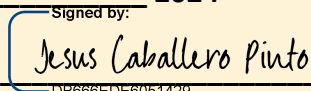


ОДОБРЕНО
ДАТА 24.11.2024

Signed by:

ХЕСУС КАБАЙЕРО
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
„СОФ КЪНЕКТ“ АД

ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА АМ.Е.15.4-3

Документът е собственост на „СОФ Кънект“ АД и не може да бъде разпространяван или използван, изцяло или частично, от лица, различни от включените в списъка за разпространение, приложен към този документ, без изричното разрешение на „СОФ Кънект“ АД.

СЪГЛАСУВАТЕЛНА СТРАНИЦА

Изготвен от :

Signed by:
Jesus Caballero Pinto
DB666EDE6051429...

Хосе Еспиноза
Директор трансформация

Съгласувано от :

DocuSigned by:
Juan R. Matas Sebastia
28325C1D5F581483...
Хуан Рамон Матас Себастья
Главен оперативен директор

Signed by:
Peter Huszka
F0275708703F444...
Peter Huszka
Главен директор „Операции“

DocuSigned by:
Ivaylo Mitev
174547D6D1F54B2...
Ивайло Митев
Директор дирекция „Безопасност“

DocuSigned by:
Aleksandar Kolev
9CD82700EABC482...
Aleksandar Kolev
Директор дирекция
„Управление на летателно поле“

DocuSigned by:
Vera Jekova
5959766EE8F2418...
Вера Жекова
Ръководител отдел „Управление на
безопасността“

DocuSigned by:
Dejan Milanov
2AE3A84E23AC4B3...
Деян Миланов
Ръководител отдел КЦЛО

СТРАНИЦА НА ИЗМЕНЕНИЯТА

№ на промяната	Описание на изменението	Променени страници	дата
01	Нов документ	Всички страници	10/2020
02	Извършен е цялостен преглед и актуализиране на процедурата. Конкретно промените са: смяна на имената на противообледенителните площадки, смяна на подхода на МПС и персонал към площадките, актуализирана е координацията между контролен център за летищни операции (КЦЛО), операторите по наземно обслужване и ЛКЦ, нова противообледенителна площадка 8D.	Всички страници	10/2024

СПИСЪК НА ДЕЙСТВАЩИТЕ СТРАНИЦИ

Стр.	дата	промяна
1.	03.10.2024	03
2.	03.10.2024	03
3.	03.10.2024	03
4.	03.10.2024	03
5.	03.10.2024	03
6.	03.10.2024	03
7.	03.10.2024	03
8.	03.10.2024	03
9.	03.10.2024	03
10.	03.10.2024	03
11.	03.10.2024	03
12.	03.10.2024	03
13.	03.10.2024	03
14.	03.10.2024	03
15.	03.10.2024	03
16.	03.10.2024	03
17.	03.10.2024	03
18.	03.10.2024	03
19.	03.10.2024	03

Стр.	дата	промяна
20.	03.10.2024	03
21.	03.10.2024	03
22.	03.10.2024	03
23.	03.10.2024	03
24.	03.10.2024	03
25.	03.10.2024	03
26.	03.10.2024	03

ДИСТРИБУТИВЕН ЛИСТ					
№	Отговорен притежател	Хартиен носител		Електронен формат	
		Оригинал	Копие	*.docx	*.pdf
1.	Изпълнителен директор	–	–	–	✓
2.	Главен оперативен директор	✓	✓	✓	✓
3.	Главен директор Операции	✓	✓	✓	✓
4.	Директор Безопасност	–	–	–	✓
5.	Отдел Управление на безопасността, дирекция "Безопасност"	✓	✓	✓	✓
6.	ГД ГВА	✓	–	–	✓

Настоящият документ "Процедура за противообледенителна обработка на ВС ", АМ.15.4-3, ревизия 3 е част от "Ръководството за управление на летище София".

На всяка страница от документа са обозначени: поредност на изданието, номер на промяна, дата на съставяне или на промяната.

Оригиналът на процедурата се подписва от отговорния мениджър на компанията и се съхранява от Главен директор Операции.

По едно копие от документа се предоставя на получателите, съгласно този дистрибутивен лист.

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	ЦЕЛ	6
2.	РОЛИ И ОТГОВОРНОСТИ	7
3.	ВИДОВЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА НА ВС	9
3.1.	Частична обработка на ВС	9
3.2.	Пълна обработка на ВС	9
4.	МЕСТА ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА НА ВС	10
4.1.	Частична обработка на ВС на стоянка	10
4.2.	Пълна обработка на ВС на противообледенителна площадка	10
5.	ПОДХОДИ КЪМ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНИТЕ ПЛОЩАДКИ	12
5.1.	Противообледенителна площадка LIMA.....	12
5.2.	Противообледенителна площадка BRAVO	12
6.	ДВИЖЕНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИ, ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА (ТС) И САМОЛЕТООБСЛУЖВАЩА ТЕХНИКА (СОТ) ...	13
6.1.	Право на достъп на служители	13
6.2.	Движение на ТС и СОТ от/до противообледенителна площадка LIMA.....	13
6.3.	Движение на ТС и СОТ от/до противообледенителна площадка BRAVO.....	13
7.	ПРОЦЕС НА ПРОТИВООБЛЕДЕНЯВАНЕ НА ВС	14
7.1.	Заявка	14
7.2.	Заявка за противообледенителна обработка и последователност	14
7.3.	Едновременно противообледенителна обработка на двете площадки	15
7.4.	Извършване на противообледенителната обработка на ВС	16
8.	МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	19
8.1.	Общи изисквания	19
8.2.	Правила за безопасност.....	20
9.	ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ НАЗЕМНИТЕ ОПЕРАТОРИ В НЕОБИЧАЙНА СИТУАЦИЯ	20
9.1.	Действия на ЛКЦ в случай на необичайна ситуация в процеса на противообледенителната обработка.....	21
10.	МОНИТОРИНГ И САНКЦИИ.....	21
10.1.	Мониторинг	22
10.2.	Разследване и санкции	22
11.	ПРИЛОЖЕНИЯ.....	22
11.1.	Приложение 1.....	23
11.2.	Приложение 2. Схема на противообледенителна площадка Lima(PAD L).....	24
11.3.	Приложение 3. Схема на противообледенителна площадка Bravo (PAD B).....	25
11.4.	Приложение 4.Формуляр/заявка за противообледенителна обработка.....	26
11.5.	Приложение 5.Заявка за използване на противообледенителна площадка.....	27

1. ЦЕЛ

Целта на този документ е да определи местата, реда и условията за извършване на операциите по противообледеняване на въздухоплавателни средства (ВС) на летище София, както и правилата за безопасност. Процедурата е разработена от летищния оператор въз основа на параграфи ал.1 и 2, чл. 48 „3” от Закона за гражданско въздухоплаване, EASA (EC) 139/2014 и е част от Ръководството за управление и експлоатация на летище София.

Процедурата е задължителна за всички оператори по наземно обслужване, предоставящи услуги по противообледеняване, както и всички други организации, имащи отношение към процеса.

Течностите за противообледеняване на ВС са замърсители, които могат да причинят значителни щети на околната среда. Следователно процедурата се извършва само в зоните, определени чрез настоящия документ.

2. РОЛИ И ОТГОВОРНОСТИ

Част Б-2 от Ръководството за управление и експлоатация на летище София (РУЕ ЛС) описва основните функции и отговорности на персонала на летище София, а тук подробно са описани конкретните отговорности, свързани с тази процедура:

РОЛИ	ОТГОВОРНОСТИ
Директор Дирекция Управление на летателно поле (УЛП)	▪ Координира работата на всички ангажирани страни в процеса с ДП РВД по всички въпроси, свързани с управлението на съоръженията за излитане и кацане и по-специално оперативните процеси. ▪ Контролира, актуализира и/или разработва оперативни процедури, засягащи летателното поле.
Ръководител Контролен център за летищни операции (КЦЛО)	▪ Осигурява постоянна връзка между директор УЛП и ДП РВД ▪ Контролира работата на КЦЛО и актуализира и/или разработва процедури за КЦЛО
Дежурен ръководител летищен контролен център (ДРЛКЦ)	▪ Контролира и проследява заявките за противообледеняване. ▪ Управлява процеса за отваряне на втора площадка за противообледеняване. ▪ Води консултации със заинтересованите страни във връзка с конкретно събитие, трафика, настъпило извънредно събитие, отговаря на жалби, докладва несъответствия и необичайни ситуации. ▪ Изпраща предложение за излъчване на NOTAM и/или излъчва AON, когато е необходимо. ▪ В случай на инцидент разпределя ресурсите и координира със Сектор ПБЗН. ▪ Оказва помощ на оператор ЛКЦ при изпълнение на задачите му, ако е необходимо.
Оператор летищен контролен център (ОЛКЦ)	▪ Планира и разпределя площадките за противообледеняване. ▪ Той е връзката между използваната противообледенителна площадка, ЛКК-София, всички ангажирани страни в процеса и системата за разпределение на стоянките (ЛОС) ▪ При възникнали инциденти в процеса на противообледеняването информира ръководителя на КЦЛО, ДРЛП и ЛКК-София. ▪ Актуализира информацията за кацащи и излитащи ВС. ▪ Поддържа връзка в реално време с ЛКК-София. ▪ Проследява информацията за метеорологичната обстановка. ▪ Разследва и анализира събития, свързани със закъснения на полетите. ▪ Прави записи на инциденти.
Дежурен ръководител летателно поле (ДРЛП)	▪ Наблюдава и контролира всички дейности в реално време в зоната на летателното поле. ▪ Осигурява ежедневното почистване и обслужването на противообледенителни площадки. ▪ Управлява и подпомага работата на Служител, летателно поле. ▪ Координира задачите в летателното поле с ЛКЦ и ДП РВД. ▪ Публикува RCR и SNOWTAM, когато е необходимо.
Служител, летателно поле (СЛП)	▪ Извършва маневра Водене на ВС (Follow-me) и паркиране на ВС чрез ръчни сигнали (Marshalling), когато е необходимо. ▪ Наблюдава процесите по противообледеняване и извършва инспекция по безопасност. ▪ Супервизира работата на наземното обслужване. ▪ Наблюдава дейността на операторите по наземно обслужване (ОНО). ▪ Изпълнява задачи, възложени от дежурения ръководител летателно поле (ДРЛП)
Техник безопасност и АСД	▪ Наблюдава процесите по противообледеняване и извършва инспекция по безопасност. ▪ Супервизира работата на наземното обслужване. ▪ Наблюдава дейността на операторите по наземно обслужване (ОНО).

РОЛИ	ОТГОВОРНОСТИ
	Изпълнява задачи, възложени от дежурения ръководител летателно поле (ДРЛП)
Летищна контролна кула (ЛКК) София	- Разрешава запуск на двигателите и/или маневра избутване на ВС (push-back). - Дава инструкции за рулиране на ВС и информация за определената им противообледенителна площадка. - Разрешава придвижване на ВС. - Изпълнява задълженията си съгласно процедури за работа при ниска видимост. - Предава на ЛКЦ информация, свързана с аварийни ситуации.
Ръководител НО от Оператор наземно обслужване	- Предоставя информация за налична техника и екипи за противообледенителна обработка. - Предоставя услуги по наземно обслужване през цялото време, което включва и противообледенителната обработка на ВС. - Осигурява квалифициран персонал и достатъчно оборудване за извършване на процедурите по противообледеняване и гарантира, че се извършват по безопасен начин и в точното време. - Осигурява редовни сезонни обучения. - Дава заявки за противообледеняване на ВС. - Докладва на ЛКЦ всякакви инциденти, свързани с противообледеняването, които биха могли да застрашат процеса.
Координатор на противообледенителната обработка – служител на ОНО (КПО)	- На противообледенителната площадка държи връзка с екипажа на ВС и координира с него процеса по противообледенителна обработка. - Гарантира, че персоналят на ОНО извършва процедурата по противообледеняването безопасно и в съответствие с регламентните правила. - Ако липсва персонал или установи повреда на техниката, използвана в процедурата е длъжен да докладва на вишестоящия си ръководител от ОНО; - Докладва аварии и инциденти от процеса на противообледеняването; - Осигурява безопасното навлизане/излизане на ВС в/от противообледенителната площадка по повод противообледенителната процедура.

3. ВИДОВЕ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА НА ВС

3.1. Частична обработка на ВС

Отстраняване на ледени замърсявания:

- а) механично почистване на повърхности на ВС и/или
- б) обработка с горещ въздух на възли и агрегати с цел размразяване, за да се осигури възможност за запуск на двигателите и придвижване на собствен ход (рулиране) до местата за пълно противообледеняване.

3.2. Пълна обработка на ВС

Отстраняване на ледени замърсявания (сняг и/или лед) от повърхностите на ВС и нанасяне на защитен слой за предотвратяване на повторно обледеняване за определен период, като се използват противообледенителни течности.



4. МЕСТА ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА НА ВС

4.1. Частична обработка на ВС на стоянка

Частичното противообледеняване се извършва на всяка от стоянките за ВС, както и на специализирана противообледенителна площадка преди, по време на или след действията по наземно обслужване, но винаги преди запуск на двигателите (при изгасени двигатели).

4.2. Пълна обработка на ВС на противообледенителна площадка

Летище София има две противообледенителни площадки:

- **Противообледенителна площадка LIMA (PAD L)**
Намира се в източната част на летателното поле между ПР L и ПР Н
- **Противообледенителна площадка BRAVO (PAD B)**
Намира се в западната част на летателното поле между ПР А и ПР В

4.2.1. Противообледенителна площадка LIMA (Deicing PAD L)

Включва 4 стоянки, както следва:

- Стоянка 1D: разположена на ПР L и предназначена за обработка на един самолет, ICAO код Е или по-нисък.
Забележка: Може да се използва и ако другите са заети, по преценка на ЛКЦ, в координация с ЛКК-София, ако трето ВС чака за противообледеняване и има наличен ресурс от страна на ОНО.
- Стоянки 2D и 4D: маркирани една до друга, предназначени за едновременна обработка на два самолета с ICAO код С или по-нисък.
- Стоянка 3D: Стоянка, разположена в центъра на противообледенителната площадка (успоредно между стоянки 2D и 4D) предназначена за обработка на ВС ICAO код Е или по-нисък.

4.2.2. Противообледенителна площадка BRAVO (Deicing PAD B)

Включва 3 стоянки, опериращи като:

- Стоянки 5D и 6D: Успоредни една на друга, предназначени за едновременна обработка на две ВС с ICAO код С или по-нисък.
- Стоянка 7D: стоянка, разположена в центъра на противообледенителната площадка (успоредно между стоянки 5D и 6D) предназначена за обработка на едно ВС, ICAO код Е или по-нисък, когато навлизането в нея е от ПР А към противообледенителната площадка.
- Стоянка 8D: стоянка, разположена в центъра на противообледенителната площадка (успоредно между стоянки 5D и 6D) предназначена за обработка на едно ВС, ICAO код Е или по-нисък, като навлизането в нея е от ПР В към противообледенителната площадка.
Въвеждащата линия и маркировката на тази стоянка е боядисана в синьо.
Стоянка **7(8)D** може да се ползва двупосочно за типове ВС с код "Е" или по-нисък.

4.2.3. Перонни стоянки

Като общо правило противообледенителната обработка на ВС се извършва само на определените противообледенителни площадки. По изключение и по преценка и одобрение от ЛКЦ противообледеняването може да се извърши и на други места в следните случаи:

➤ Стоянки с номера от 29 до 34

Противообледенителната обработка може да се извърши на тези стоянки по преценка на ЛКЦ при условие, че са налице следните обстоятелства:

- а) ВС е силно обледенено и запусъкът на двигателите е невъзможен, както и не е възможно да се придвижи на собствен ход до противообледенителната площадка;
- б) ВС не изпълнява редовен полет и състоянието му налага продължителна противообледенителна обработка;
- в) След извършване на противообледенителната процедура е необходимо използването на стълба за сваляне на член от екипажа;
- г) По какъвто и да е друг повод по преценка на ЛКЦ.

Забележка: ВС, паркирано на стоянка, различно от посечените по-горе могат да бъдат теглени до една от противообледенителните площадки.

➤ Стоянки VIP "А" – държавни полети

Пълна обработка по противообледеняване на ВС, паркирани в VIP "А" трябва да се извършва в съответствие с процедурите и мерките за сигурност, установени в тази зона.

➤ Стоянки от номер 12А до 16А, от 35 до 38 и от 39 до 44 – Обща авиация

На тези площадки се допуска пълна противообледенителна обработка, ако противообледенителните площадки са заети или се прилага едностъпкова обработка с минимални количества противообледенителна течност в дни без валежи.

Противообледенителна обработка на ВС може да бъде разрешена, ако с това ще се улесни трафика на ВС на перона, ако противообледенителните площадки са заети или, ако необходимата противообледенителната процедура за съответното ВС е едностъпкова и се извършва при отсъствие на снеговалеж. Този вид противообледенителна обработка се извършва преди запуск на двигателите на ВС.

5. ПОДХОДИ КЪМ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНИТЕ ПЛОЩАДКИ

5.1. Противообледенителна площадка LIMA

Подходи за рулиране към/от противообледенителна площадка LIMA са:

- За влизане в противообледенителна площадка LIMA: ВС трябва да се движи по ПР/ПР L до противообледенителна площадка LIMA (това са противообледенителни стоянки 1D, 2D, 3D или 4D);
- За изход от противообледенителна площадка LIMA:
 - За да напусне стоянка 1D, ВС трябва да продължи рулирането по ПР L.
 - За да напусне стоянка 2D, 3D или 4D, ВС трябва да излезе движейки се по ПР H.

5.2. Противообледенителна площадка BRAVO

Подходи за рулиране към/от противообледенителна площадка BRAVO са:

- За влизане в противообледенителна площадка BRAVO: ВС трябва да се движи по ПР/ПР N, J, H и ПР/ПР В до противообледенителна площадка BRAVO (това са противообледенителни стоянки 5D, 6D и 8D)
 - За стоянки 5D и 6D: ВС трябва да следва прекъснатата жълта линия от маркировката на стоянката
 - За стоянка 8D: ВС трябва да следва водещата синя линия от маркировката на стоянката.
- За изход от противообледенителна площадка BRAVO: ВС трябва да напусне противообледенителната площадка рулирайки по ПР/ПР А и да продължи рулирането по инструкция.

В случаите, когато трябва да се използва стоянка 7D, ВС трябва да се движи от ПР/ПР А и да стигне до противообледенителна площадка BRAVO, следвайки жълтата линия от маркировката на стоянката. ВС трябва да напусне стоянката по ПР/ПР В и да продължи рулирането по инструкция.

6. ДВИЖЕНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИ, ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА (ТС) И САМОЛЕТООБСЛУЖВАЩА ТЕХНИКА (СОТ)

6.1. Право на достъп на служители

Право на достъп до противообледенителните площадки има следният персонал:

- А) Персоналът на ОНО непосредствено зает с противообледенителната процедура;
- Б) Персоналът на „СОФ Кънект“ АД провеждащ задължителни процедури по наблюдение, дейности по поддръжка на летателното поле или други ежедневни задачи, както и задачи разписани в процедурите от ръководството на летището;
- В) Инспекторите от ГД ГВА, извършващи официални одити;
- Г) Персонал на авиокомпанията, който извършва оперативен одит или дейности по поддръжка на своето ВС
 - Персоналът трябва да е екипиран със светлоотразителни жилетки и стриктно да спазва правилата за безопасност на летището;
 - Персоналът има достъп до противообледенителните площадки само с МПС.

6.2. Движение на ТС и СОТ от/до противообледенителна площадка LIMA

Достъпът с ТС и СОТ до противообледенителна площадка LIMA е, както следва:

Достъпът до противообледенителна площадка LIMA е през периметровия сервизен път в източната част, успоредно на ПР L. На противообледенителната площадка на стоянка 1D, ТС и СОТ следват и спазват сигнализацията на обслужващия път, пресичащ ПР L. Превозните средства спазват знак „Стоп“: преди да пресекат ПР L в посока противообледенителна площадка LIMA, като се уверяват, че няма приближаващо ВС.

От противообледенителна площадка LIMA по сервизния път, ТС и СОТ трябва да следват и спазват сигнализацията на сервизния път, пресичащ ПР L. Превозните средства спазват знак „Стоп“ преди пресичането, като се уверят, че няма приближаващ самолет преди да пресекат ПР L в посока на периметровия обслужващ път.

И в двата случая, докато чакат за пресичане, водачите на ТС и СОТ трябва да се уверят, че чакат извън границите, очертани с пунктирни червени линии.

ТС и СОТ, пребиваващи на противообледенителна площадка LIMA, трябва да бъдат позиционирани в маркираните зони за паркиране от северната и западната страна на противообледенителната площадка.

Внимание! При въведени процедури за работа в условия на ниска видимост пресичането на ПР L да се извършва съгласно „Инструкция за провеждане на полети в условия на намалена видимост на ЛС“.

Моля, вижте Приложение 1 и Приложение 2, където са представени схеми на противообледенителна площадка LIMA.

6.3. Движение на ТС и СОТ от/до противообледенителна площадка BRAVO

Достъпът с ТС и СОТ до противообледенителна площадка BRAVO е, както следва:

Достъпът до противообледенителната площадка е по обслужващия път в западна посока, успореден на ПР N, покрай перона на VIP-A, продължава с десен завой, като пресича затворения участък от ПР N.

ТС и СОТ, напускащи противообледенителната площадка, следват обратния на посочения по-горе маршрут.

ТС и СОТ, пребиваващи на противообледенителна площадка BRAVO се позиционират, както следва:

- ТС и СОТ, обслужващи самолети на стоянка 5D: в южният край зад западната ограничителна линия на ПР/ПР А и в зоната за паркиране от южната страна на противообледенителната площадка.
- ТС и СОТ, обслужващи самолети на стоянка 6D: в южният край зад западната защитна лента на ПР А и в зоната за паркиране от северната страна на противообледенителната площадка.
- Обслужващите ТС и СОТ на стоянка 7D и 8D: в зоната за паркиране от северната страна на противообледенителната площадка.

- Останалите ТС и COT трябва да са паркирани от южната страна на обслужващия път.

Моля, вижте Приложение 3, където е представена схема на противообледенителна площадка BRAVO .

7. ПРОЦЕС НА ПРОТИВООБЛЕДЕНЯВАНЕ НА ВС

7.1. Заявка

Подаването на навременна заявка за противообледенителна обработка е от съществено значение за осигуряване на добра последователност на процеса. Това е от особено значение, за да се гарантира наличието на необходимото оборудване на противообледенителни площадки навреме.

С оглед на значението на противообледенителната обработка в процедурите, които изпълнява ВС е препоръчително заявката да бъде подадена не по-късно от 30 минути преди тръгване на ВС от стоянка . Ако поради недостатъчно време или други фактори това не е възможно, то тогава заявката трябва да бъде направена най-късно от 20 минути преди тръгване на ВС от стоянка.

Командира на полета трябва да информира ОНО за необходимостта от противообледенителна обработка. Заявките се подават по имейл до ЛКЦ от отговорния за полета рамп агент във форма, представена в Приложение 4. Само в определени случаи ДРЛКЦ приема заявки по телефона. Тези заявки не са освободени от задължението да бъдат направени и в писмен вид.

Контакти ЛКЦ			
Дежурен ръководител летищен контролен център - ДРЛКЦ		ЛКЦ	
Телефон:	+359 2 937 2160	Телефон:	+359 2 937 2155 +359 2 937 2156 +359 2 937 2157
Мобилен телефон:	+359 878 873 633		
Email:	aodm@sof-connect.com	Email: ЛКЦ	aocc@sof-connect.com

В случай че има постъпило поискване за противообледенителна обработка от екипажът на ВС на работна честота 118.100 и обработката не е предварително отразена в ЛОС, РП не издава разрешение за запуск или рулиране преди случаят да бъде изяснен с ЛКЦ и наземният оператор.

7.2. Заявка за противообледенителна обработка и последователност

След получаване на заявката за противообледенителна обработка, отговорният служител на ЛКЦ определя стоянката за противообледеняване и я въвежда в летищната операционна система (ЛОС). Чрез системата ЛОС ЛКК-София може да следи кои самолети са поискали противообледенителна обработка и коя е определената им от ЛКЦ стоянка.

ЛКК-София координира последователността на рулиране, като вземе предвид заявката за противообледенителна обработка заедно с полетния план на ВС.

От съображения за безопасност и експлоатационна оперативност, използваната противообледенителна площадка се определя според метеорологичната обстановка както следва:

- Противообледенителна площадка LIMA при активна/използваема ПИК 27.
- Противообледенителна площадка BRAVO при активна/използваема ПИК 09.

В параграф 4.2.3 е уточнено, че заявките за противообледенителната обработка на ВС на стоянките на перона също трябва да бъдат представени на ЛКЦ за одобрение.

Операторът по наземно обслужване на авиокомпанията трябва да осигури достатъчно персонал и средства за извършване на противообледенителната обработка на ВС, така че да се избегнат закъснения на полети, както и за да се осигури правилна последователност на процеса.

7.3. Едновременна противообледенителна обработка на двете площадки

С оглед оперативност и подобряване на спазването на графика за излитане е възможно да се използва и втора площадка за едновременна противообледенителна обработка на двете площадки.

Извършването на противообледенителна обработка на втората площадка включва по-дълго време за рулиране и достигане на предварителен старт ПИК27/09 на излитащия самолет, тъй като той се намира близо до прага на отсрещната ПИК и следователно излага на риск съответствието с необходимото време за защита от повторно обледеняване (Holdover time (HOT)), следователно отварянето на втора противообледенителна площадка е със заявка от Наземният Оператор кординирано с екипажа на ВС.

Следователно командирът на ВС носи крайната отговорност и може да заяви или откаже противообледенителна обработка в отдалечената площадка, тъй като това включва по-дълго време за рулиране.

При използване на втора противообледенителна площадка, командирът на ВС трябва да очаква излитането, след обработка да бъде от използваемата ПИК по ATIS!

Съществува и увеличен риск от объркване на подадените инструкции за рулиране от ОВД към екипажа на ВС свързани с насрещни конфликти с ВС и др.

- Отварянето на втора противообледенителна площадка става при заявка до ЛКЦ от авиокомпанията или неин представител (ОНО) чрез изпращане на имейл с формуляр за заявка за използване на площадка за противообледеняване (вижте раздел 11.5 Формуляр за заявка за използване на противообледенителна площадка).

Не по-късно от 60 минути преди очаквано време на излитане (ETD) на първия самолет, предвиден за противообледеняване на втората площадка, авиокомпанията или неин представител (ОНО) трябва да изпрати заявка по електронна поща до ЛКЦ (aocc@sof-connect.com).

Дежурният ръководител на летищния контролен център - ДРЛКЦ координира възможното използване на противообледенителната площадка :

А) с дежурен ръководител летателно поле (ДРЛП), за да гарантира че втората противообледенителна площадка е чиста и годна за експлоатация, както и прилежащите ПР са годни за експлоатация.

Б)) с ЛКК-София за да гарантира, че отварянето е оперативно възможно.

След това ДРЛКЦ информира въздушния превозвач/ОНО за решението и в случай на утвърдителен отговор, прогнозния час на отваряне.

Операторът по наземно обслужване е отговорен за осигуряването на персонал, ТС и СОТ в допълнителната противообледенителна площадка, както и да информира командира на съответните полети за заявката за противообледенителна обработка на допълнителна (отдалечена) площадка.

7.4. Извършване на противообледенителната обработка на ВС

7.4.1. Подготовка на противообледенителната площадка

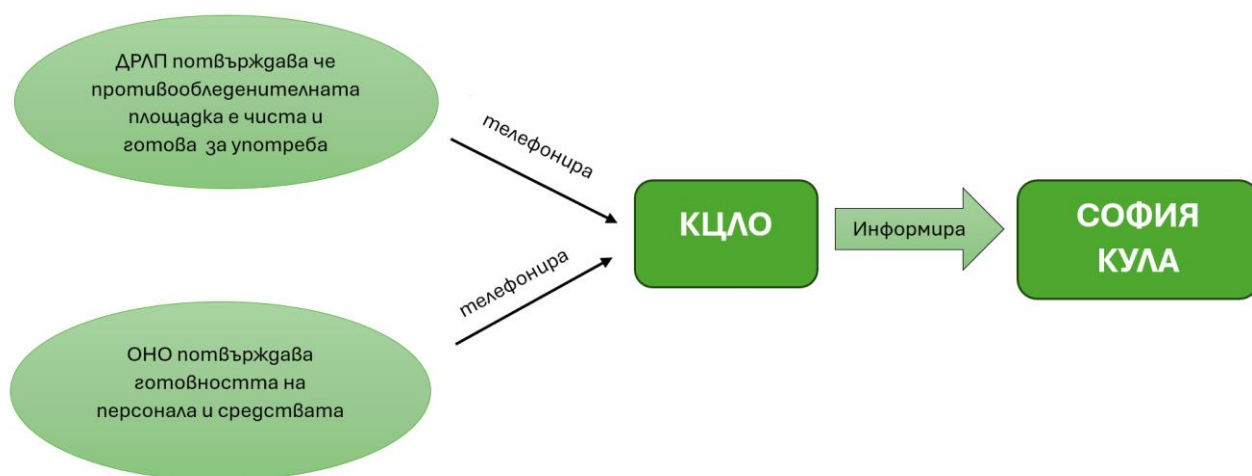
Всеки оперативен ден, 1 (един) час преди първия планиран полет за деня, дежурният ръководител летателно поле – ДРЛП проверява със своя екип, оперативността на противообледенителната площадка.

Служителите летателно поле – СЛП (от отдел ДЛП) и Техник безопасност и АСД гарантират:

- видимостта на маркировката на площадките и
- правилно осветяване на площадките.

Ако е необходимо, ДРЛП координира със сектор “Обслужване на летателното поле” почистването на района преди пристигането на екипите на ОНО с ТС и СОТ.

След като екипите на ОНО са на позиция и са готови, координаторът на НО съобщава по телефона оперативната готовност на екипа си на ЛКЦ, който незабавно уведомява ДРЛП и ЛКК-София.



Пример за комуникация между ОНО и ЛКЦ :

„Координатор на Swissport на противообледенителна площадка Лима, екипите и оборудването са на място. Противообледенителната площадка е готова да приеме ВС“

7.4.2. Позициониране на ВС на противообледенителна площадка

Когато въздухоплавателно средство се приближава към зоната за противообледеняване, ЛКК-София информира капитана на съответното ВС честотата за координиране на процеса на противообледеняване. Честотите, определени за всяка зона за противообледеняване, са:

ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ПЛОЩАДКА	РАДИО-ЧЕСТОТА	ПОЗИВНА / CALL SIGN
противообледенителната площадка LIMA	131.625 Mhz	координатор на Lima
противообледенителната площадка BRAVO	121.710 Mhz	координатор на Bravo

Навлизането на ВС на противообледенителната стоянка се счита за начало на процеса/времето за противообледеняване и е до момента, в който ВС отново се свърже с ЛКК-София с обявена готовност да рулира.



ВС навлиза самостоятелно по централната линия на предадената от ЛКК-София координирано с ЛКЦ стоянка и спира на маркираната линия "Стоп" (от левия борд).

Координаторът на ОНО наблюдава дали самолетът влиза и спира на стоянката по безопасен начин. При необходимост операторът по наземно обслужване или при поискване от капитана на ВС може да се свърже с отдел КЦЛО и да поиска услугата Паркиране на ВС чрез ръчни сигнали.

СТОЯНКА	Насочваща указателна маркировка	Противообледенителна площадка	ЗАБЕЛЕЖКИ
1D	- Линия на стоянката* - Основна стоп-линия (лява страна)	Противообледенителна площадка Lima	Местоположение на противообледенителната площадка * Маркировката на ПР L се използва за маркировка за стоянката
2D	- Информация за стоянката – номер маркировка - Водещи линии на стоянката - Линия на стоянката - Основна стоп-линия (дясна страна)	Противообледенителна площадка Lima	Маркировката на основната стоп-линия (напречна) указва позицията на пилотната кабина Местоположение на противообледенителната площадка
3D	- Информация за стоянката – номер маркировка - Водещи линии на стоянката - Линия на стоянката - Основна стоп-линия (лява страна)	Противообледенителна площадка Lima	Маркировката на основната стоп-линия (напречна) указва позицията на пилотната кабина Местоположение на противообледенителната площадка
4D	- Информация за стоянката – номер маркировка - Водещи линии на стоянката - Линия на стоянката - Основна стоп-линия (лява страна)	Противообледенителна площадка Lima	Маркировката на основната стоп-линия (напречна) указва позицията на пилотната кабина Местоположение на противообледенителната площадка
5D	- Информация за стоянката – номер маркировка - Водещи линии на стоянката - Линия на стоянката - Основна стоп-линия (лява страна)	Противообледенителна площадка Bravo	Маркировката на основната стоп-линия (напречна) указва позицията на пилотната кабина Местоположение на противообледенителната площадка
6D	- Информация за стоянката – номер маркировка - Водещи линии на стоянката - Линия на стоянката - Основна стоп-линия (лява страна)	Противообледенителна площадка Bravo	Маркировката на основната стоп-линия (напречна) указва позицията на пилотната кабина Местоположение на противообледенителната площадка
7D	- Информация за стоянката – номер маркировка - Водещи линии на стоянката	Противообледенителна	Маркировката на основната стоп-линия (напречна) указва позицията на пилотната кабина

СТОЯНКА	Насочваща указателна маркировка	Противообледенителна площадка	ЗАБЕЛЕЖКИ
	- Линия на стоянката - Основна стоп-линия (лява страна)	площадка Bravo	Местоположение на противообледенителната площадка
8D	- Информация за стоянката – номер маркировка - Водещи линии на стоянката - Линия на стоянката - Основна стоп-линия (лява страна)	Противообледенителна площадка Bravo	Маркировката на основната стоп-линия (напречна) указва позицията на пилотната кабина. Използван СИН цвят за маркировката Местоположение на противообледенителната площадка

7.4.3. Процес на извършване на противообледеняване на ВС

- а) Координаторът по противообледеняването на ОНО държи връзка с екипажа на полета на VHF честотата, определена за всяка противообледенителна площадка (вижте раздел 7.4.2) за координиране на действията между екипажа на полета и наземния персонал. При необходимост, координаторът може да комуникира и чрез „Headset“ (Комуникация земя-борд).
- б) По сигнал на координатора на ОНО превозните средства се позиционират около ВС и започват процеса на противообледеняване в съответствие с типа ВС и инструкциите от екипажа на полета, следвайки концепцията за „Чист самолет“ (Clean Aircraft Concept)
- в) След приключване на противообледенителната обработка:
- I. След противообледенителната обработката координаторът на ОНО (или друго обучено и сертифицирано лице от ОНО) извършва проверка и попълва съответните документи.
- II. Превозните средства и наземният персонал се изтеглят обратно на изходните им позиции в безопасните зони.
- III. Координаторът на ОНО провежда проверка на безопасност около ВС и докладва на командира на полета „Кода за противообледеняване“ на VHF честота, потвърждавайки че процесът на противообледеняване е завършен и зоната около ВС е свободна от превозни средства и наземен персонал.
- Следните комуникационни диаграми описват стандартна комуникация за противообледеняване при нормална операция между екипажа на полета и наземния екип и са показани тук само като примери.

ЕКИПАЖ НА ПОЛЕТА	НАЗЕМЕН ЕКИП
ПРЕДИ ЗАПОЧВАНЕ НА ОБРАБОТКАТА	
LIMA/BRAVO COORDINATOR, [ARCID], [REG], ON STAND [NUMBER] REQUEST DE-ICING	GOOD MORNING (GOOD EVENING) [ARCID] [REG], LIMA/BRAVO COORDINATOR, PLEASE TAXI ONTO STAND [NUMBER], FOLLOW THE YELLOW/BLUE LINE AND STOP ACCORDING WITH THE SELF-STOP MARKING ON YOUR LEFT [ARCID], CONFIRM PARKING BRAKE, BRAKES SET, AIRCRAFT CONFIGURED, AND TREATMENT REQUIRED [AFFIRM], PARKING BRAKE SET, AIRCRAFT CONFIGURED, REQUEST (Specify treatment requirements including surfaces to be treated, fluid type(s), deicing only, anti-icing only or deicing/anti-icing (two-step ("HOLDOVER REQUIRED")), etc.) HOLD POSITION, DEICING STARTS NOW
[ARCID], TAXI ONTO STAND [NUMBER]	
[AFFIRM], PARKING BRAKE SET, AIRCRAFT CONFIGURED, REQUEST (Specify treatment requirements including surfaces to be treated, fluid type(s), deicing only, anti-icing only or deicing/anti-icing (two-step ("HOLDOVER REQUIRED")), etc.)	
HOLD POSITION	
КОМУНИКАЦИЯ СЛЕД ЗАВЪРШВАНЕ НА ПРОТИВООБЛЕДЕНЯВАНЕТО	

[ARCID], HOLD POSITION AND WITH SOFIA TWR FOR FURTHER INSTRUCTIONS	[ARCID], DEICING COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION ANTI-ICING CODE: a) TYPE OF FLUID (TYPE I OR II OR III OR IV) AT PERCENT OF MIX FOR TYPE II, III OR IV b) (FLUID MANUFACTURER, BRAND/TRADE NAME) (MIXTURE RATIO (IN PERCENT))* <i>*required for Type II, III, and IV fluids only. Omit if one-step deicing only procedure was performed</i> c) ANTI-ICING BEGAN AT (HH:MM (local time)), POST-DEICING CHECK COMPLETED, DEICING PERSONNEL AND EQUIPMENT ARE SAFELY AWAY d) HOLD POSITION AND CONTACT SOFIA TWR FOR FURTHER INSTRUCTIONS
---	--

В този момент екипажът на полета CE СВЪРЗВА С ЛКК София, за да поиска допълнителни инструкции за рулиране.

- 7.4.4. Готовност за следваща противообледенителна обработка
- Когато ВС напусне противообледенителната площадка, за да осигури непрекъснати безопасни операции на противообледенителната площадка, координаторът на ОНО трябва да предприеме следните действия:
- а) Проверява чистотата на противообледенителната площадка. При необходимост координаторът на ОНО може да поиска от ЛКЦ почистване на неразтопения сняг и лед, останал върху настилката след обработката.
 - б) Потвърждава дали целият персонал и превозните средства са заели "стартова позиция" в зоните за безопасност.
 - в) Съобщава по телефона на ЛКК, че противообледенителната площадка е готова да приема самолети.

8. МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

8.1. Общи изисквания

Наземният персонал, извършващ дейности по противообледеняване е длъжен да спазва правилата и разпоредбите на летището, както и всички инструкции, които получава директно от персонала на служителите на „СОФ Кънект“ АД от страна на отдел "Дежурни летателно поле" и "Летищен контролен център".

Всички служители, независимо от заеманата административната длъжност, трябва да носят облекло в сигнален цвят (жълто или оранжево) със светлоотразителни ленти задължително през цялото време.

По време на противообледенителната обработка в района на противообледенителните площадки могат да се експлоатират само ТС и COT предназначени за обезпечаване на процеса.

Никакви други превозни средства не могат да се движат по площадките, както и не се допускат хора извън съответните ТС и COT по време на противообледенителния процес. За ТС и COT и лица се прилагат актуалните правила за движение и разрешителен режим за зоната с ограничен достъп на летище София. Предлага се безпрепятствен краткосрочен престой за превозни средства и оборудване непосредствено до зоните за готовност, маркирани на съответните противообледенителни площадки. Координаторът по противообледеняването от ОНО трябва да има VHF радиостанция, настроена на съответната за площадката честота и телефон по време на обработката, за да осигури постоянна връзка с екипажа на полета и ЛКЦ. Освен това, ако е необходимо трябва да носи UHF радиостанция, за да поддържа връзка и с членовете на своя екип.

8.2. Правила за безопасност

Когато превозните средства все още не са в процес на противообледеняване и са в готовност, се паркират на безопасно разстояние от стоянките в обезопасените зони обозначени като начална точка.

Докато превозните средства са в зоната на площадките, те трябва да държат светлините си включени през цялото време.

Всички участници в процеса по противообледеняване остават на изходни позиции в зоните за безопасност на противообледенителна площадка Lima - P2 и на противообледенителна площадка Bravo - P1, (съгласно Приложение 2 и Приложение 3) до спиране на самолета на съответната позиция и получаване на разрешение от координатора по противообледеняване за навлизане.

Не се разрешава персоналът да влиза в площадките за противообледеняване с други транспортни средства, освен тези използвани за противообледенителна обработка и автомобилите на координаторите по противообледеняване.

Не повече от едно длъжностно лице от всеки ОНО/авиокомпания има право да навлиза в района на площадка, за да изпълнява надзорни или контролни функции.

Забранява се движението на хора и техника пред противообледенителните автомобили или под стрелата по време на обработка на ВС с противообледенителна течност.

При обработка на ВС с работещи двигатели с един противообледенителен автомобил, след приключване на обработката на лявата страна на ВС, автомобилът тръгва назад, прави десен завой пред носа на самолета и продължава обработката от дясната страна на самолета.

Забранено е преминаването на противообледенителния автомобил зад опашката на самолета за достигане на десния борд на самолета за противообледенителна обработка!!!

При обработка на самолет с работещи двигатели с два автомобила, за обработка на тялото зад крилото и опашката на самолета, автомобилите се разполагат извън зоната на действие на струята от двигателя на ВС, а след приключване на обработката излизат с маневра без да навлизат в зоната на струята.

Обработката на самолет с работещи витлови двигатели се извършва само след блокиране на въртенето на витлата (т.е., когато витлата са неподвижни).

Забранено е преминаването на противообледенителния автомобил зад опашката на самолета за достигане на десния борд на самолета за противообледенителна обработка или за напускане на стоянката след приключване на обработката!!!

Координаторът по противообледеняването от ОНО следи за безопасното отстояние с другите екипи, обработващи на съседна стоянка и, ако е необходимо дава инструкции за преместване на безопасно разстояние.

9. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ НАЗЕМНИТЕ ОПЕРАТОРИ В НЕОБИЧАЙНА СИТУАЦИЯ

За необичайна ситуация по време на противообледенителния процес се счита, когато ОНО не е в състояние да извърши по безопасен и своевременен начин обработката поради някаква причина и причинява забавяне на излитащите въздухоплавателни средства или частично или пълно прекъсване на нормалния процес на противообледеняване.

Счита се, че съществува необичайна ситуация, когато повече от 2 (две) въздухоплавателни средства, обслужвани от един и същи оператор (ОНО) чакат обработка поради:

- а) липса на квалифициран персонал за извършване на операциите;
- б) по технически причини не са осигурени задължителния минимален брой противообледенителни автомобили за извършване на услугата в кратки срокове без това да предизвика закъснение в полетното разписание;
- в) има повреда на противообледенителен автомобил (т.е. има повреда в системата и/или модул от нея);

г) други причини, възпрепятстващи извършването на операции по противообледеняване своевременно и безопасно.

Действия на служителите на ОНО в случай на необичайна ситуация на противообледеняване

Мениджър на ОНО или Координатор на противообледенителната обработка – служител на ОНО (КПО)

При липса на капацитет за извършване на операцията (описани по-горе случаи), мениджърът на ОНО или КПО е длъжен да:

- предприема действия за прехвърляне (възлагане) на дейността по противообледеняване на друг оператор по наземно обслужване до осигуряване на необходимия капацитет;
- комуникира съответно с ЛКЦ по електронна поща, като уведоми оператора по наземно обслужване, който ще извърши противообледенителната обработка по време на извънредната ситуация. Също уведомява по електронна поща, когато необичайната ситуация бъде разрешена и нормалният процес по противообледеняване може да бъде възобновена от неговата/нейната компания.

Координатор на противообледенителната обработка – служител на ОНО (КПО)

В случай на повреда на противообледенителен автомобил по време на обработка:

- незабавно докладва на неговия/нейния ръководител и на ЛКЦ, като определя и очакваното забавяне за процеса на противообледеняване за всяко превозно средство;
- предприема необходимите действия за отстраняване на неизправното превозно средство на безопасно разстояние в рамките на площадката или извън нея (ако е възможно);
 - Ремонт на автомобил в противообледенителната площадка е разрешен само, ако не е свързан/придружен с разлив на гориво или масло и/или ако действията не пречат на нормалната работа на другите оператори на противообледенителната площадка.
- наблюдава завършването на започнатия процес на противообледеняване на ВС с един противообледенителен автомобил;

Ако не е покрит минималният брой на средствата за извършване на противообледенителна обработка преди процесите на противообледеняване да продължат, ОНО (GHO) мениджър или КПО предприема действия по възлагане на дейността на друг оператор по наземно обслужване съгласно вътрешните им споразумения.

Забележка: Процесът на противообледеняване с по един противообледенителен автомобил е разрешен само в случаите, когато се изисква противообледеняване само на крилата на самолета или, ако няма други въздухоплавателни средства, чакащи да бъдат обработени от други наземни оператори.

9.1. Действия на ЛКЦ в случай на необичайна ситуация в процеса на противообледенителната обработка

ЛКЦ предприема следните действия:

- Регистрира и изготвя доклад, когато ОНО е информирал за повреда на превозното средство по време на процеса на противообледеняване на самолет;
- Изисква от мениджъра на ОНО пълна информация за инцидента и очакваното забавяне на операцията;
- Свързва се с ЛКК-София и ги информира за инцидента и очакваното забавяне на операцията.

10. МОНИТОРИНГ И САНКЦИИ

Тази процедура е задължителна за всички оператори по наземно обслужване, извършващи противообледеняване на самолети на летище София.

10.1. Мониторинг

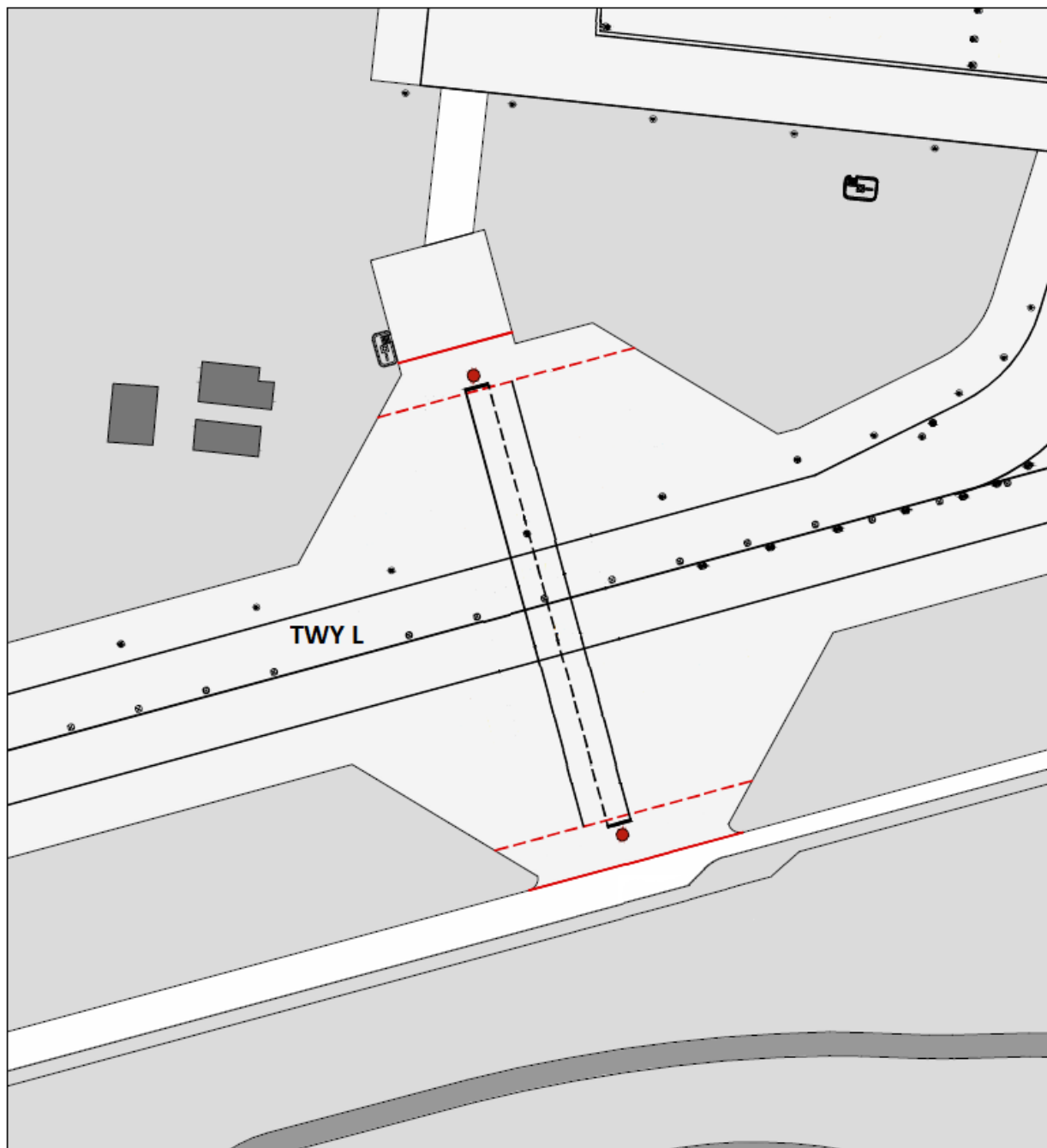
Мониторингът се изпълнява от "СОФ Кънект" АД в качеството му на летищен оператор, чрез служител летателно поле – СЛП, техник безопасност и АСД, дежурен ръководител летателно поле и дежурен ръководител ЛКЦ.

10.2. Разследване и санкции

В случай на несъответствия свързани с противообледенителната обработка на ВС от страна на ОНО при предоставянето на услугата, което засяга безопасността и/или редовността на полетите, "СОФ Кънект" АД в качеството си на летищен оператор изпраща доклад до Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД ГВА) за действия по компетентност.

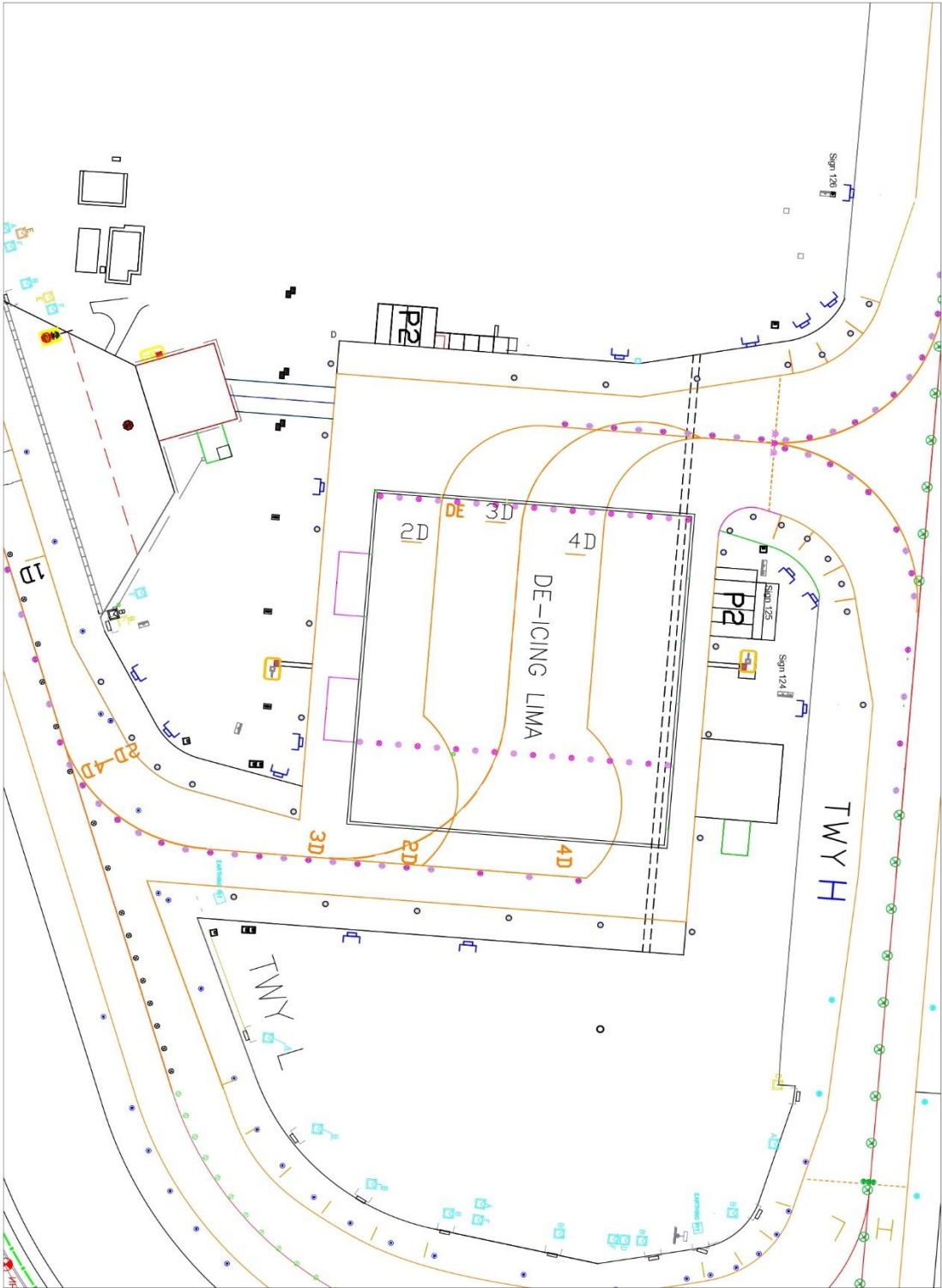
11. ПРИЛОЖЕНИЯ

11.1. Приложение 1. Схема за пресичане на ПР L от ОНО

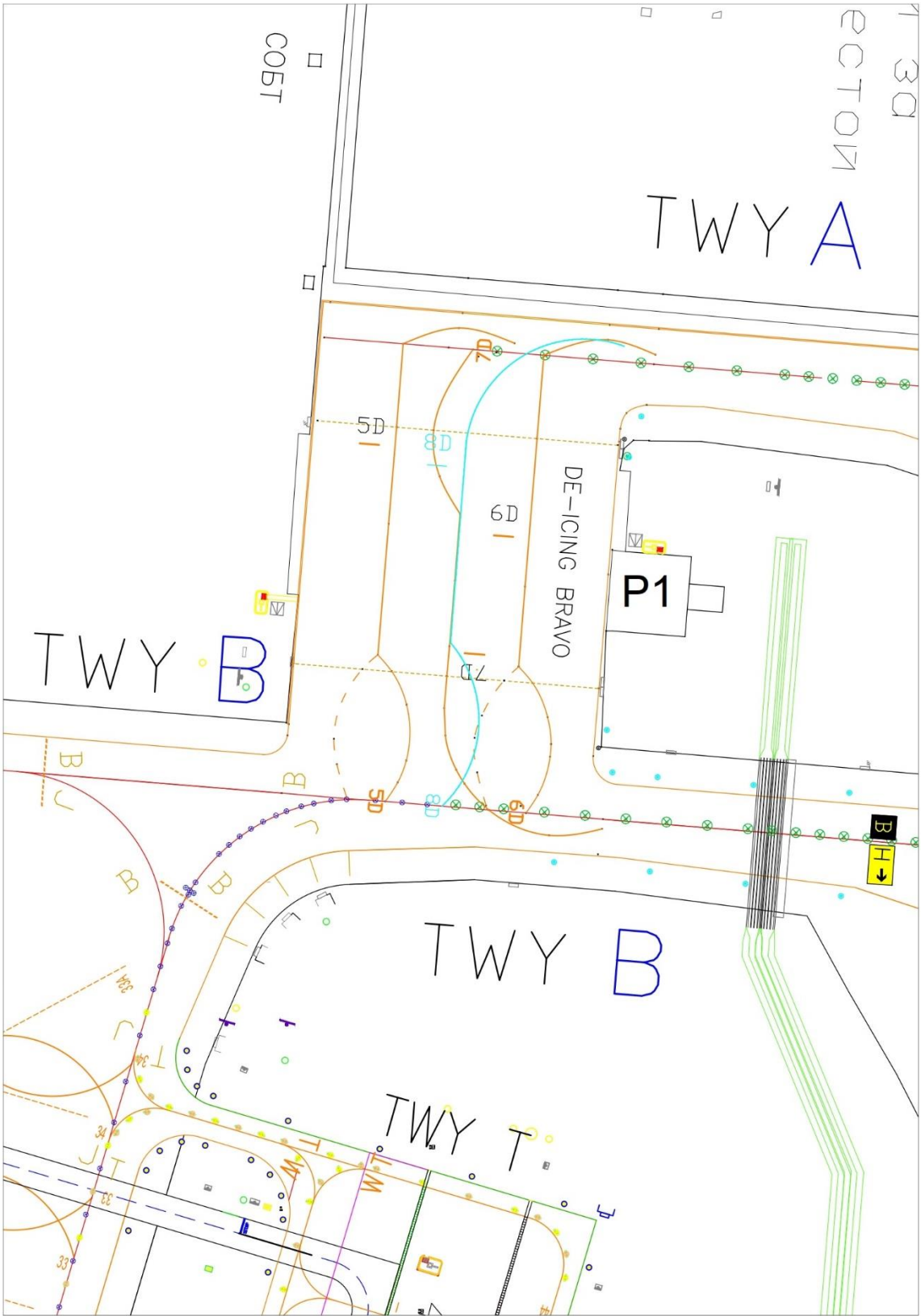


Scale 1 : 1.000

11.2. Приложение 2. Схема на противообледенителна площадка Lima (PAD L)



11.3. Приложение 3. Схема на противообледенителна площадка Bravo (PAD B)



11.4. Приложение 4. Формуляр/заявка за противообледенителна обработка

SOFIA AIRPORT OPERATED BY SOF Connect		ЗАЯВКА ЗА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА		
Моля, обърнете внимание на следния(те) полет(и), който(ито) изисква(т) обработка срещу обледеняване, за да го(ги) координирате и подредите с контролната кула. Attn ЛКЦ (АОСС), please note the following flight(s) require de-icing treatment for coordination and sequencing with the Control Tower.				
Полет № Flight №	Регистрация Registration	Тип на ВС ACFT Type	Направление Destination	Планиран час на излитане Scheduled time of departure
Забележки Remarks				
Заявено от: [ОНО (GHO)/Airline] <i>Requested by:</i> Име и длъжност <i>Name and position:</i>		Моля, изпратете тази заявка по имейл <i>Please forward this request by email:</i> ЛКЦ (АОСС): ЛКЦ aocc@sof-connect.com ДРЛКЦ (АОДМ): aodm@sof-connect.com		

11.5. Приложение 5. Заявка за използване на противообледенителна площадка

SOFA AIRPORT OPERATED BY SOF Connect		ЗАЯВКА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ПЛОЩАДКА		
Моля, от името на авиокомпанията и полета(ите) по-долу да бъде открита следната допълнителна площадка за противообледеняване. Гарантирам, че моята компания разполага с достатъчно персонал и оборудване, за да покрие нуждите на нормалната експлоатация на двете площадки за противообледеняване и потвърждавам, че полетният(ите) екипаж(и) на въздухоплавателното(ите) средство(а) по-долу е(са) информиран(и), че процесът на противообледеняване ще се извършва на допълнителната площадка (по-далеч от обслужваната писта). <i>Attn AOCC, we request the opening of the following additional de-icing pad on behalf of the airline and flight(s) below. I guarantee that my company has sufficient personnel and equipment to cover the needs of the normal operation for both de-icing pads and I confirm that the flight crew(s) of the aircraft(s) below have been informed that the de-icing process will be carried out in the additional pad (further away from the runway in service).</i>				
Полет № Flight №	Регистрация Registration	Тип на ВС ACFT Type	Направление Destination	Планиран час на излитане Scheduled time of departure
Забележки: <i>Remarks:</i>				
Заявено от: [ОНО (GHO)/Airline] <i>Requested by:</i> Име и длъжност <i>Name and position:</i>		Моля, изпратете тази заявка по имейл <i>Please forward this request by email:</i> ЛКЦ (АОСС): ЛКЦ aocc@sof-connect.com ДРЛКЦ (АОДМ): aodm@sof-connect.com		