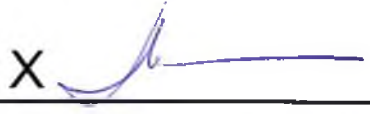
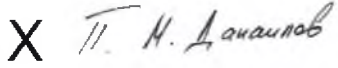
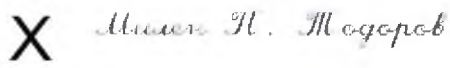


ИНСТРУКЦИЯ

ЗА
ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА
ВИДИМОСТ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

СОФИЯ 2020

ЗА ДП РВД	ДЛЪЖНОСТ	ИМЕ	ПОДПИС и ДАТА
СЪГЛАСУВАЛ за ДП РВД	Зам. генерален директор ОД	Иван Дяков	X  Иван Дяков Зам.-генерален директор ОД 13/11/20
	Директор на дирекция УВД	Ангел Рачев	X  Ангел Рачев Директор на дирекция УВД 13/11/20
	Директор на дирекция „Безопасност и Качество”	Николай Соколов	12.11.2020 г. X Петър Св. Димитров Николай Соколов Директор на дирекция БиК Signed by: PETAR SVETOSLAVOV DIMITROV
	Директор на РЦ за ОВД София	Петър Данаилов	12.11.2020 г. X  Петър Данаилов Директор на РЦ за ОВД София Signed by: Petar Mladenov Danailov
	Директор КНОиЕМО	Стойчо Аданов	12.11.2020 г. X  Стойчо Аданов Директор КНОиЕМО Signed by: Stoycho Dinkov Adanov
	Началник на отдел ОВД	Милен Тодоров	12.11.2020 г. X  Милен Тодоров Началник отдел ОВД Signed by: MILEN PANAYOTOV TODOROV
СЪГЛАСУВАЛ за „СОФ Кънект“ АД		Jacques FERON	X 

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

ИЗГОТВИЛ:	Експерт УВД, отдел УВП, Дирекция УВД	Георги Гешев	11/12/2020 X Георги Гешев Георги Гешев експерт УВД, отдел УВП, Дирекция УВД Signed by: Georgi Dimitrov Geshev

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

ТАБЛИЦА НА ПОПРАВКИТЕ

No.	Дата на вносяне	Дата на влизване в сила	Кратко описание	Засегнати страници
1	25.04.2017	20.07.2017	Въвеждане на A-SMGCS, редакционни промени.	12, 16, 17, 21, 22
2	23.11.2017 г.	20.12.2017 г.	Въвеждане в експлоатация на ПР-“F”, процедури при отказ на светлинна стоп линия, условия за освобождаване на чувствителната/критичната зона на ILS, редакционни промени	12, 15, 17, 27, 33, 34, 35, 36, 37, 38
3	16.09.2019 г.	01.11.2019 г.	Модернизация на ILS/DME 27 “ISF”, нова форма на критичните и чувствителни зони за ILS 27, задължения на дежурни енергетици	28, 34
4	10.11.2020 г.	15.12.2020 г.	Промяна в лицата представляващи летище София, от страна на концесионера Консорциум „Соф Кънект“ АД.	2, 3, 4

**СПИСЪК НА ПРИТЕЖАТЕЛИТЕ НА
КОНТРОЛИРАНИ ЕКЗЕМЛЯРИ**

Пореден №	Структурно звено	Дистрибутивна точка (длъжност / работно място)
1		АСУДРП Eventis R7 - Електронно подписан оригинал
2	Дирекция УВД, ДП РВД	Отдел ОВД – хартиено копие
3	ЦУ на ДП РВД	Вътрешен уебсайт (http://portal.atsa.bg) – електронно копие
4	Дирекция УВД, ДП РВД	Отдел ОВД – електронно копие
5	Летище София - „Соф Кънект“ АД.	Ръководител отдел ОЦ - Хартиено копие

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

СЪДЪРЖАНИЕ

	Таблица на измененията и допълненията
	Дефиниции и определения
	Съкращения, употребявани в текста
	ВЪВЕДЕНИЕ
Глава ПЪРВА	ПРОЦЕДУРИ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ПОЛЕТИТЕ В УСЛОВИЯТА НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ. 1.Общи положения 2 .ПРОЦЕДУРИ ЗА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ 2.1.ДЕЙСТВИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ОТ РЦ ЗА ОВД
Глава ВТОРА:	Общи положения 1. Етапи на прилагане на процедурите за работа в условия на ниска видимост 2. Подходи и кацане по време на етап „Прилагане” 3. Излитане в условия на ниска видимост 4. Рулиране в условия на ниска видимост 5. Обмен на информация и докладване в условия на ниска видимост 6. Усъвършенствана система за наблюдение и контрол на наземното движение (A-SMGCS)
Глава ТРЕТА:	ЗАЩИТА НА КРИТИЧНИТЕ И ЧУВСТВИТЕЛНИТЕ ЗОНИ НА LLZ 27 и GP 27
Глава ЧЕТВЪРТА:	РАЗДЕЛЯНЕ НА ОТГОВОРНОСТИТЕ 1. РЦ за ОВД София 2. ОЦ на летище София
Глава ПЕТА	ДЕЙСТВИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ОТ РЦ ЗА ОВД СОФИЯ И ОЦ НА РАЗЛИЧНИТЕ ЕТАПИ 1. Етап „Заявка” 2. Етап “Готовност” 3. Етап “Прилагане” 4. Етап "Отмяна"
Глава ШЕСТА:	ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ ПРИЛАГАНЕ НА ПРОЦЕДУРИТЕ
Глава СЕДМА:	Задължения 1. Лица и служби, участници в наземното обслужване на ВС 2. Лица от службите за електро- и светотехническо осигуряване
Глава ОСМА:	АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯТА НА НИСКА ВИДИМОСТ
	ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ
	ПРИЛОЖЕНИЯ
Приложение № 1:	Чувствителни и критични зони на ILS 27и разположение на постове за защитата им
Приложение № 2:	Понижаване на приложимата оперативна категория на пик 27
Приложение № 3:	Изисквания към светотехническото оборудване на летище София
Приложение № 4:	Откази които се предават на ВС при излитане и кацане в условията на ниска видимост

ДЕФИНИЦИИ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Автоматично летищно информационно обслужване (АТИС) / Automatic terminal information service (ATIS) е денонощно или в определен период от денонощието, автоматично предоставяне на определена текуща информация на кацащи и излитащи ВС.

Видимост / Visibility за аеронавигационни цели е по-голямото от двете разстояния:

а) максималното разстояние, от което черен обект с подходящи размери, разположен близо до земната повърхност може да бъде видян и разпознат на светъл фон;

б) максималното разстояние, от което светлини с интензивност приблизително 1000 кандела (cd), могат да бъдат видени и разпознати на неосветен фон.

Видимост на ПИК / Runway visual range (RVR) е разстоянието, до което пилота на въздухоплавателното средство, намиращо се на осевата линия на пистата за излитане и кацане, може да види маркировъчните знаци на повърхността на пистата за излитане и кацане или светлините, които я ограничават или маркират осевата ѝ линия.

Височина на долната граница на облаците (ДГО) / Height of the cloud base – относителната височина на долната граница на най-ниския облачен слой, независимо от неговото количество.

Летателно поле е утвърдена от ГВА част от терена в охраняемите граници на летище, обхващаща външните граници на пероните, лентите за рулиране на най-отдалечените ПР, летателните писти и чувствителните зони на навигационните средства, разположени в тези граници. Летателното поле обхваща цялата оградена територия на летище в случаите, когато 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 (маркировка) / 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 марирута на движение 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.

Неразрешено излизане на ПИК / Runway incursion е всяко събитие на летището, включващо неправилното присъствие на въздухоплавателно средство, превозно средство или човек в защитената зона на повърхността определена за кацане и излитане на въздухоплавателни средства, където защитената зона включва ПИК, крайните участъци за спиране и страничните ивици за безопасност.

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

Перон / Apron е определена площ от сухопътното 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 (ПИК) / Runway е определен правоъгълен участък от сухоземно летище, подготвен за кацане и излитане на ВС.

Процедури за намалена видимост на летището / Reduced Aerodrome Visibility Procedures (RAVP) са специфични процедури прилагани на летището с цел осигуряване на безопасността в условията на намалена видимост (RAVC).

Пътека за рулиране (ПР) / Taxiway е определен път на сухопътното 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 местостаянките 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 самолетите 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(и).

Точка на опиране / Touchdown е точка, където номиналната глисада допира пистата за излитане и кацане. Терминът „точка на опиране“ означава точка за начало на измерване, а не точката, в която въздухоплавателното средство фактически докосва пистата за излитане и кацане.

Условия на намалена видимост на летището / Reduced Aerodrome Visibility Conditions (RAVC) са метеорологични условия, при които част или цялата маневрена площ не може да бъде наблюдавана визуално от ЛКК.

NOTAM / NOTAM е съобщение, разпространявано по телекомуникационен път, което съдържа информация за въвеждане в действие, състояние или промяна на каквото и да е аеронавигационно оборудване, обслужване, правила или опасност, навременното знание, на които има важно значение за персонала, свързан с изпълнението на полетите.

Guided take-off е излитане, при което разбега за излитане се контролира не само с помощта на визуални ориентири, но и с помощта на технически средства (насочващ сигнал от курсовия предавател на ILS).

ILS critical area е зона с определени размери, около курсовия и глисания предавател на ILS, където не трябва да има превозни и въздухоплавателни средства, по време на използването на ILS. Критичната зона е защитена, защото присъствието на превозни средства и/или въздухоплавателни средства в неговите граници ще доведе до недопустимо нарушение на ILS сигнала.

ILS sensitive area е зона, простираща се извън критичната зона, където се контролира паркирането и/или движението на превозни средства, включително въздухоплавателни средства, за да се предотврати възможността за недопустима намеса в ILS сигнала по време на използването на ILS. Чувствителна зона е защитена с цел осигуряване на защита срещу смущения, причинени от големи движещи се обекти извън критична област, но в границите на летището.

Low Visibility Departure е излитане при стойности на RVR, по-малки от 400 m.

Low Visibility Procedures (LVP) са специфични процедури, прилагани на летището с цел осигуряване на безопасна експлоатация при по-ниска от стандартна категория I, различна от стандартна категория II, категория II и III подходи и/или излитане при стойности на RVR по-малки от 550 m.

СЪКРАЩЕНИЯ, УПОТРЕБЯВАНИ В ТЕКСТА

АИ-ЗРС	Авиоинженер – заместник ръководител смяна
АТИС (ATIS)	Автоматично летищно информационно обслужване
ВС	Въздухоплавателно средство
ГРМ	Глисаден предавател
ДГО	Долна граница на облаците
ЕВС	Екипаж на въздухоплавателно средство
ЕТО	Енерго - техническо осигуряване
ИЛС	Система за точен подход по прибори
КВП	Контролирано въздушно пространство
КЛНУ	Координация на летищни наземни услуги
КРМ	Курсов предавател
ЛАС	Летищна аеронавигационна служба
ЛКК	Летищна контролна кула
ЛОП	Летищно осигуряване на полетите
ЛП	Летателно поле
МТ	Министерство на транспорта
ОВД	Обслужване на въздушното движение
ОПВД	Служба Организация на потоците за въздушно движение
ПИК	Писта за излитане и кацане
ПР	Път за рулиране
ПРП	Планиращ ръководител полети
РМ	Работно място
РНД	Радар за наземно движение от системата A-SMGCS
РП ПОДХОД	Ръководител полети в служба за контрол на подхода
РП-К	Ръководител на полети – координатор
РП КУЛА	Ръководител на полети в летищна контролна кула
РП-РС КУЛА	Ръководител на полети - ръководител смяна в летищната контролна кула
РЦ за ОВД	Районен център за ОВД
САИ	Служба за аеронавигационна информация
СОТ	Самолето - обслужваща техника
СП	Стрип марка
Сектор ПБЗН	Сектор пожарна безопасност и защита на населението
СТС	Светотехнически средства
ТКП	Технически команден пункт
ТП	Трансформаторен пост
ОЦ	Оперативен център
ADS-B	„Автоматичен зависим обзор — радиопредаване“ (Automatic dependent surveillance — broadcast)

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

A-SMGCS Усъвършенствана система за наблюдение и контрол на
наземното движение

MLAT Multilateration system

ВЪВЕДЕНИЕ

1. Настоящата Инструкция определя процедурите за намалена видимост (RAVP), които се прилагат при операции на летището (операции по маневрената площ) в условията на намалена видимост (RAVC) на летище София и процедурите за въвеждане, прилагане и отмяна на процедурите при провеждане на полети в условията на ниска видимост (LVP). Намалена видимост е такава при която част или цялата маневрена площ на летището не може да бъде наблюдавана визуално от ЛКК и в следствие на това ръководителите на полети (РП) нямат възможност да осъществяват визуално наблюдение на движението по тази площ.

Целта на процедурите за ниска видимост (LVP) включват защита на използваемата ПИК от неразрешено излизане (Runway incursions) и поддържане на точността и интегритета на сигналите от наземно базираните навигационни средства, използвани при излитане, подход и кацане. Процедурите за ниска видимост са част от процедурите за намалена видимост и целят осигуряване на безопасността при видимост на ПИК под 550 m и Долната граница на облаците (ДГО) под 200 ft.

2. Полети в условията на ниска видимост на летище София са:
- а) подход и кацане на ВС по категория II/IIIА/IIIВ при видимост на ПИК (RVR) по-малка от 550 m и/или ДГО по-малка от 200 ft;
 - б) излитане на ВС при видимост на ПИК (RVR) по-малка от 550 m.
3. Стойностите на метеорологичните елементи, при които се прилагат процедурите за намалена видимост са следните:
- а) видимост 2500 m и по-малко;
 - б) ДГО е такава, че не позволява на РП кула да наблюдава маневрената площ на летището.
4. Стойностите на метеорологичните елементи, при които се прилагат процедури при ниска видимост на летище София, са:
- а) При подход и кацане на ВС по категория II:
 - видимост на ПИК (RVR) в 1-вата третина (RVR TDZ) под 550 m, но не по-малка от 300 m и/или ДГО по-малка от 200 ft.
 - б) При подход и кацане на ВС по категория IIIА:
 - видимост на ПИК (RVR) в 1-вата третина (RVR TDZ) под 300 m, но не по-малка от 200 m и/или ДГО по-малка от 200 ft.
 - в) При подход и кацане на ВС по категория IIIВ:
 - видимост на ПИК (RVR) в 1-вата третина (RVR TDZ) под 200 m, но не по-малка от 75 m и/или ДГО по-малка от 200 ft.
 - г) При излитане на ВС:
 - видимост на ПИК (RVR) под 550 m

Забележка: Пилотът избира категорията на подход (CAT I, II, IIIА, IIIВ и т.н), съгласно ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията в зависимост от фактори като наличието и изправността на наземното и бордно оборудване, квалификацията на екипажа и други.

Глава ПЪРВА

**ПРОЦЕДУРИ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ПОЛЕТИТЕ В УСЛОВИЯТА НА НАМАЛЕНА
ВИДИМОСТ**

1. Общи положения

При намаление на видимостта 2500 m и по-малко и/или ДГО до такава стойност, че не позволява на РП КУЛА да наблюдава маневрената площ на летището, РП-РС КУЛА взема решение за въвеждане на процедури за намалена видимост. При увеличение на видимостта над указаната стойност процедурите се отменят.

2. Процедури за намалена видимост:

2.1 Действия на длъжностните лица от РЦ за ОВД

- а) Дежурният авиометеоролог на работно място “Прогнози“, при достигане на стойност на метеорологичната видимост от 2500m, както и при очаквано трайно задържане около тази стойност или тенденция за намаление под нея, уведомява РП-РС Кула;
- б) РП-РС КУЛА уведомява дежурния в ОЦ на Летище София и РП ПОДХОД;
- в) РП КУЛА:
 - включва наземните аеронавигационни светлини
 - започва да използва светлинните “стоп” линии (stop-bar).
 - води на отчет всички средства по маневрената площ;

***Забележка 1:** Пътеки за рулиране необорудвани със светлинни стоп линии (stop-bar) или с неработещи такива не се използват в условията на намалена видимост.*

***Забележка 2:** При отказ на светлинна стоп линия, която е останала светеща, РП-РС КУЛА, при необходимост, съгласува с ОЦ на летище София физическото и изключване от нейното хранване или физическото затъмняване на светлините ма стоп линията или осигуряването на водещ автомобил за пресичането ѝ от ВС, както е приложимо. След преминаването на всяко ВС хранването се възстановява и физическото затъмняване се премахва.*

г) РП ПОДХОД:

- осигурява увеличена дистанция на финалната права между долитащите, при необходимост.

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. ЕТАПИ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА РАБОТА В УСЛОВИЯ НА НИСКА ВИДИМОСТ

Осигуряването на обслужването на въздушното движение в условията на ниска видимост на летище София условно се разделя на следните етапи:

- етап “Заявка”;
- етап “Готовност”;
- етап “Прилагане”;
- етап “Отмяна”.

Забележка: Решение за въвеждане и отмяна на етапите се взема от РП-РС КУЛА при спазване на условията и реда, указани в глава пета на тази инструкция.

1.1. Етап “Заявка”

Етап “Заявка” се обявява от РП-РС КУЛА и поставя началото на подготовката за въвеждане на процедурите за работа в условия на ниска видимост.

1.1.1. При наличие на планирани полети етап “Заявка” започва:

а) За кацащи ВС при:

- стойности на метеорологичните елементи: видимост на ПИК (RVR) равна/по-малка от 1500 m или ДГО равна или по-ниска от 300 ft;
- и
- доклад от дежурния метеоролог на РМ „Прогнози“ за прогнозирани стойности на видимостта на ПИК (RVR) по-малки от 550 m и/или ДГО по-ниска от 200 ft.

б) За излитащи ВС при:

- стойности на видимостта на ПИК (RVR) равна/по-малка от 1000 m
- и
- доклад от дежурния метеоролог на РМ „Прогнози“ за прогнозирани стойности на видимостта на ПИК (RVR) по-малки от 550 m и/или ДГО по-ниска от 200 ft;

1.1.2. При липса на планирани полети, етап “Заявка” започва:

- При условията на т. 1.1.1, буква „а“ – 45 минути преди получено разчетно време за кацане на ВС или веднага след получаване на разчет за извънредно кацане;
- При условията на т. 1.1.1, буква „б“ – 60 минути преди разчетното време за начало на движение на ВС.

1.2. Етап “Готовност”

Това е междинен етап, при който подготовката за въвеждане на процедурите за работа в условия на ниска видимост е завършила, но все още не се е пристъпило към въвеждане на етап “Прилагане”. Този етап позволява пълното използване на системата от ПР при видимост на ПИК (RVR), равна или по-голяма от 550 m.

1.2.1. При планирани полети, етап “Готовност” започва не по-късно от 40 минути след подаването на “Заявка”, при видимост на ПИК (RVR), равна или по-голяма от 550 m.

1.2.2. По решение на РП-РС КУЛА, в етап “Готовност” се преминава и от етап “Прилагане”, когато фактическите стойности на видимостта на ПИК (RVR) са равни или по-малки от

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

1000 m, но не по-ниски от 550 m и TREND-прогнозата на съобщението METREPORT сочи запазване на тези стойности.

1.3. Етап “Прилагане”

Този етап поставя началото на обслужване на полетите в условия на ниска видимост. Етап “Прилагане” на процедурите се обявява от РП-РС КУЛА при стойности на метеорологичните елементи, както следва:

- а) при подход и кацане на ВС – видимост на ПИК (RVR) в първата третина (RVR TDZ) под 550 m, и/или ДГО по-малка от 200 ft.;
- б) при излитане на ВС – видимост на ПИК (RVR) под 550 m,
- и
- в) доклади за готовност на длъжностните лица, съгласно настоящата инструкция.

1.4. Етап “Отмяна”

1.4.1. Етап “Отмяна” на процедурите се обявява от РП-РС КУЛА, когато:

- а) видимостта на ПИК(RVR) е по-голяма от 1000 m; и ДГО е по-голяма от 300 ft;
- и
- б) дежурният метеоролог на РМ “Прогнози” е докладвал на РП-РС КУЛА за стабилизиране или увеличаване на тези стойности и включва информацията в TREND-прогнозата на съобщението METREPORT.

1.4.2. Етап “Отмяна” на процедурите се обявява от РП-РС КУЛА и при липса на планирани полети през следващите 120 min.

2. ПОДХОДИ И КАЦАНЕ по време на етап „Прилагане”

В зависимост от конкретните стойности на видимостта на ПИК (RVR) в първата третина (RVR TDZ), подходи за кацане се изпълняват:

2.1. На ПИК 27 по категория I, II, IIIA или IIIB.

2.2. На ПИК 09 по категория I.

Забележка: Превключването на CTC и/или ILS от направление 27 към направление 09 и обратно не е основание за прекратяване на етап „Прилагане”.

3. ИЗЛИТАНЕ В УСЛОВИЯ НА НИСКА ВИДИМОСТ

3.1. ЗА ИЗЛИТАНЕ В УСЛОВИЯТА НА НИСКА ВИДИМОСТ СЕ ИЗПОЛЗВА ПИК 27 или ПИК 09.

3.2. В условия на ниска видимост не се изпълнява излитане от позиция (Intersection take-off).

3.3. Излитане с използване на насочващ сигнал от курсовия предавател на ILS (Guided take-off) се изпълнява само на ПИК 27, при условие че:

- а) система ILS работи в категория III;
- б) критичната и чувствителната зони на LLZ 27 са защитени;
- в) са въведени процедурите за ниска видимост (етап Прилагане).

3.4. При излитане на ВС с използване на насочващ сигнал от курсовия предавател на ILS (Guided take-off), РП дава разрешение за излитане, при условие че чувствителната зона на LLZ 27 не е нарушена и преди това излетялото ВС е прелетяло антената на LLZ 27.

4. РУЛИРАНЕ В УСЛОВИЯ НА НИСКА ВИДИМОСТ

4.1. За излизане на ПИК в условия на ниска видимост се използват всички ПР, съоръжени със съответното светотехническо оборудване за провеждане на полети в условията на

ниска видимост – светлинна осева линия и светлинен стоп-бар, с изключение на ПР „С” и „F”.

***Забележка:** Мястото за изчакване до ПИК (предварителен старт) на ПР „С”, „Е” и „F” не се използва за изчакване от ВС/автотранспортни средства в условия на ниска видимост, тъй като попада в чувствителната зона на ILS 27.*

- 4.2. За рулиране и освобождаване на ПИК в условия на ниска видимост се използват всички ПР, съоръжени със съответното светотехническо оборудване за провеждане на полети в условията на ниска видимост – светлинна осева линия.
- 4.3. При поискване от ЕВС, винаги се осигурява водеща кола за рулиране, освен когато водачът ѝ докладва, че воденето не е възможно.
- 4.4. Въздухоплавателните средства рулират самостоятелно по ПР и/или ППР с работеща светлинна осева линия, с изключение на следните случаи:
 - а) Когато ЕВС докладва, че състоянието на ПР и/или ППР не позволява самостоятелно рулиране (напр. при покритие от сняг).
 - б) Когато ВС рулира след кацане за стоянки № 4, 4А, 4В, 5, 6, 11, 12А, 13А, 14А, 15А, 16А, 29А, 30А, 31А, 32А, 33А, 34, задължително се използва водеща кола/сигналист съгласно публикацията в АИП на Р. България.
- 4.5. Рулиране на ВС по ПР и/или ППР без работеща светлинна осева линия.
- 4.5.1. При видимост на ПИК (RVR) равна или по-голяма от 550 m, ВС рулират самостоятелно. Водеща кола се осигурява при поискване от ЕВС.
- 4.5.2. При видимост на ПИК (RVR) по-малка от 550 m, се осигурява водеща кола за ПР и/или ППР, които нямат работеща светлинна осева линия.
- 4.6. При пълен отказ на светотехническо оборудване на пътеките за рулиране (ПР), се осигурява във всеки момент от време по маневрената площ да има само едно движещо се ВС.
- 4.7. Рулиране в условията на ниска видимост на ВС от северния перон до предварителен старт на ПР “S” и при освобождаване на ПИК към северния перон след предварителен старт “S”, се извършва на отговорност на КВС.
- 4.8. Теглене на ВС в условията на ниска видимост
- 4.8.1. Теглене на ВС при въведени процедури за ниска видимост се разрешава при:
 - а) изпълнение на полети; или
 - б) преместване на ВС от/до контактна стоянка; или
 - в) преместване на ВС от стоянка до хангар.
- 4.8.2. Теглене на ВС при въведени процедури за ниска видимост от северния перон към южния и обратно не се разрешава.
- 4.8.3. Теглене на ВС за преместване на ВС от/до техническа стоянка се осъществява при стойности на видимостта на RWY (RVR) равни или по-големи от 550 m.

***Забележка 1:** Тегленето на ВС се осъществява самостоятелно, когато то се осъществява по маршрути, включващи ПР и ППР, съоръжени със светлинна осева линия.*

***Забележка 2:** Теглените ВС се водят по перона от водеща кола до достигане на ПР или перонна ПР, съоръжена със светлинна осева линия. РП КУЛА информира управляващия водещата кола на честота 121.825 MHz непосредствено след даване на разрешение за теглене на ВС.*

5. ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ И ДОКЛАДВАНЕ В УСЛОВИЯ НА НИСКА ВИДИМОСТ

За оперативни указания и информация при подготовката и провеждането на полети в условията на ниска видимост се използват определени радио и телекомуникационни средства:

5.1. Комуникация „ОЦ – ЛКК София“:

- а) Основно средство – телефонна връзка
- б) Резервно средство – радиостанция, работеща на честота 121.825 MHz

5.2. За комуникация между ЛКК София и автотранспортни средства по маневрената площ се използва радиочестота 121.825 MHz.

5.3. За комуникация по перона се използва радиостанция протокол TETRA или телефонна връзка. В изключителни случаи, когато са налице обстоятелства, налагащи осъществяване на спешна връзка с ЛКК или ОЦ, се допуска използване на радиостанция, работеща на честота 121.825 MHz.

6. УСЪВЪРШЕНСТВАНА СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ НА НАЗЕМНОТО ДВИЖЕНИЕ (A-SMGCS)

С цел повишаване на безопасността при провеждането на полети в условията на намалена/ниска видимост е осигурено използването на система A-SMGCS.

6.1. В условия на ниска видимост и когато A-SMGCS не работи (отказ на РНД или MLAT/ADS-B), разрешение за рулиране на излитащо ВС се дава след излитане или установяване на стоянка на предходното ВС, така че във всеки момент от време по маневрената площ да има само едно ВС.

6.2. Основните функции за работа с A-SMGCS са описани в Наръчник за ОВД част ВТОРА, РЦ за ОВД София.

6.3. Използване на информация от A-SMGCS.

6.3.1. Информацията, която се изобразява на екрана на A-SMGCS, се използва за подпомагане на РП КУЛА при:

- а) наблюдение на ВС и автотранспортни средства по маневрената площ при изпълнение на дадените им разрешения и инструкции;
- б) определяне дали ПИК е свободна преди кацане или излитане;
- в) предоставяне на информация за основно местно движение по маневрената площ или в близост до нея;
- г) определяне на местоположението на ВС и автотранспортни средства по маневрената площ;
- д) предаване на ВС на информация при направляване на рулирането по искане на ЕВС или при необходимост по решение на РП; текущата информация не се предава във

формата на специални инструкции за направляване на рулирането, освен в особени случаи като аварийно състояние;

- е) предоставяне на помощ и препоръки на аварийно-спасителните автотранспортни средства.

6.3.2. При използване на A-SMGCS се използват методи за опознаване с MLAT/ADS-B и радар за наземно движение.

- а) При използване на MLAT, ВС се опознават чрез процедурите, описани в Наръчник за ОВД, Част ПЪРВА. Глава Първа, Раздел V, т.5 Методи за опознаване с използване на вторичен обзорен радар и/или многопозиционна система за независим кооперативен обзор (MLAT).

***Забележка:** Поради технически особености методът за опознаване с включване на транспондера в режим „Опознаване“ (IDENT) не се използва.*

- б) При използване на радара за наземно движение, опознаването на ВС се осъществява съгласно Наръчник за ОВД, Част ПЪРВА. Глава ВТОРА, Раздел I, т.7.1.2 Методи за опознаване при използване радар за наземно движение.

***Забележка 1:** При въведени процедури за ниска видимост, автотранспортните средства, които се движат по маневрената площ на летището, са само автомобили на ОЦ.*

***Забележка 2:** Движение на други автотранспортни средства се допуска само под контрола на ОЦ в случаите, когато се извършва снегочистване, косене или отстраняване на препятствия от ПИК, ПР и критичните и чувствителните зони на LLZ 27 и GP или за отстраняване на откази в СТС.*

***Забележка 3:** При въвеждане в действие на процедурите при намалена / ниска видимост, РП КУЛА води отчет на всички радиофицирани автотранспортни средства, намиращи се на маневрената площ и поддържа воденето на този отчет през целия период на действие на тези процедури с цел подпомагане осигуряването на безопасната дейност по маневрената площ.*

***Забележка 4:** При забелязване на неопознати метки на екрана на A-SMGCS на маневрената площ, РП КУЛА дава указания на рулиращите ВС да спрат на място и оповестява ОЦ, който извършва проверка на място.*

ГЛАВА ТРЕТА

ЗАЩИТА НА КРИТИЧНИТЕ И ЧУВСТВТЕЛНИТЕ ЗОНИ
НА LLZ 27 И GP 27

1. Критичните и чувствителните зони са зони с особен режим и определени размери, които са разположени около LLZ 27 и GP 27 и са указани в **Приложение № 1** от настоящата Инструкция.
2. Критичната зона винаги е защитена при подход и кацане по система ILS. За нормалната работа на ILS категория II/IIIА/IIIВ, с цел недопускане изкривявания на излъчванията на LLZ 27 и GP 27 вследствие на въздействието на отразени сигнали, се организира защита на критичните и чувствителните зони.
3. Защитата на тези зони в охраняемата зона на летище София се извършва от сътрудници охрана от дирекция „Сигурност” на летище София при указание от ОЦ. Схемата с местата за разполагане на постове е представена в **Приложение № 1**.
- 3.1. За осъществяване на защитата на критичните и чувствителните зони на ILS за категория II/IIIА/IIIВ, се спира движението на МПС и присъствието на хора и техника в източната част на обходния път. За целта се използват бариери, разположени в северната и южната част на мостовото съоръжение.
- 3.2. Отговорност за спускане и вдигане на бариерите носят дежурните оператори по сигурността, които са разположени на постове „Мост – север” и „Мост – юг”.
- 3.3. Бариерите се спускат при обявяване на етап „Заявка”, а се вдигат при обявяване на етап „Отмяна”.
- 3.4. Предотвратяването на нерегламентиран достъп на ПИК в условия на ниска видимост се осъществява от Сектор „Летищна сигурност” ГПУ - София. За целта един полицай с автомобил (автопатрул) се позиционира в северния район на летището, на пътя за движение на автотранспортни средства, разположен северно от ПИК, срещу новата противопожарна и аварийно-спасителна станция – пост „СИЕРА”.
- 3.5. Достъпът на автопатрула до мястото му за дежурство в условия на ниска видимост на летище София се осъществява по източната част на обходния път.
- 3.6. При придвижването си към мястото за дежурство в северния район, автопатрулът извършва проверка на обходния път и на критичните и чувствителните зони.
- 3.7. Автопатрулът разпорежда освобождаване на източната част на обходния път, в случай че констатира присъствие на хора и средства, които към момента на обявяване на етап „Заявка” са се намирали по маршрута му.
- 3.8. Всички хора и автотранспортни средства, намиращи се в критичните и чувствителните зони на ILS, се подчиняват на разпорежданията на автопатрула за освобождаване на зоните.
- 3.9. Операторът по сигурността на пост „Мост–юг” докладва в ОЦ готовност, след като автопатрулът премине покрай поста. На оператора по сигурността се забранява вдигане на бариерата по каквато и да е причина без разрешение от ОЦ.
- 3.10. Операторът по сигурността на пост „Мост–СЕВЕР” докладва в ОЦ готовност, след като автопатрулът премине покрай поста.
- 3.11. Автопатрулът позиционира автомобила си на пътя за движение на автотранспортни

средства, разположен северно от ПИК, срещу новата противопожарна и аварийно-спасителна станция само след като лично се е уверил, че няма присъствие на хора и средства по източната част на обходния път. Същото се докладва в ОЦ при осъществяване на радиообмен с ОЦ по радиостанция протокол TETRA;

3.12. Позивни:

- а) Автопатрулът, разположен на пост в северния район използва позивната: „АВТОПАТРУЛ-СИЕРА” при осъществяване на радиообмен с ОЦ по радиостанция протокол TETRA.
- б) Операторът по сигурността, разположен от южната страна на моста използва позивната: „Мост-юг” при осъществяване на радиообмен с ОЦ по радиостанция протокол TETRA;
- в) Операторът по сигурността, разположен от северната страна на моста използва позивната: „Мост-СЕВЕР” при осъществяване на радиообмен с ОЦ по радиостанция протокол TETRA.

- 4.** Длъжностните лица, осигуряващи защитата на критичната и чувствителната зона и ПИК в условията на ниска видимост, докладват незабавно на ОЦ, който незабавно уведомява РП КУЛА за всички нарушения на зоните и ПИК с цел предаване на информацията на подходящото за кацане или излитане ВС.

ГЛАВА ЧЕТВЪРТА

РАЗДЕЛЯНЕ НА ОТГОВОРНОСТИТЕ

1. РЦ за ОВД София

Длъжностните лица от РЦ за ОВД София носят отговорност за:

- а) своевременното въвеждане и отмяна на процедурите при намалена видимост
- б) своевременното въвеждане на етап "Заявка" за прилагане на процедурите при провеждане на полети в условията на ниска видимост;
- в) изпълнение на процедурите при въведен етап "Прилагане";
- г) предприемане на необходимите действия за незабавно информиране на ЕВС, при наблюдаване или получаване на информация от ОЦ, Сектор „Летищна сигурност” ГПУ - София, постове „СИЕРА”, „Мост-север” и „Мост-юг” или Сектор ПБЗН за нарушение на критичните или чувствителните зони на LLZ 27 или GP 27,
- д) въвеждане на етап "Отмяна";
- е) удостоверяване на годността на критичните и чувствителни зони на LLZ27 и GP27.
- ж) своевременно уведомяване от дежурен авиометеоролог на РП-РС за:
 - прогнозираны стойности на видимостта на ПИК (RVR) по-малки от 550 m и/или ДГО по-ниска от 200 ft;
 - прогноза за тенденция за понижение или повишение на стойности на видимостта на ПИК (RVR) под и над 550 m, при вече реализирана стойност от 550 m;
 - прогноза за времевите периоди на наличие на стойности на видимостта на ПИК (RVR) под и над 550 m и/или ДГО по-ниска от 200 ft.
 - прогноза за тенденция за понижение видимостта под 2500 m.

2. ОЦ на ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

Длъжностните лица от ОЦ на летище София носят отговорност за:

- а) осигуряване на защитата на критичните и чувствителните зони на LLZ 27 и GP 27 по време на етапите "Готовност" и "Прилагане", чрез операторите по сигурността и Сектор „Летищна сигурност” ГПУ – София, пост „Сиера”;
- б) организиране и контрол на движението по перона;
- в) незабавно информиране на РП КУЛА при забелязано нарушаване на критичните и чувствителните зони;
- г) незабавно информиране на РП КУЛА при забелязани признаци за аварийна ситуация или авария на ВС;
- д) предоставяне на друга необходима информация на длъжностните лица от РЦ за ОВД София;
- е) снегопочистването, косенето на тревните площи и отстраняването на препятствия от критичните и чувствителни зони на LLZ 27 и GP 27.
- ж) незабавно информиране на РП КУЛА при откази в работата на светотехническата система.

ГЛАВА ПЕТА

ДЕЙСТВИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА
ОТ РЦ ЗА ОВД СОФИЯ И ОЦ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ НА РАЗЛИЧНИТЕ ЕТАПИ

1. ЕТАП „ЗАЯВКА”

1.1. ДЕЙСТВИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ОТ РЦ ЗА ОВД СОФИЯ

Началото на етап “Заявка” се поставя от РП-РС КУЛА в момента на оповестяване от негова страна на дежурния в ОЦ по телефона или по радиостанцията, работеща на честота **121.825 MHz**.

1.1.1. При обявяване на етап “Заявка”, РП-РС КУЛА изисква от съответните длъжностни лица в РЦ за ОВД София извършване на проверка на състоянието на навигационните и метеорологични системи и оборудване, като за целта оповестява:

- а) ПРП ПОДХОД;
- б) ПРП КУЛА;
- в) авиоинженер – заместник ръководител на смяна (АИ-ЗРС).

1.1.2. ПРП КУЛА:

- а) проверява дали метеорологичната информация изобразена на системата SALI се обновява;
- б) проверява изправността на индикаторния панел за състоянието на навигационните средства на РМ “Кула”;
- в) проверява изправността на индикаторният панел на светотехническата система.

1.1.2.1. След приключване на проверката, ПРП КУЛА докладва на РП-РС КУЛА за своята готовност.

1.1.2.2. При констатиране на неизправности, ПРП КУЛА незабавно докладва на РП-РС КУЛА.

1.1.3. ПРП ПОДХОД:

- а) проверява дали метеорологичната информация, изобразена на системата SALI се обновява;
- б) проверява изправността на индикаторния панел за състоянието на навигационните средства (FFM27, DME27, GP27, LLZ27 или LLZ09, GP09, DME09 в зависимост от използваната ПИК) и панела „RWY-SELECT” за индикация и управление на ILS на използваемата ПИК;

Забележка: На панела „RWY-SELECT” се изобразява информация за експлоатационното състояние на ILS 27 по категория II и III (“OPERATIONAL” или “DEGRADED”). При индикация DEGRADED, РП счита, че система ILS оперира в CAT I. Допълнителна информация за точната категория, до която система ILS е деградирала РП може да получи от дежурния по навигация чрез АИ-ЗРС.

1.1.3.1. След приключване на проверката, ПРП ПОДХОД докладва на РП-РС КУЛА за своята готовност.

1.1.3.2. При констатиране на неизправности, ПРП ПОДХОД незабавно докладва на РП-РС КУЛА и АИ-ЗРС/РП-РС.

1.1.4. АИ-ЗРС:

- а) информира дежурния в сектор „Навигация“ за предстоящото въвеждане на процедурите и разпорежда проверка и доклад за състоянието и годността на:
 - критичните и чувствителни зони на LLZ 27 и GP 27, на база извършено седмично техническо обслужване;
 - ILS 27.
- б) информира дежурния от сектор „Метеорологична техника“ за предстоящото въвеждане на процедурите и разпорежда проверка и доклад за състоянието, и достоверността на показанията на система AMHC Avimet (VAISALA).

1.1.4.1. След приключване на проверките и получаване на докладите от длъжностните лица, упоменати в т. 1.1.4, букви „а“ и „б“, АИ-ЗРС докладва на РП-РС КУЛА за състоянието и годността на техническите системи и оборудване.

1.1.4.2. АИ-ЗРС следи постоянно за нормалната работа на техническите системи и оборудване и действията на техническия състав, отговарящи за нормалната работа на същите по докладите на съответните длъжностни лица.

1.1.4.3. За всеки отказ или влошаване на параметрите на работа на техническите системи и оборудване, АИ-ЗРС незабавно докладва на РП-РС КУЛА.

1.1.5. Дежурният в сектор „Навигация“:

- а) проверява за извършено контролно измерване (с положителен резултат) на излъчвания сигнал на LLZ27 по оста на ПИК, съгласно „Инструкция за провеждане на дейностите по техническо обслужване и отстраняване на откази на инструментална система за кацане ILS/DME 27 - “ISF” Cat I/II/III – Thales“.
- б) проверява чрез системата за дистанционно управление и наблюдение RCSE 443 и свързаният към нея персонален компютър със специализиран фирмен софтуер ADRACS за състоянието данните на система ILS от FFM27, NF-LOC27 и NF-GP27 да бъдат в норми и със стабилни във времето показания;
- в) докладва на АИ-ЗРС за резултатите от проверките;
- г) при съмнения или информация за недостоверност, веднага извършва контролна проверка и докладва на АИ-ЗРС за резултатите от нея

***Забележка:** За резултата от проверката АИ-ЗРС незабавно информира РП-РС КУЛА.*

1.1.6. Дежурният от сектор „Метеорологична техника“:

- а) проверява чрез системата за дистанционно управление и мониторинг състоянието на система AMHC Avimet (VAISALA) и достоверността на показанията;
- б) при съмнения или информация за недостоверност, веднага извършва контролна проверка и докладва на АИ-ЗРС за резултатите от нея.

***Забележка:** За резултата от проверката АИ-ЗРС незабавно информира РП-РС КУЛА.*

1.2. ДЕЙСТВИЯ НА ОЦ И ДЕЖУРНИ СТС НА "ЛЕТИЩЕ СОФИЯ" ЕАД ПРИ ОБЯВЯВАНЕ НА ЕТАП "ЗАЯВКА"

1.2.1. След получаване на информация от РП-РС КУЛА, ОЦ обявява началото на 40 минутна подготовка за обявяване на етап "Готовност", като извършва оповестяване чрез общо повикване на:

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

- а) Сектор „Летишна сигурност“ ГПУ – София и дирекция „Сигурност“ при летище София (Сътрудници охрана) за защита на критичните и чувствителните зони на LLZ 27 и GP 27 съгласно задълженията им, описани по-горе в Глава ВТОРА от тази Инструкция.
- б) Пожарна (Сектор ПБЗН-летище София) за постоянно прослушване на предаванията по радиостанцията, работеща на честота 121.825 MHz;
- в) Отдел КЛНУ операторите и другите организации за началото на въвеждане на процедурите и изисква от всички участници да се изтеглят от маневрената площ;
- г) Дежурният по обслужване на СТС за проверка и доклад за състоянието и годността на светотехническата система.

***Забележка 1:** Осигурява необходим персонал в лицето на авиодиспечер ОЦ или инспектор по БП, за патрулиране в района на маневрената площ и изисква доклад за състоянието на маневрената площ и вертикалната маркировка на пътеките за рулиране;*

***Забележка 2:** Изисква доклади на честота 121.825 MHz за прекратяване на всякакви строителни, изкопни и монтажни работи на територията на критичните и чувствителните зони на ILS, както и за освобождаването им от хора и техника, ако до момента такива не са получени от работещите в тези зони.*

- 1.2.2.** Авиодиспечер-старши от ОЦ задължително проверява ПИК, ПР и перон като резултатите от проверката се отразяват в дневника за състоянието на летателното поле.
- 1.2.3.** ОЦ изисква доклад за готовност от дежурния офицер от Сектор „Летишна сигурност“ ГПУ – София и от дежурните оператори по сигурността на постове „СИЕРА“, „МОСТ – СЕВЕР“ и „МОСТ – ЮГ“, ако до 40 минути след обявяване на етап „Заявка“ не е постъпил такъв.
- 1.2.4.** По време на етап „Заявка“, ОЦ прекратява всички строително-монтажни и изкопни работи на летателното поле.
- 1.2.5.** Дежурният от СТС:
 - а) проверява светосистемата на ПИК, ПР и светлинния подход на ПИК 27;
 - б) докладва на дежурен ОЦ за готовността на СТС.
- 1.2.6.** Дежурен ОЦ докладва на РП-РС КУЛА за готовност на службите.

2. ЕТАП “ГОТОВНОСТ”

- 2.1.** Основание на РП-РС КУЛА за последващо въвеждане на етап “Прилагане” при условията на т. 1.3 от Глава ПЪРВА от тази Инструкция се явяват докладите на ОЦ, ПРП КУЛА, ПРП ПОДХОД и АИ-ЗРС за готовността на съответните звена.
- 2.2.** Основание на ОЦ да докладва готовност за последващо въвеждане на етап “Прилагане” се явява:
 - а) готовността на работната площ – ПИК, ПР и перон, отразена в дневника за състоянието на летателното поле;
 - б) докладите на дежурните полицаи от Сектор „Летишна сигурност“ ГПУ – София и операторите по сигурността от дирекция „Сигурност“ при летище София за защита

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

на критичните и чувствителните зони на ILS/DME 27 за категория II/III/IIIB съгласно задълженията им, посочени в Глава ТРЕТА от тази Инструкция;

в) доклад на дежурния СТС за годността на светотехническата система.

2.3. Основание за АИ-ЗРС да докладва готовност за последващо въвеждане на етап “Прилагане” се явяват следните доклади:

а) доклад от дежурен в сектор „Навигация“ за годността на система ILS 27;

б) доклад от дежурен „Метеорологична техника“ за изправността на система АМНС Avimet (VAISALA) и достоверността на нейните показания;

в) доклад от дежурния в сектор „Навигация“ за изправността на системата за дистанционно наблюдение и управление на навигационните средства.

3. ЕТАП “ПРИЛАГАНЕ”

3.1. ДЕЙСТВИЯ НА РЦ ЗА ОВД ПРИ ЕТАП “ПРИЛАГАНЕ”

3.1.1. РП-РС Кула въвежда прилагането на процедурите при условията на т. 1.3 от Глава ВТОРА от тази Инструкция като:

а) информира за началото на прилагане на процедурите:

- ОЦ;
- РМ “Кула”; РМ “Подход”;
- АИ-ЗРС;
- дежурния метеоролог;
- дежурния в ЛАС;
- дежурния в сектор ОПВД.

б) активира в ATIS оповестяващата информация по прилагането на процедурите за ниска видимост;

в) при необходимост, съвместно с дежурния от сектор ОПВД, ограничава броя на кацанията чрез “Информативно съобщение, относно управлението на потоците въздушно движение” (AIM – ATFM Information Message).

3.1.2. РП КУЛА включва светосистемата в съответния режим на работа (CAT II/III/IIIB, LVTO).

3.1.3. Процедури за контрол на подхода.

3.1.3.1. Минималната дистанция между ВС на финалната права при въведени процедури за ниска видимост е 10 NM.

3.1.3.2. Интервалът между две кацащи ВС трябва да бъде такъв, че първото ВС да може да освободи чувствителната зона на LLZ 27, преди второто ВС да достигне 4 NM от точката на опиране.

3.1.3.3. При прилагане на процедурите РП ПОДХОД спазва следните правила:

а) дава разрешение на ЕВС за изпълнение на стандартни схеми за подход; или

б) векторира ВС за излизане на правата за кацане не по-близо от 10 NM от точката на опиране;

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

- в) предава на ЕВС всяка налична информация за отказ на навигационните, светотехническите и метеорологичните средства, съгласно приложение № 4 както и информация за нарушаване на критичните и чувствителните зони на ILS.
- г) предава комуникацията с ВС на РП КУЛА не по-късно от 4 NM от точка на опиране с цел своевременното даване на ВС на разрешение за кацане или алтернативни инструкции;
- д) предава разрешението за кацане получено от РП КУЛА не по-късно от 2 NM от точка на опиране или инструкция за минаване на втори кръг ако съгласувано с РП КУЛА поддържа комуникацията с ВС до кацането.
- е) предава комуникацията на кацнало ВС на РП КУЛА след кацане или след доклад от ЕВС за освобождаване на ПИК .

3.1.3.4. При първоначално установяване на комуникация, в зависимост от метеорологичните условия, РП Подход предава на екипажа на ВС следното съобщение, ако то не се излъчва от ATIS:

**В СИЛА СА ПРОЦЕДУРИ ЗА ОВД ATC LOW VISIBILITY
ПРИ НИСКА ВИДИМОСТ КАТ II PROCEDURES CAT II IN OPERATION**

или

**В СИЛА СА ПРОЦЕДУРИ ЗА ОВД ATC LOW VISIBILITY
ПРИ НИСКА ВИДИМОСТ КАТ III A PROCEDURES CAT III A
IN OPERATION**

или

**В СИЛА СА ПРОЦЕДУРИ ЗА ОВД ATC LOW VISIBILITY
ПРИ НИСКА ВИДИМОСТ КАТ III B PROCEDURES CAT III B
IN OPERATION**

3.1.3.5. При започване на финалния подход за кацане, РП ПОДХОД предава на ЕВС следната информация:

- а) стойностите на видимостта на ПИК (RVR);
- б) ДГО от съобщенията METAR / SPECI;
- в) посока и скорост на приземния вятър;
- г) състояние на повърхността на ПИК.

***Забележка:** При предаване на информация за RVR в трите точки, индикаторите за местоположението им може да бъдат пропуснати, като се предават задължително в реда на посоката на излитане/кацане. При предаване на една или две точки, индикаторите за местоположение се включват задължително.*

3.1.3.6. По време на финалния подход за кацане, РП ПОДХОД предава незабавно на ЕВС информация за:

- а) промяна на стойностите на видимостта на ПИК (RVR);
- б) промяна на стойността на ДГО;
- в) значителна промяна на приземния вятър;
- г) промяна в състоянието на повърхността на ПИК.

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

- 3.1.3.7.** С цел да не се отвлича вниманието на ЕВС при вземане на решение за кацане, РП ПОДХОД предава промените на метеорологичните елементи до достигане на 1 NM от точка на опиране.
- 3.1.3.8.** След кацане на ВС или по време на подхода, РП ПОДХОД предава на ЕВС ПР, по който ВС да освободи ПИК, съгласувано с РП КУЛА.
- 3.1.3.9.** РП ПОДХОД следи за изменения в работата на наземното навигационно оборудване, посредством индикаторния панел за състоянието на навигационните средства.
- 3.1.3.10.** РП ПОДХОД информира незабавно ЕВС за нарушение на чувствителната и критичната зони, отказ или деградация на наземното навигационно оборудване, отказ на елементи от СТС и отказ на метеорологичното оборудване незабавно след получаване на информацията от РП КУЛА.
- 3.1.3.11.** ВС или автотранспортни средства, движещи се по маневрената площ на летището, трябва да са освободили чувствителната зона преди ВС, изпълняващо подход за кацане, да е достигнало 4 NM от точка на опиране.
- 3.1.4.** Процедури за ОВД в условията на ниска видимост, прилагани от РП КУЛА при запуск.
- 3.1.4.1.** При първоначално установяване на комуникация, РП КУЛА предава на ЕВС следното съобщение, ако то не се излъчва от ATIS:

**В СИЛА СА ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗЛИТАНЕ
ПРИ НИСКА ВИДИМОСТ**

**LOW VISIBILITY TAKE OFF
PROCEDURES IN OPERATION**

- 3.1.4.2.** РП КУЛА не дава разрешение за едновременно буксиране (push-back) на две или повече ВС, паркирани на стоянки от № 1 до № 4, както и едновременно буксиране на две или повече ВС паркирани на стоянки от № 5 до № 11.
- 3.1.5.** Процедури за ОВД в условията на ниска видимост, прилагани от РП КУЛА при излитане.
- 3.1.5.1.** При ползване на водеща кола РП КУЛА
- а) Информира водещата кола на честота 121.825 MHz, като указва маршрута на ВС;
 - б) Изисква доклад от ЕВС, за наблюдаването на водещия автомобил;
 - в) Разрешава на ВС да следва водещия автомобил;
 - г) Дава указание на водещата кола да започне воденето.
- При прекратяване на воденето, водачът на водещия автомобил незабавно уведомява РП КУЛА след освобождаване на пътя за самостоятелно рулиране на ВС.
- 3.1.5.2.** Разрешението за излизане на ВС на ПИК задължително се придружава със съответната светлинна команда, подадена чрез СТС.
- 3.1.5.3.** РП КУЛА трябва да отчита обстоятелството, че ВС изпълняващо излитане на ПИК 27, трябва да е прелетяло над антената на LLZ 27, преди кацащото ВС да е достигнало 4 NM от точка на опиране.
- 3.1.5.4.** Забранява се навлизането на автотранспортни средства или ВС в чувствителната зона пред излитащо ВС, от момента на получаване на разрешение за излитане до прелитане над антената на LLZ 27.
- 3.1.6.** Процедури за ОВД в условията на ниска видимост, прилагани от РП КУЛА при кацане

3.1.6.1. РП КУЛА дава разрешение за кацане до достигане от ВС на 2NM от точка на опиране и при условие, че ПИК и чувствителната/критичната зона са свободни от препятствия.

***Забележка:** В условия на ниска видимост и когато е необходимо да се осигури защитата на чувствителната зона на ILS, РП КУЛА счита, че тя е свободна от напускащите ВС/автотранспортните средства по ПР „С“, „Е“ и „F“ след като метката/ символа на това ВС/автотранспортно средство на екрана на A-SMGCS е извън нанесената на екрана чувствителна зона или пилота на ВС докладва, че се намира на или пресича ПР „Н“.*

3.1.6.2. РП КУЛА информира незабавно ЕВС за нарушение на чувствителната и критичната зони, отказ на наземното навигационно оборудване, отказ на елементи от СТС и отказ на метеорологичното оборудване съгласно Приложение №4.

3.1.6.3. С цел да не се отвлича вниманието на ЕВС при вземане на решение за кацане, РП КУЛА предава промените на метеорологичните елементи до достигане на 1 NM от точка на опиране.

Примерни действия на РП КУЛА за информиране на ЕВС / РП ПОДХОД при получаване на информация за нарушение на критичните или чувствителните зони на LLZ 27 или GP 27:

- *За кацащо ВС на финала: „Go around, ILS critical/sensitive area not protected.“;*
- *За ВС, което ще изпълнява излитане с използване на насочващ сигнал от курсовия предавател на ILS (Guided take-off): „Hold position, ILS critical/sensitive area not protected.“*
- *За ВС, което е започнало излитане с използване на насочващ сигнал от курсовия предавател на ILS (Guided take-off): „CAUTION! ILS critical/sensitive area not protected.“*

3.1.6.4. При ползване на водеща кола РП КУЛА:

- а) Информира водещата кола на честота 121.825 MHz, като указва маршрута на ВС;
- б) Изисква доклад от ЕВС, за наблюдаването на водещия автомобил;
- в) Разрешава на ВС да следва водещия автомобил;
- г) Дава указание на водещата кола да започне воденето.

3.1.6.5. Комуникацията между ЕВС и РП КУЛА приключва при заемане на ВС на определената стоянка.

3.2. Действия на ОЦ при етап “Прилагане”

3.2.1. ОЦ осигурява за рулиращите ВС оборудван според регламентиращите документи автомобил:

- при поискване на ЕВС;
- когато ПР и ППР са с не функционираща или не са съоръжени със светлинна осева линия при видимост на ПИК (RVR) по-малка от 550 m.
- за паркиране на стоянки, за които задължително се изисква водеща кола съгласно публикацията в АИП на Р. България.

***Забележка:** Водеща кола не се осигурява при наличие на доклад от водача ѝ, че воденето не е възможно.*

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

3.2.2. Воденето на ВС се извършва (спазвайки приетата авиационна фразеология) при постоянна радиовръзка с РП на РМ "Кула", на честота **121.825 MHz**, като се спазва максимална скорост на движение от 20 km/h и минимално разстояние 30 m.

3.2.3. Обработката на ВС се извършва по определена технология при спазване на нормите за безопасност при обслужване на самолета.

3.2.4. Осигурява необходим персонал в лицето на авиодиспечер ОЦ или инспектор БП, за контрол на движението по работната площ и санкциониране на нарушителите.

***Забележка:** Нарушителите се санкционират съгласно чл. 144 т. 7, чл. 145 от Закона за гражданско въздухоплаване.*

3.3.ДЕЙСТВИЯ НА ДЕЖУРНИТЕ ЕНЕРГЕТИЦИ СТС ПРИ ЕТАП „ПРИЛАГАНЕ“

3.3.1 Дежурните енергетици СТС осигуряват дежурство на място в ТП 3 и ТП 4, за да следят статуса на резервното електрозахранване (дизелгенератори), включително и готовността им за превключване в рамките на 1 секунда, поддържана от UPS устройствата.

3.3.2 Информация за статуса на съоръженията се получава, както следва:

- За дизелгенераторите – визуално от дисплея на агрегатите, на място в ТП 3 и ТП 4;
- За UPS устройствата – визуално от дисплея на устройствата или през интернет на IP адреси – <http://172.16.11.152> и <http://172.16.11.162> на екрана на работните станции на RCMS/AGL.

4. ЕТАП "ОТМЯНА"

4.1 Действия на РЦ за ОВД София при етап „ОТМЯНА“

4.1.1. РП-РС КУЛА изпълнява следните действия:

- а) Оповестява:
 - ОЦ;
 - РМ "Кула";
 - РМ "Подход";
 - АИ-ЗРС ;
 - дежурния метеоролог;
 - дежурния в ЛАС.
- б) Деактивира в ATIS оповестяващата информация по прилагането на процедурите;
- в) При преминаване от етап "ПРИЛАГАНЕ" в етап "ОТМЯНА", активира следната информация в системата ATIS за 30 мин или повече, след което я деактивира:

**ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА НИСКА
ВИДИМОСТ СА ОТМЕНЕНИ.**

**LOW VISIBILITY PROCEDURES ARE
CANCELED.**

***Забележка:** При преминаване от етап ПРИЛАГАНЕ в етап ГОТОВНОСТ, се активира същата информация в ATIS, докато трае етап ГОТОВНОСТ.*

4.1.2. АИ-ЗРС оповестява:

- а) дежурния по навигация;

б) дежурния по метеорологична техника ;

4.2. Действия на ОЦ при етап “Отмяна”

4.2.1. Дежурният от ОЦ оповестява съответните оперативни служби за отмяна на процедурите.

4.2.2. При отмяна на процедурите съгласно Глава първа, т. 1.4.2, дежурният ОЦ дава указания на дежурните лица от дирекция „Сигурност”, Сектор „Летищна сигурност” ГПУ – София и Сектор ПБЗН да прослушват постоянно честота **121.825 MHz**.

ГЛАВА ШЕСТА

ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ ПРИЛАГАНЕ НА ПРОЦЕДУРИТЕ

1. Изисква се изброените по-долу системи да са в технически параметри, готови за експлоатация и да имат две независими едно от друго електрозахранвания:
 - а) система ILS:
 - LLZ 27 и GP 27;
 - DME 27 "ISF"/DME "SOF";
 - далечен монитор FFM 27 на система ILS 27;
 - б) светотехническо оборудване:
 - светлини на подхода;
 - прагови светлини;
 - светлини на зоната за приземяване;
 - осев светлини на ПИК;
 - странични светлини на ПИК;
 - крайни светлини на ПИК;
 - светлинни стоп линии (stop bar) на ПР;
 - осев светлини на ПР;
2. Изисква се непрекъснато измерване и изобразяване на стойностите на следните метеорологични елементи на РМ "Кула" и РМ "Подход":
 - а) приземен вятър - посока и скорост;
 - б) видимост на ПИК (RVR);
 - в) ДГО или вертикална видимост.
3. Изисква се непрекъсната индикация на панела за състоянието и работата на навигационните средства.
4. В случай на повреда (отказ), която ще деградира система ILS до CAT I и информация, че повредата ще продължи повече от 1 (един) час, се излъчва NOTAM. При по-малка продължителност на времето за отстраняване на повредата, ВС се информират непосредствено или чрез системата ATIS.

1. ЛИЦА И СЛУЖБИ, УЧАСТНИЦИ В НАЗЕМНОТО ОБСЛУЖВАНЕ НА ВС

- 1.1. Всички отдели и служби са длъжни да спазват указанията, давани от ОЦ.
- 1.2. При забелязани признаци за аварийна ситуация или авария на ВС, всеки участник в наземното обслужване на ВС, който забележи това, незабавно информира длъжностните лица от ОЦ или РМ “Кула”, а при повреда на самолетообслужваща техника незабавно информира длъжностните лица от ОЦ. Оповестяването се извършва по телефон. Резервно средство за връзка – радиостанция, работеща на честота **121.825 MHz**.
- 1.3. При нарушаване на критичните и чувствителните зони незабавно да информират РП КУЛА.
- 1.4. Навлизането на автомобили в работната площ на летището, които не са радиофицирани, да става по изключение, като същите се водят от друго основно радиофицирано средство на обслужващото предприятие.
- 1.5. Автомобилите, опериращи по работната площ, задължително се движат с включени светлини, светлинен маяк, съгласно маркировката с максимална скорост 20 km/h.
- 1.6. Супервайзорите по безопасност на всички ползватели на работната площ да не допускат до работа при въведени процедури за ниска видимост служители, непреминали инструктаж. Те се задължават да инструктират личния състав при начало на работа в условия на ниска видимост, което да се отрази в инструктажните книги.
- 1.7. При водене на радиоразговори се докладва кратко и ясно.

**2. ЛИЦА ОТ СЛУЖБИТЕ ЗА ЕЛЕКТРО-И СВЕТОТЕХНИЧЕСКО
ОСИГУРЯВАНЕ**

- 2.1. Дежурният енергетик на летище София оповестява незабавно дежурен ОЦ, а той РП – РС КУЛА при:
 - а) отказ в основното или дублиращото електрозахранване;
 - б) отказ на аварийен източник за електрозахранване;
- 2.2. Дежурните лица от СТС са длъжни да предприемат мерки за отстраняване на докладваните им от РП КУЛА откази на светотехническата система и да го информират за наличие на условия за отмяна на прилагането на процедурите за ниска видимост в съответствие с **Приложение № 3**.

ГЛАВА ОСМА

**АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ
ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯТА НА НИСКА ВИДИМОСТ**

1. При аварийна ситуация в условия на ниска видимост, времето за явяване на мястото на произшествието или сборния пункт, обявен от ОЦ, може да бъде увеличено до 5 (пет) минути.
2. При обявяване на аварийна ситуация от ОЦ, всички участници в аварийно-спасителната дейност максимално бързо, с повишено внимание, с цел избягване сблъсъци по време на движението, се явяват на сборния пункт и следват указанията на ОЦ.
3. При обявяване на аварийна ситуация от ОЦ, дежурните оператори по сигурността и дежурните полицаи от Сектор „Летищна сигурност” ГПУ – София до 10 минути заемат позиции за защита на критичните и чувствителни зони, съгласно Глава ТРЕТА от тази Инструкция, като след това докладват в ОЦ за тяхната готовност.
4. Всички задължения и отговорности, посочени в „План за действие в случай на аварийни ситуации на територията на летище София и в зоната на отговорност на летището – район с радиус 5 km от контролната точка на летището” са в сила и всички участници в аварийно-спасителния процес се задължават да спазват стриктно своите задължения с повишено внимание.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

- § 1 Определените в тази Инструкция положения са задължителни за РЦ за ОВД София, летище София, специализираните служби, експлоатационните отдели и авиационните оператори при провеждане на полети при ниска видимост по категория II/IIIА/IIIВ на летище София.
- § 2 Настоящата Инструкция влиза в сила **15.12.2020 г.**
- § 3 Тази Инструкция отменя „Инструкция за провеждане на полетите в условията на ниска видимост на летище София”, влезла в сила на **01.11.2019 г.**

ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

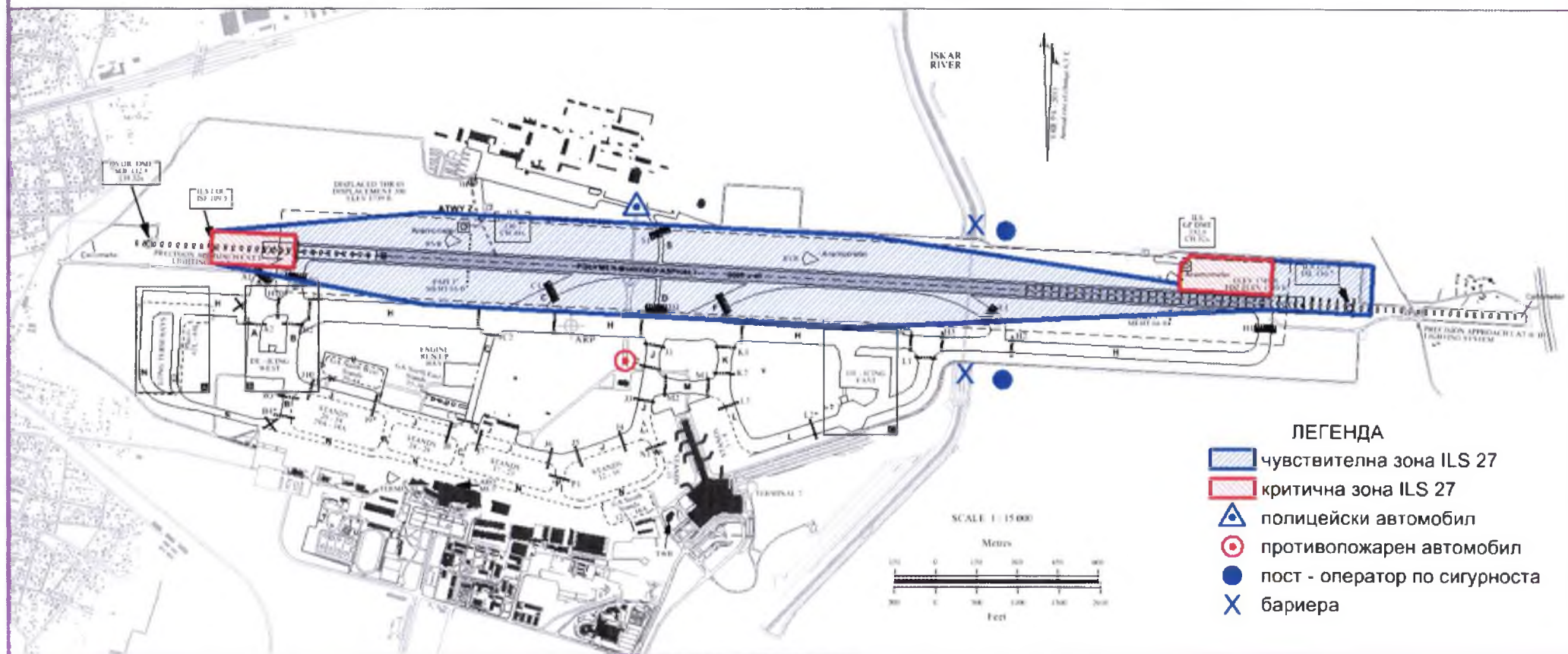
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

към „Инструкция за провеждане на полети в условия на намалена видимост на летище София”

Чувствителни и критични зони ILS27 и разположение на постове за защитата им.

ИНСТРУКЦИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В УСЛОВИЯ НА НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

ЧУВСТВИТЕЛНИ И КРИТИЧНИ ЗОНИ ILS 27 И РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА ПОСТОВЕТЕ ЗА ЗАЩИТАТА ИМ



ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

към „Инструкция за провеждане на полети в условия на намалена видимост на летище София”

ПОНИЖАВАНЕ НА ПРИЛОЖИМАТА ОПЕРАТИВНА КАТЕГОРИЯ НА ПИК 27

ОБСТОЯТЕЛСТВО	ПОНИЖАВАНЕ В:
Отказ на един комплект (основен или резервен комплект) от Курсов предавател LLZ27, Глисаден предавател GP27 или Далекомерно съоръжение DME27/DME “SOF”	CAT II
Отказ на един приемника на Далечен монитор FFM27, следящ сигнала на LLZ27	CAT II
Не е освободена критичната или чувствителна зона (попадаща в района на летище София) на курсовия или глисаден предавател за CAT II/III на ПИК27	CAT I
Отказ на двата приемника на Далечен монитор FFM27, следящ сигнала на LLZ27	CAT I
Отказ на индикацията за деградиране на категорията ILS (Degraded) на селектора за избор на ILS на ПИК (RWY-SELECT) при РП Подход	CAT I
Индикаторния панел за сигнализация (CTU) на навигационните средства при РП Подход или Селектор за избор на ILS на ПИК (RWY-SELECT) не работи	CAT I
Отпадане на информацията на индикаторния панел при РП Подход, за състоянието на Курсов излъчвател LLZ09 от система ILS/DME09. <i>Забележка: При работа на ILS/DME27, система ILS/DME 09 трябва да е изключена.</i>	CAT I
Едновременно липса на информация за RVR в зоната на опирание (TDZ) и в средната зона (MID). <i>Забележка: При отказ на трансмисиометъра за TDZ се използва информацията от трансмисиометъра за MID.</i>	CAT I
Липса на резервно електрозахранване на светотехническата система на ПИК	CAT I
Липса на информация за посоката и скоростта на вятъра	CAT I
Отказ на светлини на светлинният подход, прагови, осеви, странични и крайни светлини на ПИК, светлини в зоната на опирание и светлини стоп линията на предварителен старт (виж Приложение 3)	CAT I

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

към „Инструкция за провеждане на полети в условия на намалена видимост на летище София”

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СВЕТОТЕХНИЧЕСКОТО ОБОРУДВАНЕ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

- I. По всяко време на изпълнение на полети по категория II или III трябва да действат всички светлини за подход и светлините на ПИК или по всяко време да действат най-малко:
 1. 95% от светлините във всеки от следните елементи с особено значение:
 - а) светлинната система за точен подход за кацане по категория II и III на най-близкия 450-метров участък за ПИК 27;
 - б) осеви светлини на ПИК;
 - в) прагови светлини на ПИК;
 - г) странични светлини на ПИК.
 2. 90% от светлините в зоната на опиране;
 3. 85 % от светлините на светосигналната система на подхода за кацане извън границите на най-близкия 450-метров участък от ПИК;
 4. 75% от ограничителните светлини на ПИК.

Забележка: За осигуряване на непрекъснато насочване не се допуска:

1. допустимият процент на неизправните светлини да променя основната схема на светосигналната система;
2. наличието на неизправна светлина, разположена до друга неизправна светлина (освен при линейните светлини или светлинните хоризонти, където е допустимо наличието на две съседни неизправни светлини).

- II. В условия на видимост на ПИК по-малка от 550 m, светлините на "стоп" линиите на местата на изчакване до ПИК, трябва да отговарят на следните условия:
 1. да няма повече от две неизправни светлини;
 2. да няма две съседни неизправни светлини, с изключение на случаите, когато интервалът между светлините е значително по-малък от установения.
- III. В условия на ниска видимост по-малка от 550 m, светлините на ПР трябва да нямат две съседни неизправни осеви светлини.
- IV. По всяко време на изпълнение на полети по категория I, всички светлини на подхода и на ПИК оборудвана за точен подход за кацане по категория I трябва да са в експлоатация и в експлоатация да са поне 85 % от светлините на всяка от следните системи:
 1. светлинна система за точен подход за кацане по категория I;
 2. прагови светлини на ПИК;
 3. странични светлини на ПИК;
 4. крайни светлини на ПИК.

Забележка 1: За да се осигури непрекъснато насочване, не се допуска редом до неизправна светлина да се намира друга неизправна светлина, освен когато интервалът между светлините е значително по-малък от установения.

Забележка 2: Насочването чрез линейни светлини или светлинни хоризонти на подхода не се нарушава при две съседни неизправни светлини.

V. При изпълнение на излитане в условията на ниска видимост, по всяко време трябва надеждно да работят всички светлини на ПИК или при всички случаи:

1. да работят поне 95% от осевите светлини на ПИК и страничните светлини на ПИК;
2. да работят поне 75% от крайните светлини на ПИК.

Забележка: За осигуряване на непрекъснато насочване не се допуска наличието на две съседни неизправни светлини.

Допустими проценти на годните светлини				
Вид светлини	Подход по САТ II/III	Подход по САТ I	Излитане при RVR<550m	Излитане при RVR>550m
в най-близкия 450-метров участък от ПИК	95 %	85 %	-	-
извън границите на най-близкия 450-метров участък от ПИК	85 %	85 %	-	-
прагови светлини на ПИК	95 %	85 %	-	-
осеви светлини на ПИК	95 %	85 %	95 %	85 %
странични светлини на ПИК	95 %	85 %	95 %	85 %
крайните светлини на ПИК	75 %	85 %	75 %	85 %
светлини в зоната на приземяване	90 %	(85 %) ¹	-	-
¹ - Ако работят светлините в зоната на приземяване.				

ПРИЛОЖЕНИЕ №4

към „Инструкция за провеждане на полети в условия на намалена видимост на летище София”

ОТКАЗИ, КОИТО СЕ ПРЕДАВАТ НА ВС В УСЛОВИЯТА НА НИСКА ВИДИМОСТ

Забележка: За яснота в таблиците е използвана и английската терминология.

ИЗЛИТАНЕ В НИСКА ВИДИМОСТ		
Система	Отказ който се предава чрез РТФ на ВС(4)	Очакван ефект върху EBC
ILS (Когато се използва за guided take-off)	Курсовия предавател на ILS деградира до CAT II ILS localizer downgraded to CAT II	Няма take-off guidance. Guided Take-Off не е разрешен.
	Курсовия предавател на ILS деградира до CAT I ILS localizer downgraded to CAT I	Няма take-off guidance. Guided Take-Off не е разрешен.
	Отказ на ILS (1) ILS out of service (1)	Няма take-off guidance. Guided Take-Off не е разрешен.
RVR	Отказ на системата за измерване на RVR в точка на опирание (RVR TDZ) Touchdown RVR system unserviceable	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	(Друг)Отказ в системата за измерване на RVR (Other) RVR systems unserviceable	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
СВЕТОСИСТЕМИ LIGHTING SYSTEMS	Отказ на осветлението/светотехническата система на ПИК Runway lighting unserviceable	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на резервното захранване (2) Standby power supply unserviceable (2)	Ограничение в зависимост от местните регулации и правилата за експлоатация.
	Отказ на осевото осветление на ПИК (3) Runway centre line lighting unserviceable (3)	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на страничното осветление на ПИК(3) Runway edge lighting unserviceable (3)	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на осветлението на ПР (3) Taxiway lighting system unserviceable (3)	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
СПОМАГАТЕЛНИ СИСТЕМИ ANCILLARY	Отказ на светлинните стоп линии Stop bars unserviceable	Без ефект ако защитата на ПИК от неразрешено излизане е осигурена с други средства.
	Отказ на облакомер Ceilometer unserviceable	Без ефект.
	Отказ на ветромер Anemometer unserviceable	Без ефект ако е налична информация от други източници в противен случай, ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.

(1) - Може да е предизвикано от отказ на компонент от система ILS (напр. Курсов или гласаден предавател) или отказ на системата за дистанционно наблюдение.

(2) - Обикновено за всички светлинни системи е осигурено единично захранване в режим на готовност;

(3) - Когато има отказ на част от светотехническата система, който е равномерно разпределен и формата на осветяването не е нарушена той се докладва на процент отказ (напр. ако 1 на всеки 4 осветителни тела(лампи) са отказали се докладва "25% of runway centreline unserviceable"). Във всички останали случаи трябва да се докладва пълен отказ.

(4) - Следва да бъде включено и в ATIS.

ПОДХОД и КАЦАНЕ В НИСКА ВИДИМОСТ		
Система	Отказ който се предава чрез РТФ на ВС(4)	Очакван ефект върху EBC
ILS	ILS деградира до CAT II ILS downgraded to CAT II	Операциите са ограничени до CAT II
	ILS деградира до CAT I ILS downgraded to CAT I	Операциите са ограничени до CAT I
	Отказ на ILS (1) ILS out of service (1)	Ограничение до неточен подход
	Отказ на глисаден предавател Glide path out of service	Ограничение до неточен подход(т.е. само LLZ подход)
DME	Отказ на DME(като част от система ILS) DME unserviceable	Без ограничение, ако се заменя с публикувана еквивалентна позиция в противен случай ограничение до неточен подход
RVR	Отказ на системата за измерване на RVR в точка на опирание (RVR TDZ) Touchdown RVR system unserviceable	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ в системата за измерване на RVR (Other) RVR systems unserviceable	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
СВЕТОСИСТЕМИ LIGHTING SYSTEMS	Отказ на светлините за подход (3) Approach lighting unserviceable (3)	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на светотехническата система на ПИК Runway lighting unserviceable	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на резервното захранване (2) Standby power supply unserviceable (2)	Ограничение в зависимост от местните регулации и правилата за експлоатация.
	Отказ на осевото осветление на ПИК(3) Runway centre line lighting unserviceable (3)	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на страничното осветление на ПИК (3) Runway edge lighting unserviceable (3)	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на осветлението в точка на опирание (3) Touch Down Zone lighting unserviceable (3).	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.
	Отказ на осветлението на ПР(3) Taxiway lighting system unserviceable	Без ефект
СПОМАГАТЕЛНИ СИСТЕМИ ANCILLARY	Отказ на светлинните стоп линии Stop bars unserviceable	Без ефект ако защитата на ПИК от неразрешено излизане е осигурена с други средства.
	Отказ на облакомер Ceilometer unserviceable	Без ефект
	Отказ на ветромер Anemometer unserviceable	Ограничения в зависимост от ръководството за провеждане на полети на авиокомпанията.

(1) - Може да е предизвикано от отказ на компонент от система ILS (напр. Курсов или глисаден предавател) или отказ на системата за дистанционно наблюдение.

(2) - Обикновено за всички светлинни системи е осигурено единично захранване в режим на готовност;

(3) - Когато има отказ на част от светотехническата система, който е равномерно разпределен и формата на осветяването не е нарушена той се докладва на процент отказ (напр. ако 1 на всеки 4 осветителни тела(лампи) са отказали се докладва "25% of runway centreline unserviceable"). Във всички останали случаи трябва да се докладва пълен отказ.

(4) - Следва да бъде включено и в ATIS.