 3 km/h;
- д) Движението извън зоната за безопасност около ВС се извършва в посока по часовата стрелка;
- е) Транспортни средства, които не са СОТ спират извън зоната за безопасност около ВС, на минимално безопасно разстояние от 2 m (за цистерни с гориво минималното безопасно разстояние е 3 m) от която и да е точка на ВС;
- ж) Движението около двигателите и крилото на самолета се извършва извън линията, очертана от конусите за безопасност и с повишено внимание;
- з) Маневри в зоната за безопасност около ВС се извършват по посока на часовата стрелка, т.е. ВС винаги трябва да бъде от лявата страна на водача;

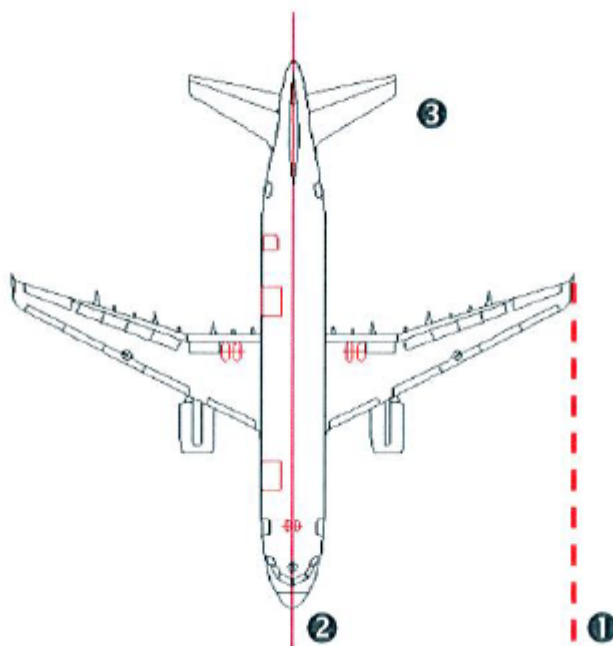
- и) Спирането и престоя на МПС, които не участват пряка в процеса на НО е разрешено в зони разположени от ляво, пред носа или зад опашката на ВС, като автомобиля се позиционира перпендикулярно на осевата линия на стоянката (на самолета), извън габаритите на тялото му;

Правило за ползване на местата:

ПРЕД НОСА СПИРАТ ТЕЗИ, КОИТО ИМАТ РАБОТА В ПИЛОТСКАТА И ПЪТНИЧЕСКА КАБИНА! ЗАД ОПАШКАТА НА ВС СПИРАТ ВСИЧКИ ОСТАНАЛИ, КОИТО ИЗПЪЛНЯВАТ ДЕЙНОСТИ НА СТОЯНКАТА!

- й) преди напускане на кабината на средството водачът е длъжен да изключи двигателя и да предприеме действия за обезопасяване на средството против самоволно придвижване (задействане на ръчна спирачка, поставяне на блокиращи столчета).
- к) през нощта и при условия на понижена видимост и по време на престоя се включват аварийните светлини на автомобиля.

6.7 Правила за действия на персонала в процеса на НО



Фигура 4: Позиции на персонала при изчакване спирането на ВС на стоянка.

6.7.1 Действия на Авиодиспечер наземно обслужване

- а) Подхожда към стоянката по сервизните пътищата и спира автомобиля от лявата страна на жълтата осова линия за движение на ВС, на безопасно разстояние, извън зоната на обхвата на разпереността на крилото на самолета;

- б) Извършва оглед на стоянката за наличие на FOD, препятствия, разливи на ГСМ или други опасни материали. При констатиране на такива, информира ОЦ (тел: 122, 121 или по работната радиочестота) за предприемане на мерки по осигуряване чистотата на стоянката;
- в) Посреща ВС в района на стоянка и следи за безопасното навлизане на ВС;
- г) След спиране на самолета поставя спирачни столчета и обезопасителни конуси, съгласно схемите и процедурите за съответния тип ВС.

ЗНАК ЗА НАЧАЛО НА НАЗЕМНОТО ОБСЛУЖВАНЕ НА ВС МОЖЕ ДА БЪДЕ ДАДЕН САМО СЛЕД ПОСТАВЯНЕТО НА СПИРАЧНИ СТОЛЧЕТА И ОБЕЗОПАСИТЕЛНИ КОНУСИ!

- д) Премества автомобила си и го спира пред носа на ВС на безопасно разстояние, където остава по време на наземното обслужване (НО).
- е) Контролира безопасния подход, маневрирането и позиционирането на средствата за НО около ВС, както тяхното изтегляне след приключване на обслужването;
- ж) След приключване на НО и оттеглянето на средствата прави оглед за чистотата на стоянката. При наличие на FOD, препятствия, разливи на ГСМ или други опасни материали, които биха застрашили безопасността при запуск и рулиране, незабавно предприема действия за отстраняването им;
- з) Премества автомобила си обратно на изходна позиция и извършва предвидените процедури по изпращане на самолета;
- и) След освобождаване на стоянката прави оглед на състоянието и при констатиране на FOD предприема действия по осигуряване чистотата на стоянката преди заемането ѝ от следващо ВС.

6.7.2 Действия на представителя на авиокомпанията:

Навлиза в района на стоянка след знака за начало на НО и спира автомобила си до автомобила на Авиодиспечера на безопасно разстояние, където остава по време на изпълнение на НО.

6.7.3 Действия на авиотехническия персонал:

- а) В случай, че изпълнява функции по посрещане на самолета действа, както е описано в т. 6.7.1.
- б) При необходимост от извършване на технически проверки и линейно техническо обслужване на външни възли и агрегати спира автомобила си на указаните места зад опашката на самолета, където остава по време на НО.

6.7.4 Действия на водача на пътническа стълба:

- а) Придвижва пътническата стълба към района на стоянка по сервизните пътища;
- б) Навлиза в района на стоянка след поставянето на спирачни столчета и обезопасителни конуси около ВС, което е знак за началото на НО;
- в) Позиционира пътническата стълба, спазвайки всички правила за безопасност.

6.7.5 Действия на водач на перонен автобус

- а) Придвижва перонния автобус към района на стоянка по сервизните пътища;

- б) Навлиза в района само след окончателното позициониране на пътническите стълби около ВС;
- в) Подхожда по указания маршрут и спира срещу съответната пътническа стълба;
- г) Позиционира автобуса така, че кабината на водача да сочи в посоката, в която сочи носа на самолета, така, че да осигурява на водача визуален контакт с кабинния състав на борда;
- д) По време на качването и слизането на пътниците следи за тяхната безопасност.

6.7.6 Действия на водача на средство за затоварване и разтоварване на багажи и кargo

- а) Водачите на електрокари с багажни и контейнерни колички, лоудери, багажни ленти и други средства за перонна механизация, управляват средствата към района на стоянка по сервизните пътища;
- б) Средствата навлизат в района на стоянка след поставянето на спирачни столчета и обезопасителни конуси около ВС и подаден знак за началото на НО;
- в) Подхождат към ВС, съблюдавайки безопасно разстояние, като посоката на движение при позициониране на средствата от страна на багажните отделения, задължително трябва да е съобразена с изискването: ВС да е от страната на водача;
- г) Позиционират средствата, спазвайки всички правила за безопасност, съгласно инструкциите за работа със съответния тип техника;
- д) След завършване на дейностите по обслужване извеждат средствата спазвайки правилата за безопасност.

6.7.7 Действия на водача на горивозареждаща цистерна

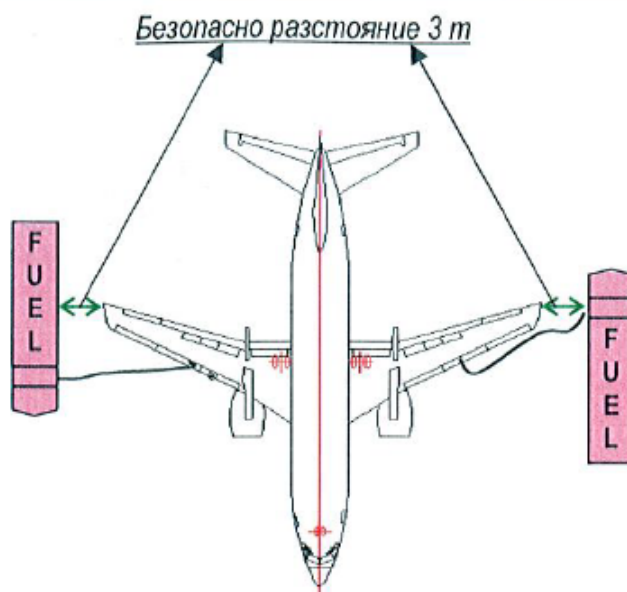
- а) Придвижва цистерната към района на стоянка по сервизните пътища.
- б) Навлиза в района на стоянка не по-рано от 5 минути след спиране на двигателите на ВС.
- в) Посоката на движение при подхождане към ВС задължително да е съобразена с изискването, ВС да е от страната на водача.
- г) Цистерната се позиционира на безопасно разстояние - не по-малко от 3m от ВС.
- д) Предните колела на цистерната трябва да са отклонени максимално в дясна посока (обратна на разположението на ВС), гарантиращо свободен изход без маневри на заден ход.
- е) Към начало на зареждане с гориво се пристъпва след окончателното слизание на пътниците от борда на ВС и изтеглянето на перонните автобуси. В случай на необходимост се пристъпва към прилагане на процедурите за зареждане на гориво с пътници на борда.

В СЛУЧАИТЕ, КОГАТО ДОЗАРЕЖДАНЕТО НА ГОРИВО НА ВС СЕ ОСЪЩЕСТВЯВА ПО ВРЕМЕ НА КАЧВАНЕ ИЛИ СЛИЗАНЕ НА ПЪТНИЦИ, КАКТО И БЕЗ СЛИЗАНЕ НА ПЪТНИЦИТЕ, Е НЕОБХОДИМО ЗАРЕЖДАНЕТО ДА СЕ ИЗВЪРШВА САМО В ПРИСЪСТВИЕТО НА ПРОТИВОПОЖАРЕН АВТОМОБИЛ! [3]

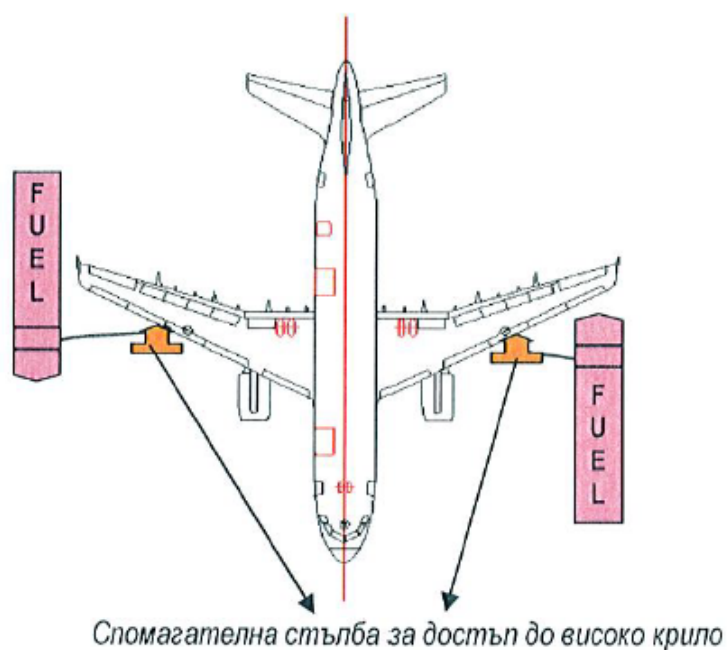
- ж) при позициониране на цистерната за зареждане с гориво стриктно следва да се спазват някой от вариантите, показани на фигури 5, 6 и 7.

6.7.8 Действия на водачите на други средства и СОТ, свързани с НО:

- а) Водачите на други средства, такива като средства за наземно електрозахранване, обслужване на бордния бюфет, обслужване на тоалетни, почистване на кабината, сигурността и т.н. придвижват средствата към района стоянката по сервизните пътища.

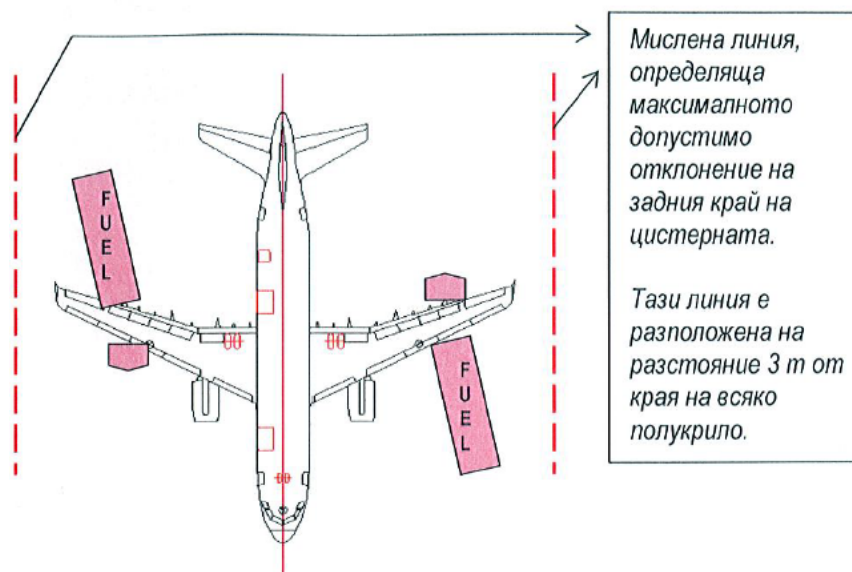


Фигура 5: Позициониране на цистерната при зареждане на ВС с ниско крило.



Фигура 6: Позициониране на цистерната при зареждане на ВС с високо крило и използване на спомагателна стълба.

- б) Навлизат в района на стоянка след поставянето на спирачни столчета и обезопасителни конуси около ВС, и подаден от Авиодиспечер НО знак за началото на НО.
- в) Подхождат към ВС съблюдавайки безопасно разстояние, като посоката на движение при подхождане на средствата трябва задължително да е съобразена с изискването: ВС да е от страната на водача.



Фигура 7: Позициониране на цистерната за зареждане на ВС с високо крило и използване на цистерна с повдигаща се платформа.

- г) Позиционират средствата, спазвайки всички правила за безопасност, съгласно схемите за позициониране и инструкциите за работа със съответния тип техника, като при липса на видимост от водача, ползват асистиращо лице.

6.8 Забрани и ограничения.

В района на самолетната стоянка се забранява:

1. Изчакване на ВС от персонал и средства с изключение на оторизираното лице, отговарящо за посрещането на ВС (Координатор по НО, техническо лице, представител).
2. Подхождане към ВС преди окончателното му спиране и изключване на двигателите (сигналните светлини на ВС са изгасени) и преди получаване на знак за начало на НО.
3. Движение и спиране с МПС около ВС на разстояние по-малко от безопасното - 2m, с изключение на случаите, когато конкретното обслужване изисква по-малки дистанции, например: използване на средства за обслужване на бордния бюфет, багажни ленти, лоудери, пътнически стълби и т.н.
4. Спиране и паркиране в зоните за обслужване от левия и десен борд на самолета на транспортни средства, които не са COT и не участват пряко в обслужването.
5. Паркиране на транспортна техника на стоянка, в посока срещу самолета, с цел избягване на предпоставка от сблъсък, поради самоволно придвижване на средството.
6. Преминаване със транспортни средства и COT под крилото на самолета с изключение на случаите, когато се изпълнява зареждане на гориво с цистерна с повдигаща се платформа (виж фигура 7).
7. Преминаване през (върху) шланговете за зареждане на ВС и кабелите за отвеждане на статичното електричество и заземяване на цистерните с гориво.

8. Движение на техника и извършване на маневри на заден ход, с изключение на COT, изискваща такова маневриране за заемане на работна позиция.
9. Спиране на транспортна техника, COT и други средства пред цистерната за зареждане с гориво, пътничееките стълби, под сервизните врати и в зоните на аварийните изходи.
10. Спиране на транспортна техника и COT зад позиционирани до самолета други COT, които след края на обслужването се изтеглят чрез маневра на заден ход.

7 | Докладване

7.1 Отговорност

При настъпване на събития, различни от нормално протичащите по време на летищните операции длъжностните лица намиращи се в зоната на събитието са длъжни да докладват по установен ред. Събитията, които подлежат на задължително докладване са произшествия и инциденти, свързани със ВС, транспортна техника, СОТ, възникване на пожари, трудови злополуки и други събития, които представляват нарушения на тези Правила и могат да повлияят на нивото на безопасност.

7.2 Служби, на които се докладва

Всички лица, които са установили или са били уведомени за настъпване на някое от събитията, изброени по-горе, са длъжни да докладват:

- а) В Оперативен център (ОЦ) на тел. 032/601122 или 032/601121;
- б) При пожар, на работната радиочестота или на тел. 122.

7.3 Съдържание на доклада

Доклада трябва да съдържа следната информация:

- а) имена на лицето, което докладва;
- б) точното място на събитието;
- в) наличие на жертви или пострадали;
- г) наличие на пожар или друга опасна ситуация;
- д) засегнато ли е ВС?

Докладващият изчаква на място пристигането на специализираните служби и при необходимост оказва съдействие с допълнителна информация по случая.

8 | Контрол и санкции

8.1 Контрол

- Право да осъществяват контрол за спазването на тези Правила и да налагат санкции на нарушителите имат оторизираните служби на Летищния оператор - „Летище Пловдив“ ЕАД.
- Обект на контрол са водачите на транспортна техника и СОТ, пешеходците, състоянието на техниката и състоянието на отделните зони от перона (стоянките) и прилежащите територии.
- Контролът е непрекъснат, като състоянието на стоянките се проверява след завършване на дейностите по НО и освобождаването и от ВС.
- В процеса на оперативен контрол, дежурните служители от тези служби на Летищния оператор са оторизирани да прилагат съответните мерки, към всеки участник в наземното движение в Летателното поле, независимо от неговата административна подчиненост.

8.2 Санкции

Санкциите зависят от характера на нарушението, и могат да бъдат:

8.2.1 Оперативни:

При нарушение на правилата за безопасност на движението:

- а) устна забележка, запознаване с характера на нарушението и предупреждение за предприемане на коригиращи мерки от страна на нарушителя, заедно с попълване на личните данни на нарушителя в бланка „Протокол за регистрирано нарушение на действащи правила и процедури за безопасност на територията на Летище Пловдив“ (Приложение №1), където нарушителя се разписва;
- б) отнемане на „Удостоверение за управление на транспортни средства“ от нарушителя.

Задължително се попълва Протокол за регистрирано нарушение на действащи правила и процедури за безопасност на територията на Летище Пловдив“, който се подписва от нарушителя; Оторизираните служби на Летищния оператор незабавно отнемат от нарушителя притежаваното Удостоверение за допуск или управление на транспортна техника и СОТ на територията на летище Пловдив“ в случаите, когато бъде констатирано някое от следните нарушения:

- Навлизане в Маневрената площ без разрешение, предварително получено от органа за управление на въздушното движение;
- Нерегламентирано навлизане в критичните и чувствителните зони на системата за точен подход за кацане;
- Шофиране под въздействие на алкохол или упойващи средства;

- Шофиране без свидетелство за управление на МПС;
- Пресичане на маршрута на рулиращо ВС;
- Спиране и престой по маршрутите за движение на ВС;
- Предизвикване на транспортни произшествия, свързани със застрашаване на здравето или живота на хора или нанасяне на материални щети на техника или съоръжения, собственост на летищния оператор.
- Изхвърляне на отпадъци извън определените за целта места;

Възстановяване правото дадено лице да управлява транспортни средства в летателното поле се извършва съгласно утвърдена процедура, включваща обучение по утвърдена програма и полагане на изпит (тест).

В случай на многократни нарушения или когато нарушението представлява сериозна заплаха за общото ниво на безопасност, Летищният оператор е в правото си трайно да прекрати достъпа до работната площ на нарушителя.

При регистриране на чужди обекти (FOD) на стоянка, допуснати по време на обслужване:

- а) Попълване на данните във „Дневник за състоянието на летателното поле“;
- б) Контакт с отговорното за обслужването на стоянката длъжностно лице от съответния оператор и изискване за почистване на зоната със собствени сили и средства или със специализираната техника на Летищния оператор, срещу заплащане.

Забележка: В случай на отказ от страна на допусналия замърсяването или установено напускане на зоната на стоянката без тя да е почиствена Авиодиспечер НО уведомява ОЦ и заявява почистване със средства на Летищния оператор, след което Авиодиспечер ОЦ записва услугата в листа с предоставените услуги и информира причинителя за дължимото заплащане.

При регистриране на разлив на ГСМ на стоянка, по време на обслужване, Авиодиспечер ОЦ:

- а) Попълва данните във „Дневник за състоянието на Летателното поле“;
- б) Осъществява контакт с отговорното длъжностно лице от съответния оператор и изисква подписване на „Протокол за нарушение“;
- в) Съставя доклад за Особен случай.)

За всяко нарушение се изпраща писмо на ръководителя на оператора или организацията, чиито служител е съответното лице - нарушител, в което се описва случая и предприетите оперативни мерки от контролните органи на Летищния оператор и се изисква обратна писмена информация за предприетите мерки от страна на ръководителя.

8.2.2 Административни

1. За нарушения на точки 4, 5 и 6 от тези Правила се налагат наказанията по чл. 144, т. 7 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) [1].
2. За нарушения на други разпоредби на тези Правила се налагат наказанията по чл. 147, ал. 1 от ЗГВ.
3. Нарушенията се установяват и наказанията се налагат по реда на чл. 148 от ЗГВ.

Приложения:



ПРОТОКОЛ
за регистрирано нарушение на действащи правила и процедури за безопасност
на територията на Летище Пловдив

Дата/месец/година: _____ Час: _____ ч.

Място: _____

Допуснал нарушението: _____

Месторабота: _____

Длъжност: _____

Описание на нарушението: _____

Предприети мерки: _____

Приложения: _____

Възражения от допусналия нарушението: _____

Допуснал нарушението: _____

(подпис, име и фамилия)

Изготвил протокола: _____

(подпис, име, фамилия, длъжност)

ПРОТОКОЛ ЗА ИНЦИДЕНТ / ПОЛУЧЕНИ ПОВРЕДИ ПРИ НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ

№

Дата:

GROUND INCIDENT/DAMAGE REPORT

При инцидент без участие на ВС се попълват само раздели от 4 до 14 вкл.

1. Авиационен оператор <i>Airline</i>																																						
2. Повреда, причинена от <i>Damage by</i> Друго ВС ☐ <i>Other Aircraft</i> СОТ ☐ <i>GSE</i> МПС ☐ <i>Vehicle</i> Чужд предмет ☐ <i>FOD</i> Въздушна струя ☐ <i>Jet Blast</i> Неизвестна причина ☐ <i>Unknown</i> Друго <i>Other</i>	Дата <i>Date</i> Време <i>Time of Occurrence</i> Етап на обслужването <i>Phase of Operation</i> Място <i>Area</i> Регистрация <i>Aircraft Reg.</i> Тип на ВС <i>Aircraft Type</i> Полет № <i>Flight №</i> Планиран престой <i>Scheduled Ground Time</i> Закъснение на полета <i>Flight Delay</i> Полета е анулиран <i>Flight Cancelled</i>																																					
3. Описание на повредата на ВС <i>Details of Damage</i>	4. Брой на пострадалите <i>Number of Casualties</i> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: center;">Мъртви <i>Fatalities</i></th> <th style="width: 20%; text-align: center;">Ранени <i>Non Fatal</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Служители <i>Employees</i></td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">.....</td> </tr> <tr> <td>Пътници <i>Passengers</i></td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">.....</td> </tr> <tr> <td>Други <i>Others</i></td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">.....</td> </tr> </tbody> </table>				Мъртви <i>Fatalities</i>	Ранени <i>Non Fatal</i>	Служители <i>Employees</i>			Пътници <i>Passengers</i>			Други <i>Others</i>																									
	Мъртви <i>Fatalities</i>	Ранени <i>Non Fatal</i>																																				
Служители <i>Employees</i>																																						
Пътници <i>Passengers</i>																																						
Други <i>Others</i>																																						
5. Техническо състояние на МПС/СОТ <i>Vehicle/Ramp Equipment Condition Report</i> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 15%; text-align: center;">Изправни <i>Serviceable</i></th> <th style="width: 15%; text-align: center;">Повредени <i>Faulty</i></th> <th style="width: 40%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Гуми <i>Tyres</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td rowspan="14" style="vertical-align: top; padding: 5px;"> Рег. № <i>Serial Fleet №</i> Производител <i>Manufacturer</i> Модел <i>Model</i> Собственик <i>Owner</i> Място <i>Area</i> Година на производство <i>Age of Vehicle/Ramp Equipment</i> Последно ТО <i>Last Overhaul</i> Забележки: <i>Remarks</i> </td> </tr> <tr> <td>Спирачки <i>Brakes</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Кормилна уредба <i>Steering</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Светлини <i>Lights</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Чистачки <i>Vipers</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Броня <i>Protection</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Маяк <i>Warning Device</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Стабилизатори <i>Stabilisers</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Теглич <i>Tow Hitch</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> <tr> <td>Видимост <i>Field of vision from drivers position</i></td> <td style="text-align: center;">☐</td> <td style="text-align: center;">☐</td> </tr> </tbody> </table>					Изправни <i>Serviceable</i>	Повредени <i>Faulty</i>		Гуми <i>Tyres</i>	☐	☐	Рег. № <i>Serial Fleet №</i> Производител <i>Manufacturer</i> Модел <i>Model</i> Собственик <i>Owner</i> Място <i>Area</i> Година на производство <i>Age of Vehicle/Ramp Equipment</i> Последно ТО <i>Last Overhaul</i> Забележки: <i>Remarks</i>	Спирачки <i>Brakes</i>	☐	☐	Кормилна уредба <i>Steering</i>	☐	☐	Светлини <i>Lights</i>	☐	☐	Чистачки <i>Vipers</i>	☐	☐	Броня <i>Protection</i>	☐	☐	Маяк <i>Warning Device</i>	☐	☐	Стабилизатори <i>Stabilisers</i>	☐	☐	Теглич <i>Tow Hitch</i>	☐	☐	Видимост <i>Field of vision from drivers position</i>	☐	☐
	Изправни <i>Serviceable</i>	Повредени <i>Faulty</i>																																				
Гуми <i>Tyres</i>	☐	☐	Рег. № <i>Serial Fleet №</i> Производител <i>Manufacturer</i> Модел <i>Model</i> Собственик <i>Owner</i> Място <i>Area</i> Година на производство <i>Age of Vehicle/Ramp Equipment</i> Последно ТО <i>Last Overhaul</i> Забележки: <i>Remarks</i>																																			
Спирачки <i>Brakes</i>	☐	☐																																				
Кормилна уредба <i>Steering</i>	☐	☐																																				
Светлини <i>Lights</i>	☐	☐																																				
Чистачки <i>Vipers</i>	☐	☐																																				
Броня <i>Protection</i>	☐	☐																																				
Маяк <i>Warning Device</i>	☐	☐																																				
Стабилизатори <i>Stabilisers</i>	☐	☐																																				
Теглич <i>Tow Hitch</i>	☐	☐																																				
Видимост <i>Field of vision from drivers position</i>	☐	☐																																				
6. Данни за персонала участващ в инцидента <i>Details of Personnel Involved</i> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%; text-align: center;">1</th> <th style="width: 33%; text-align: center;">2</th> <th style="width: 33%; text-align: center;">3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Име <i>Name</i></td> <td>Име <i>Name</i></td> <td>Име <i>Name</i></td> </tr> <tr> <td>Длъжност <i>Job Title</i></td> <td>Длъжност <i>Job Title</i></td> <td>Длъжност <i>Job Title</i></td> </tr> <tr> <td>Фирма <i>Company</i></td> <td>Фирма <i>Company</i></td> <td>Фирма <i>Company</i></td> </tr> <tr> <td>Разрешително <i>Licence</i></td> <td>Разрешително <i>Licence</i></td> <td>Разрешително <i>Licence</i></td> </tr> </tbody> </table>				1	2	3	Име <i>Name</i>	Име <i>Name</i>	Име <i>Name</i>	Длъжност <i>Job Title</i>		Длъжност <i>Job Title</i>	Длъжност <i>Job Title</i>	Фирма <i>Company</i>	Фирма <i>Company</i>	Фирма <i>Company</i>	Разрешително <i>Licence</i>	Разрешително <i>Licence</i>	Разрешително <i>Licence</i>																			
1	2	3																																				
Име <i>Name</i>	Име <i>Name</i>	Име <i>Name</i>																																				
Длъжност <i>Job Title</i>	Длъжност <i>Job Title</i>	Длъжност <i>Job Title</i>																																				
Фирма <i>Company</i>	Фирма <i>Company</i>	Фирма <i>Company</i>																																				
Разрешително <i>Licence</i>	Разрешително <i>Licence</i>	Разрешително <i>Licence</i>																																				

7. Условия <i>Conditions</i>			
Време <i>Weather</i>		Повърхност <i>Surface</i>	Осветление <i>Lighting</i>
Видимост mkm <i>Visibility</i>	дъжд ☐ <i>rain</i>	суха ☐ <i>dry</i>	добро ☐ <i>good</i>
	сняг ☐ <i>snow</i>	мокра ☐ <i>wet</i>	слабо ☐ <i>poor</i>
Вятър/Поривm/s <i>Wind/Gust</i>	градушка ☐ <i>hail</i>	заснежена ☐ <i>snow</i>	дневно ☐ <i>day</i>
	суграшица ☐ <i>Sleet</i>	киша ☐ <i>slush</i>	нощно ☐ <i>night</i>
Температура °C <i>Temperature</i>	мъгла ☐ <i>fog</i>	заледена ☐ <i>ice</i>	здрач ☐ <i>twilight</i>
замърсена ☐ <i>contamination</i>			
8. Фактори/Причини – поведение, оборудване, правила, обстоятелства, организационни <i>Contributory factors</i>			
9. Схема <i>Sketch</i>			
10. Описание на събитието <i>Narrative</i>			
11. Първоначални изводи <i>Initial findings</i>		12. Първоначални предприети действия <i>Initial action taken</i>	
13. Заключителни действия <i>Closing action</i>			
14. Изготвил <i>Prepared by</i>	Име <i>name</i>	Подпис <i>signature</i>	
Авиодиспечер “ОЦ” <i>Dispatcher OPS</i>			
Представител външна фирма <i>Representative external company</i>			

СХЕМА НА ДЕЙСТВИЕ В СЛУЧАЙ НА ИНЦИДЕНТ С ОПАСНИ ТОВАРИ

Действия при откриване на повредена опаковка с опасен товар	Клас/подклас на опасност и групи на съвместимост	Код	Клас на опасен товар	Описание на опасността	Мигновено действие: минимизиране на теча/разпиляването и контакта с хора и други товари	Последващи действия: според местните инструкции			
1. Информирай КЦ /супервайзор/ 2. Изолирай областта около проблемната опаковка	1.3C 1.3G	RCX RGX	Експлозиви, разрешени само на товарен самолет	Пламване на огън, опасност от избухване, верижно избухване, летящи във въздуха осколки.	Уведоми пожарната! Да не се допуска огъня да стигне до товара. Евакуация!				
	1.4B 1.4C 1.4D 1.4E 1.4G	RXB RXC RXD RXE RXG			Вземи мерки срещу пожар!				
	1.4S	RXS					Експлозиви /разрешени на пътнически самолет/	Опасност от огън!	
	2.2	RNG					Незапалим газ	Избухване на цилиндър под голямо налягане	Виж експлозиви!
	2.1	RFG					Запалим газ	Опасност от възпламеняване при изтичане	Отстранете другите стоки!
	2.2	RCL	Дълбоко замразен /втечен/ газ	Опасност от задушаване или преохлаждане			Вентилирайте територията!	1. КЦ Използвай за връзка радиостанция на 2 канал или телефон 122 2. Пожарна Използвай за връзка радиостанция на втори канал или телефон 136 3. Лекар Използвай за връзка радиостанция на втори канал или телефон 137	
4. В случай на контакт на съдържанието с тялото или облеклото, незабавно:	2.3	RPG	Токсичен газ /разрешен само на товарен самолет/	Избухване на цилиндър под голямо налягане и вдишване на токсични изпарения	Пази дистанция! Минимум 25 м				
- съблечи замърсените дрехи - изплакни обилно с вода	3	RFL	Запалима течност	Опасност от възпламеняване при изтичане!	Виж експлозиви! Не използвай вода при никакви обстоятелства!				
	4.1	RFS	Запалимо твърдо вещество	Лесно запалимо вещество. Опасност от огън.					
	4.2	RSC	Спонтанно възпламенимо вещество	Запалимо при контакт с въздух					
- не вдишвай, не докосвай, не пробвай	4.3	RFW	Запалимо при навлажняване	Запалимо при контакт с вода, отделя запалим газ	Виж експлозиви! Не използвай вода!				
	5.1	ROX	Окислител	Опасност при контакт със запалими вещества					
	5.2	ROP	Органичен пероксид	Бурна реакция при смесване с други субстанции					
- дръж ръцете настрана от очите, устата и носа	6.1	RPB	Токсична субстанция	Вреди при поглъщане, вдишване и контакт с кожата	Изолирай района! Осигури квалифицирана медицинска помощ! Пази дистанция! Минимум 25 м				
	6.2	RIS	Инфекциозна субстанция	Причинява болест, смърт на хора/животни					
	7 катег. I 7 катег. II	RRW RRY	Радиоактивно бяло Радиоактивно жълто	Опасност от радиация					
Имената на служителите, участвали в подобен инцидент се записват за да се насрочи последващ медицински преглед	8	RCM	Корозив	Разяжда тъкани и метали	Виж експлозиви! Избягвай допир с кожата!				
	9	ICE	Сух лед	Причинява премръзване/задушаване	Избягвай допир с кожата! Не е необходимо спешно действие!				
		MAG	Магнитни материали	Смущава навигационните системи					
		RMD	Други опасни товари	Разни опасни товари /не включени в другите класове/					
		RSB	Пластмасови гранули	Отделят малки количества запалим газ					
	CAO	Само на товарен самолет							

Списък на фигурите

1	Схема на Летателното поле	6
2	Схема на перона	8
1	Линии за безопасност	10
2	Знаци със задължителни за изпълнение инструкции	11
3	Указателни знаци	12
1	Допуск за работа	16
2	Удостоверение за управление на МПС и СОТ на Перона	16
3	Удостоверение за управление на МПС и СОТ в Работната площ	16
1	Защитно облекло и лични предпазни средства.	21
2	Опасни зони - минимум безопасни дистанции	23
3	Не допускайте FOD!	24
4	Етикети за обозначаване на опасни товари.	25
1	Зона за безопасност около ВС	32
2	Предимства на движение.	35
3	Безопасност на движението на самолетна стоянка.	36
4	Позиции на персонала при изчакване спирането на ВС на стоянка.	38
5	Позициониране на цистерната при зареждане на ВС с ниско крило.	41
6	Позициониране на цистерната при зареждане на ВС с високо крило и използване на спомагателна стълба.	41
7	Позициониране на цистерната за зареждане на ВС с високо крило и използване на цистерна с повдигаща се платформа.	42

Списък на таблиците

1	Списък на изданията	v
2	Изменения и допълнения.	v
1	Международен азбучно-фонетичен код	3
2	Кодови означения на самолетите.	4
1	Характеристики на ПИК.	5
2	Характеристики на ПР в маневрената площ.	5
3	Характеристики на МС за ВС.	7

Библиография

- [1] Министерски съвет на РБ. Закон за гражданското въздухоплаване. *Държавен вестник*, 15, февруари 2016.
- [2] Министерство на транспорта. В-05-04-01 Правилник по безопасността на труда в гражданската авиация. *Държавен вестник*, 18, февруари 2003.
- [3] МТИТС. Правила за контрол на качеството на авиационното гориво и работни процедури при транспортиране, съхраняване и зареждане на въздухоплавателни средства с ГСМ. *ГД ГВА*, 2005.
- [4] МТИТС. НАРЕДБА № 14 от 15.10.2012 г. За летищата и летищното осигуряване. *Държавен вестник*, 51, юли 2015.
- [5] EASA. *Easy Access Rules for Aerodromes*. Euro-Lex, 2018.
- [6] IATA. *IATA Dangerous Goods Regulations (DGR)*. The International Air Transport Association (IATA), 2019.
- [7] ICAO. *ICAO Annex 14 Standards and Aerodrome Certification*. International Civil Aviation Organization, 2016.
- [8] European Parliament and the Council. *Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC*. Official Journal of the European Union, 2008.
- [9] European Parliament and the Council. *Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002*. Official Journal of the European Union, 2008.
- [10] European Parliament and the Council. *Commission Regulation (EU) No 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council*. Official Journal of the European Union, 2014.