

УТВЪРЖДАВАМ НА _____ 2024
ГЛАВЕН ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
НА „СОФ КЪНЕКТ“ АД

Qualified electronic signature by:

Jesus Caballero Pinto

cytotrust

ХЕСУС КАБАЙЕРО

ПРОЦЕДУРА

ЗА ТЕГЛЕНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ
СРЕДСТВА В РАБОТНАТА ПЛОЩ НА
ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

АМ.Е.31-1

Издание 2, Промяна 00
Март 2024 година

СЪГЛАСУВАТЕЛНА СТРАНИЦА

Изготвил:

DocuSigned by:
Andrei Garkov
D3AAD403DAD3423...

Андрей Гърков

Гл. Експерт УБ, дирекция „Безопасност“

Съгласували за СОФ Кънект:

DocuSigned by:
Juan R. Matas Sebastia
28325C1BE581483...

Хуан Рамон Матас Себастиа

Главен Оперативен Директор

DocuSigned by:
Peter Huszka
F0275708703F444...

Петер Хуска /

Главен Директор „Операции“

DocuSigned by:
Deyan Milanov
2AE3A84E23AC4B3...

Деян Миланов

Ръководител отдел КЦЛО

DocuSigned by:
Alexander Kolev
9CD82700EABC482...

Александър Колев

Директор дирекция УЛП

СТРАНИЦА НА ИЗМЕНЕНИЯТА

Промяна №	Описание на изменението	Страници	Дата
00	Ново издание	Всички страници	23.07.2021 г.
01	Експлоатационна необходимост	1,3,5,7,10,12,13,17,19,20,21, 22,23,24,25,26,27,28,29,30, Добавени: 31,32,33,34	22.12.2021 г.
02	Ново издание	Всички страници	27.03.2024 г.

СПИСЪК НА ДЕЙСТВАЩИТЕ СТРАНИЦИ

Стр.	Дата	Промяна
1.	26.03.2024	00
2.	26.03.2024	00
3.	26.03.2024	00
4.	26.03.2024	00
5.	26.03.2024	00
6.	26.03.2024	00
7.	26.03.2024	00
8.	26.03.2024	00
9.	26.03.2024	00
10.	26.03.2024	00
11.	26.03.2024	00
12.	26.03.2024	00

Стр.	Дата	Промяна
13.	26.03.2024	00
14.	26.03.2024	00
15.	26.03.2024	00
16.	26.03.2024	00
17.	26.03.2024	00
18.	26.03.2024	00
19.	26.03.2024	00
20.	26.03.2024	00
21.	26.03.2024	00
22.	26.03.2024	00
23.	26.03.2024	00
24.	26.03.2024	00

Стр.	Дата	Промяна
25.	26.03.2024	00
26.	26.03.2024	00
27.	26.03.2024	00
28.	26.03.2024	00
29.	26.03.2024	00
30.	26.03.2024	00
31.	26.03.2024	00
32.	26.03.2024	00
33.	26.03.2024	00
34.	26.03.2024	00

ДИСТРИБУТИВЕН ЛИСТ

№	Отговорен притежател	Хартиен носител		Електронен формат	
		Оригинал	Копие	*.docx	*.pdf
1.	ГД ГВА	√	–	–	√
2.	Главен оперативен директор	–	–	–	√
3.	Главен Директор „Операции“	–	–	–	√
4.	Директор дирекция „Безопасност“	–	–	–	√
5.	Директор дирекция УЛП	–	–	–	√
6.	Отдел УБ, дирекция „Безопасност“	√	–	√	√
7.	Отдел КЦЛО	–	–	–	√

Настоящата „Процедурата за теглене на въздухоплавателни средства в работната площ на летище София“ (по-нататък в текста: Процедура/Процедурата) е предназначена за ползване от всички ползватели на летището изпълняващи задачи по теглене на ВС. Тя е документ с обозначени на всяка страница – издание: номер, промяна: номер, дата на съставяне / дата на промяна.

Оригиналът на Процедурата се подписва от Изпълнителния директор на дружеството и се поддържа от Главен директор „Операции“.

По едно копие от Процедурата се предоставя на получателите, съгласно дистрибутивния лист, посочен тук, по-горе.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪГЛАСУВАТЕЛНА СТРАНИЦА.....	2
СТРАНИЦА НА ИЗМЕНЕНИЯТА.....	3
СПИСКЪК НА ДЕЙСТВАЩИТЕ СТРАНИЦИ.....	3
ДИСТРИБУТИВЕН ЛИСТ.....	4
СЪДЪРЖАНИЕ.....	5
1.ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	6
2.РОЛИ И ОТГОВОРНОСТИ.....	8
3.ИЗПОЛЗВАНА ТЕХНИКА.....	10
4. ИЗПЪЛНИТЕЛИ НА ДЕЙСТВИЯТА ПО ПРЕМЕСТВАНЕ.....	11
5.ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ.....	12
6.ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ПО ТЕГЛЕНЕ.....	15
7.ДЕЙСТВИЯ И КОМУНИКАЦИЯ „ЗЕМЯ-БОРД“ ПО ВРЕМЕ НА ТЕГЛЕНЕ.....	17
8.СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ, ОГРАНИЧЕНИЯ И ИЗКЛЮЧЕНИЯ.....	19
9. ЗАПИТВАНИЯ.....	22
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: <i>Стандартни сигнали, подавани с ръце</i>	23
ПРИЛОЖЕНИЕ 2: <i>Съпътстваща процедура: „Пресичане на ПИК“</i>	32

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Регулаторните изисквания, свързани с управлението на безопасността задължават летищния оператор да разработи и поддържа система за осигуряване и контрол на безопасността във всички процеси в летателното поле (ЛП).

Операциите по теглене на въздухоплавателни средства (ВС) трябва да бъдат изпълнявани с повишено внимание. Това е необходимо, както за да бъдат избегнати наранявания на хора, участващи в операциите или намиращи се в близост, така и нанасяне на повреди на преместваното или друго ВС, сгради или техника.

За избягване на недоразумение при ползване на настоящата Процедура трябва да се има предвид следното:

- Буксиране на ВС (англ.: PUSHBACK) е движение на ВС от позиция на стоянка до позиция за рулиране, с цел последващо излитане, с използване за целта на специализирана самолето-обслужваща техника (COT).
- Теглене на ВС (англ.: TOWING) е движение на ВС, различно от PUSHBACK, с или без товар на борда, с използване на COT.

Настоящата Процедура регламентира именно втория случай на преместване на ВС с използване на COT – „Теглене (Towing)“.

Отговорност на всички работодатели, чийто персонал работи в ЛП на летище София е да гарантират, че последните изпълняващи задачи по теглене на ВС са запознати с настоящата Процедура. Физическите лица са отговорни за собствените си действия, а тези които не са уверени, трябва да се консултират със своя ръководител или супервайзор.

Всички външни препратки към регламенти, стандарти и други документи трябва да се имат предвид при ползването на този документ. Тъй като препратките могат да бъдат променени, последните издания/изменения трябва да бъдат проверени преди да се използва тази Процедура.

При необходимост от внасяне на някакви промени или когато спазването на тази Процедура стане непрактично или невъзможно, всички ползватели на летището незабавно ще бъдат информирани по съответния ред.

1.1. ЦЕЛ НА ПРОЦЕДУРАТА

- Да бъдат регламентирани реда и условията по теглене на ВС по работната площ на летище София – на перона, по пътеките за рулиране (ПР), на специализираните площадки, при пресичане на пистата за излитане и кацане (ПИК) и всички прилежащи площи, предназначени за движение или престой на ВС.
- Да се гарантира спазване на правилата за безопасност от всички участници, ангажирани с нейното изпълнение, а именно: избягване на събития, свързани с

нараняване на хора, както и нанасяне на щети по ВС, оборудване и/или съоръжения, независимо от тяхната принадлежност.

1.2. ПРИЛОЖИМА НОРМАТИВНА УРЕДБА

- Регламент (ЕС) № 139/2014 на комисията и свързаният с него документ „АМС/GM for Aerodromes“ на Европейската агенция за авиационна безопасност, АМС1 ADR.OPS.B.028 Aircraft towing;
- Регламент (ЕС) № 923/2012 на Европейския Парламент и на Съвета;
- Наредба № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване;
- Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата;
- Актуален Наръчник за радиотелефонна фразеология
- Друго приложимо.

1.3. ИЗПОЛЗВАНИ АБРЕВИАТУРИ

ВС	Въздухоплавателно средство
ЛКК	Летищна контролна кула
ЛП	Летателно поле
НО	Наземно обслужване
ПИК	Писта за излитане и кацане
ПР	Пътека за рулиране
СОТ	Самолето-обслужваща техника
СУБ	Система за управление на безопасността
FOD	Чужд предмет или замърсяване в летателното поле (Foreign Objects Debris)
КЦЛО	Контролен Център за Летищни Операции

2. РОЛИ И ОТГОВОРНОСТИ

2.1. ОТГОВОРНИК ЗА МАНЕВРАТА

- 2.1.1.** Комуникира с ЛКК, съгласно установените правила и предава всички инструкции и информация от ЛКК на шофьора на влекача.
- 2.1.2.** Направлява провеждането на маневрата.
- 2.1.3.** Информира ЛКК и/или КЦЛО за евентуални инциденти.
- 2.1.4.** Извършва необходимите действия в пилотската кабина за провеждане на маневрата.
- 2.1.5.** Отговаря за извършване на всички действия, свързани с обезопасяване на маневрата.
- 2.1.6.** Когато тегленето на ВС е свързано с пресичане на ПИК, на Отговорника за маневрата се вменяват допълнителни задължения, описани в Приложение 2 от тази Процедура

2.2. ШОФЬОР НА ВЛЕКАЧ

- 2.2.1.** Проверява състоянието на повереното му оборудването преди начало на работа.
- 2.2.2.** Отговаря за правилното управление и контрол на влекача през цялото времетраене на маневрата.
- 2.2.3.** Поддържа постоянна комуникация с отговорника за маневрата по време на тегленето и изпълнява неговите команди.

2.3. КООРДИНИРАЩО ЛИЦЕ

Присъствието на този изпълнител е задължително, в случай че комуникацията между шофьора на влекача и отговорника за маневрата не е надеждна.

2.4. ШОФЬОР НА ВОДЕЩ АВТОМОБИЛ

- 2.4.1.** Отговаря за точното следване на предварително определения маршрут за движение.
- 2.4.2.** Поддържа постоянна радиокомуникация с ЛКК.
- 2.4.3.** Когато тегленето на ВС е свързано с пресичане на ПИК, на Шофьора на водещия автомобил се вменяват допълнителни задължения, описани в Приложение 2 от тази Процедура.

2.5. ЕСКОРТИРАЩИ ВС (WING / TAIL WALKER)

- 2.5.1.** Дават информация на Отговорника за маневрата за безопасното преминаване на тегленото ВС покрай отстоящите на близко разстояние от пътя на маневриране препятствия, чрез използване на стандартни ръчно подавани сигнали визуални сигнали или по друг начин, определен от Отговорника на маневрата по време на брифинга.
- 2.5.2.** Концентрира вниманието си върху определени части от тялото на самолета.

- 2.5.3.** Поддържа непрекъснат и надежден контакт с Отговорника за маневрата по време на провеждането ѝ.
- 2.5.4.** Мястото и ролята на ескортиращия се уточнява по време на брифинга преди започване на маневрата.

3. ИЗПОЛЗВАНА ТЕХНИКА

- Самолетен влекач със захват на носова стойка на колесника;
- Самолетен влекач без захват на носова стойка на колесника;
- Водило (теглич).

Изисквания към използваната техника:

- Трябва да е сертифицирана и да отговаря на всички изисквания, залегнали в приложимата нормативна уредба;
- Трябва да е технически изправна при използване;
- Трябва да се поддържа и експлоатира съгласно инструкцията на производителя;
- Трябва да се използва само за съответния тип ВС;
- Техниката трябва да е екипирана с всички необходими средства за изпълнение на задачи, свързани с движение в ЛП (актуална карта на летище София, светлинен маяк и др., където е приложимо).

4. ИЗПЪЛНИТЕЛИ НА ДЕЙСТВИЯТА ПО ПРЕМЕСТВАНЕ

4.1.1. Отговорник за маневрата

Отговорникът за маневрата е упълномощено и квалифицирано лице от състава на авиационен оператор или организация за техническо обслужване, което се намира в пилотската кабина на ВС по време на неговото теглене. Отговорникът за маневрата комуникира с ЛКК съгласно регламентиращите правила и процедури.

4.1.2. Шофьор на влекач

Шофьорът на влекача е упълномощено и квалифицирано лице от състава на оператор по наземно обслужване или друга авиационна организация, която има валиден лиценз за дейност по наземно обслужване.

Когато преместването на ВС се изпълнява с влекач без захват на носова стойка на колесника, шофьорът на влекача е отговорен за осигуряване на допълнителен персонал – квалифицирано лице, което да оперира с водилото (теглича).

4.1.3. Координиращо лице

Координиращото лице е от състава на авиационен оператор или организация за техническо обслужване, което е упълномощено и квалифицирано. присъствието на този изпълнител е задължително, в случай че не е налице надеждна връзка между шофьора на влекача и отговорника за маневрата.

4.1.4. Шофьор на водещ автомобил

Шофьорът на водещата кола е упълномощено и квалифицирано лице от състава на летищния оператор, което участва в операции по теглене на ВС, когато са налице обстоятелствата, описани тук по-долу, в т. 8.2 от тази Процедура.

4.1.5. Ескортиращи ВС (WING WALKER AND TAIL WALKER)

Ескортиращият на крилото е упълномощено и квалифицирано лице от състава на ЛО, авиационен оператор или организация за техническо обслужване, което се намира на земята, в близост до края на крилото на ВС с позиция, позволяваща му надеждно наблюдение на препятствия в близост до маршрута на движение.

А. Ескортиращият на крилото на ВС се намира в близост до края на крилото на ВС, който участва в операциите по теглене, по преценка на Отговорника за маневрата, когато е налице следното:

- Наличие на близко стоящи до маршрута на теглене препятствия (сгради, съоръжения, СОТ, автотранспортни средства, персонал или други ВС);
- Тегленето се осъществява по ПР с ICAO код, по-нисък от този на тегленото ВС или по маршрути, които включват движение в близост до тревни/грунтови площи.

В. Ескортиращият на опашката на ВС се намира в близост зад фюзелажа на ВС, който участва в операциите по теглене, по преценка на Отговорника за маневрата, когато ВС се вкарва или изкарва от хангар.

5. ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

- 5.1.** Операциите по теглене на ВС могат да се изпълняват само и единствено от обучен и упълномощен персонал.
- 5.2.** При теглене на ВС, скоростта на теглещото превозно средство трябва да бъде разумна и всички лица, участващи в операцията, трябва да подхождат с повишено внимание. Максимално допустимите скорости по време на теглене на ВС (при оптимално състояние на повърхността) са:
- 10 km/h по ПИК и ПР;
 - 5 km/h по перона; и
 - 3 km/h в близост до съоръжения, сгради, COT, автотранспортни средства и други ВС.
- 5.3.** При операции по теглене на ВС задължително се спазват изискванията по безопасност и здраве, отнасящи се до работните места и използваната техника.
- 5.4.** Не са допуска работа със специализирана COT преди да се провери нейната изправност.
- 5.5.** Всяко лице, без значение от неговата административна и фирмена подчиненост, което е ангажирано с дейности по теглене на ВС носи отговорност за личната си безопасност, както и за безопасността на хората наоколо.
- 5.6.** За всяка отделна операция по теглене на ВС се посочва лице, отговарящо за правилното и безопасно извършване на маневрата. Това лице се нарича „Отговорник за маневрата“ намира в пилотската кабина на ВС по време на тегленето и поддържа непрекъсната радиокомуникация с ЛКК.
- 5.7.** При движение на ВС, не на собствен ход (теглене или буксиране виж т. 1), носовата (управляемата) стойка на колесника трябва да се следва осевата линия на ПР.

Всяко лице, ангажирано в операции по теглене на ВС, което забележи отклонение от горното правило, незабавно трябва да информира отговорника на маневрата или водача на влекача, който при възможност да нанесе необходимите корекции или да прекрати маневрата. При липса на хоризонтална маркировка използването на ескортиращи ВС е задължително (т. 2.5.).

- 5.8.** Преди започване на маневрата отговорникът за маневрата трябва да проведе брифинг, на който да информира останалите участници в операцията за техните отговорности.
- 5.9.** Персоналът, участващ в операции по преместване на ВС трябва да бъде детайлно запознат за съществуващите опасности при изпълнение на маневрата. Вниманието трябва да бъде повишено, за да се намали риска от инциденти.

- Забранява се прекращане на теглича/водилото по време и след свързването му към ВС.
- При никакви обстоятелства никой няма право да ходи или да се движи между носовото колело на ВС и теглещото превозно средство.
- Не се разрешава качване или слизане на/от движещото се ВС или влекач.
- Не се разрешава теглене на ВС с работещи двигатели.

5.10. Отговорникът за маневрата трябва да предприеме следните необходими действия преди започване на операция по теглене на ВС:

- Предварително да съгласува маневрата с КЦЛО на летище София на едно от следните средства за контакт:
 - по телефона на номер: 02 937 2155, 2156, 2157 или 2160; или
 - на електронен адрес: aocc@sof-connect.com
- Да получи от КЦЛО информация за състоянието на настилка, по която ще се изпълнява маневрата (наличие на лед, сняг и т.н.) и което би компрометирало нейното безопасно изпълнение;
- Да извърши визуална проверка на ВС, като обърне особено внимание на това, дали всички врати и сервизни панели са затворени и заключени;
- Да провери, дали в маневрената зона се намират само лица, ангажирани в изпълнението на задачите по извършване на маневрата;
- Да провери, че всяка СОТ е на безопасно разстояние от ВС и че има достатъчно разстояние между преместваното ВС и околните сгради, СОТ или други ВС;
- Да извърши визуална проверка за състоянието на повърхността;
- Да се увери, че кабели, маркучи, пътнически ръкави и т.н. са разкачени от ВС;
- Да извърши визуална проверка, че всички спирачни столчета са отстранени от колелата на ВС и обезопасителните конуси са на безопасно разстояние;
- Да извърши визуална проверка на самолетния влекач, включително и на това, дали същият е прикачен правилно и установителна (ръчна) спирачка на влекача е задействана (Parking brake set).

5.11. Началото на операциите по теглене на ВС могат да започнат само и единствено след получаване на разрешение от ЛКК.

5.12. По време на придвижването на ВС трябва да бъдат взети мерки, така че да не се допусне превишение на посочените от производителя за съответния тип ВС максимални граници на завъртане на носовата стойка на колесника.

Ако бъде констатирано завиване с ъгъл над допустимия или се допусне усукващ момент над максималния, Отговорникът по маневрата трябва да издаде нареждане за незабавно спиране на операцията.

5.13. Участниците в маневрата трябва да са в постоянна комуникация помежду си, като използват:

- безжична радио комуникационна система;
- интеркомна връзка и/или комуникация чрез стандартни сигнали, подавани с ръце съгласно Регламент за изпълнение № 923/2012 , и са посочени в **Приложение 1** от тази Процедура .

Ако по време на маневрата, комуникацията между участниците бъде прекъсната, операцията трябва да бъде преустановена незабавно до възстановяване на връзката, като се уведоми ЛКК за ситуацията.

- 5.14.** Начинът на комуникация и изпълнението на маневрата се уточнява преди започване на придвижването на ВС.
- 5.15.** Операции при лоши метеорологични условия (силен вятър, обилен снеговалеж, снегонавяване, заледена повърхност) или компрометирано състояние на повърхността могат да бъдат извършвани по изключение. В такива условия маневрата трябва да се извършва с повишено внимание, на по-ниска скорост и с по-малък ъгъл на завъртане на носовата стойка на колесника.

При въведени процедури за работа в условия на ниска видимост не се допуска изпълнение на операции по теглене на ВС, свързани с пресичане на ПИК.

При възникване на повреда на самолетен влекач или ситуация, застрашаваща общата безопасност, трябва незабавно да бъдат предприети действия по прекратяване на маневрата, като едновременно с това се уведоми ЛКК, КЦЛО и дежурния супервайзор за отстраняване на влекача от ВС.

Ако влекачът не може да се отстрани на собствен ход, то задължително се уведомява отговорния механик, който взема решение за процедиране съобразно конкретната ситуация. В такива случаи КЦЛО информира ЛКК за ситуацията и предприетите действия.

Специфичните изисквания на авиокомпаниите, свързани с операциите по теглене на ВС могат да бъдат изпълнявани, ако не противоречат на настоящата процедура и на общите мерки за безопасност на територията на летище София.

По време на маневрата влекача трябва да е ориентиран (с предната си част) по посока на движението при използване на самолетен влекач без захват на носова стойка на колесника.

При изпълнение на операциите по теглене ВС трябва да бъдат с включени светлини (осветени). При липса на работещо ел. захранване на ВС тегленето се извършва само в светлата част на денонощието.

6. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРАТА ЗА ТЕГЛЕНЕ

6.1. ПОДГОТОВКА ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА МАНЕВРАТА

6.1.1. Лични отговорности

- Използване на правилните лични предпазни средства;
- Избиране на подходящ самолетен влекач;
- Безопасно управление на самолетния влекач;
- Безопасно боравене с водилото (ако е приложимо);
- Правилно провеждане на комуникация с другите участници в маневрата;
- Вземане на активно участие в брифинга преди началото на маневрата;
- Запознаване с актуалните и прогнозните метеорологични условия и произтичащите от тях ограничения;
- Познаване и разбиране на правилния маршрут на движение;
- Стриктно следване на водещия автомобил;
- Готовност за подаване на сигнал за прекратяване на маневрата – наличие на препятствие по маршрута, повреда в използваната техника и т.н.

6.1.2. Необходима компетентност

- Познаване различните типове ВС;
- Познаване различните видове СОТ;
- Познаване на допустимите граници и възможностите на използваната техника;
- Познавания за влиянието на метеорологичните условия върху процеса на теглене;
- Познаване на спецификите на перона на летище София;
- Познаване на спецификите на маневрената площ на летище София;
- Познаване на вътрешнофирмените правила, включително и тази Процедура, както и познаване на правилата на авиационния оператор;
- Познаване на аварийните и противопожарните процедури.

6.2. ПРОВЕЖДАНЕ НА МАНЕВРАТА

6.2.1. Лични отговорности

- Увереност, че използваната техника е подходяща за теглене (влекач и/или водило);
- Познаване на знаците и маркировката на летище София;
- Стриктно следване на маршрута, указан от водещия автомобил;
- Изпълнение на маневрата плавно, без рязко тръгване, спиране или завиване;
- Спазване на установените процедури по безопасност;
- Разпознаване на сигналите подавани от другите участници в маневрата;
- Правилно установяване на средството след приключване на процедурата;

- Спазване на процедурите за работа при намалена видимост и неблагоприятни МТО.

6.2.2. Необходима компетентност

- Познаване на ограниченията и допустими ъгли на завиване на съответните ВС;
- Познаване на техническите характеристики и способности на използваната СОТ;
- Познаване на допустимите граници и възможностите на използваната техника;
- Познаване на спецификите на перона на летище София;
- Познаване на спецификите на маневрената площ на летище София;
- Познаване на вътрешнофирмените правила, включително и тази Процедура, както и познаване на правилата на авиационния оператор;
- Познаване на аварийните и противопожарните процедури.

7. ДЕЙСТВИЯ И КОМУНИКАЦИЯ „ЗЕМЯ-БОРД“ ПО ВРЕМЕ НА ТЕГЛЕНЕ

7.1. ДЕЙСТВИЯ

- 7.1.1.** Действията и комуникацията по време на операциите по теглене на ВС трябва да се извършват само от обучен и лицензиран персонал притежаващ валидни удостоверения за изпълняваните задачи.
- 7.1.2.** Някои от „Проверки за изправност преди теглене“ (*Pre-towing Servicing Checks*) могат да започнат и преди края и затварянето на вратите на ВС. Проверките трябва да бъдат извършени от обучен и упълномощен персонал, отговарящ за обслужването преди теглене на самолета.
- 7.1.3.** Обхождането на ВС трябва да бъде направено от земята, при достатъчна светлина – дневна светлина, перонно осветление или фенер. Проверките преди операциите по преместване трябва да бъдат извършени внимателно, защото безопасността на цялата процедура зависи пряко от тях.
- 7.1.4.** Извършването на проверките се известява на лицата в пилотската кабина чрез фразата: „*Pre-departure service checks completed*“, докладването на която означава, че въпросните проверки са извършени и не са открити нередности.

7.2. КОМУНИКАЦИЯ

- 7.2.1.** Началото на операциите по теглене на ВС могат да започнат само и единствено след получаване на разрешение от ЛКК и възможност за поддържане на постоянна радиокомуникация.
- 7.2.2.** За осъществяване на вербална комуникация между пилотската кабина и земята по време на операции по теглене на ВС трябва да се използва само общоприетата авиационна фразеология. Комуникацията между шофьора на влекача и лицето, намиращо се в пилотската кабина на ВС се осъществява директно или чрез трето лице при спазването на едно от следните условия:
- Лицето, осъществяващо контакта между шофьора на влекача и пилотската кабина трябва да използва гъвкав дълъг кабел между слушалките си и точката за свързване към самолета; или
 - Лицето, осъществяващо контакта между шофьора на влекача и пилотската кабина трябва да използва безжична връзка за връзка с лицето в пилотската кабина на ВС.
- 7.2.3.** Изпълнявайки горното се гарантира, че движението на влекач по време на маневрата ще бъде безопасно. По време на брифинга преди маневрата трябва да бъдат уточнен начина за резервна комуникационна връзка, в случай на отказ на основната. Стандартните визуални сигнали могат да бъдат използвани за комуникация в такъв случай.

ВНИМАНИЕ: ИЗПОЛЗВАНЕТО НА СЛУШАЛКИ С КАБЕЛ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОМУНИКАЦИЯ МЕЖДУ НАЗЕМНИЯ ПЕРСОНАЛ И ПИЛОТСКАТА КАБИНА Е ЗАБРАНЕНО ПО ВРЕМЕ НА ГРЪМОТЕВИЧНА ДЕЙНОСТ. В ТОЗИ СЛУЧАЙ ЗА КОМУНИКАЦИЯ МОГАТ ДА БЪДАТ ИЗПОЛЗВАНИ ЕДИНСТВЕНО И САМО

*СТАНДАРТНИТЕ ВИЗУАЛНИ СИГНАЛИ, ПОДАВАНИ С РЪЦЕ СЪГЛАСНО РЕГЛАМЕНТ
ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ № 923/2012 (Показани в Приложение 1 от тази Процедура)*

- 7.2.4.** Лицето, отговарящо за маневрата трябва да се увери, че кабела на слушалките е дължина от минимум 5 m.
- 7.2.5.** По време на маневрата лицето, осъществяващо комуникацията с пилотската кабина трябва да поддържа минимална дистанция от 3 m от влекача/водилото и ВС, ако не е вътре във кабината на влекача.

8. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ, ОГРАНИЧЕНИЯ И ИЗКЛЮЧЕНИЯ

8.1. СТАНДАРТНИ МАРШРУТИ ЗА ТЕГЛЕНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

8.1.1. Стандартни маршрути за теглене на ВС се прилагат само, когато движението е свързано с пресичане на ПИК.

Пресичането на ПИК се извършва само и единствено с водещ автомобил, като се спазва хоризонталната маркировка в маневрената площ и се следва правилото за минимално време на заемане и освобождаване.

Маршрути:

- ПР /S/; пресичане на ПИК, ПР /D/ и обратно; или
- ПР /S/; движение по ПИК, ПР /C/ пресичане или движение по ПР/Н/, и обратно.

8.1.2. При теглене на ВС в работната площ, когато това не е свързано с пресичане на ПИК не се прилагат стандартни маршрути за теглене.

- Винаги трябва да се следва правилото за използване на възможно най-краткия път на движение.
- При движението се спазва хоризонталната маркировка, освен ако от КЦЛО или ЛКК не е разпредено друго, при наличие на водещ автомобил.

8.1.3. Отклонение от стандартните маршрути за теглене се допуска по преценка на ЛКК в случаи на обструкции или препятствия, като затворени ПР, движещи на собствен ход ВС и други.

Като **Приложение 2**, тук по-долу, е дадена съпътстваща процедура „Пресичане на ПИК“, в която са разписани допълнителни отговорности към персонала, ангажиран в операциите по теглене на ВС, в едно с тяхната последователност.

8.2. СЛУЧАИ, ИЗИСКВАЩИ ЗАДЪЛЖИТЕЛНО ИЗПОЛЗВАНЕ НА ВОДЕЩ АВТОМОБИЛ

- Тегленето на ВС е свързано с пресичане на ПИК;
- Въведени процедури за работа в условия на ниска/намалена видимост при стойности на видимостта по-големи от 250 m и когато ПР и ППР не са съоръжени с осево осветление.

Не се допуска теглене на ВС, свързано с пресичане на ПИК, когато са въведени процедури за работа в условия на ниска/намалена видимост (под 550m RVR);

- При поискано съдействие от страна на авиационен оператор, оператор по НО или организация за техническо обслужване
- По разпореждане на ЛКК/КЦЛО.

8.3. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

- За всяко преместване на ВС в работната площ на летище София трябва да се информира КЦЛО и ЛКК. Теглене на ВС в грундови участъци да се извършва с повишено внимание и минимална скорост, приблизително такава, като на пешеходец;
- ВС, които трябва да бъдат теглени от една до друга стоянка или от/до зоните за техническо обслужване, трябва да имат активен транспондер;
- ВС, които трябва да бъдат теглени в работната площ и нямат активен транспондер, задължително използват водещ автомобил;
- При пресичане на ПИК, когато тегленото ВС няма изправен транспондер едно от средствата изпълняващи операцията задължително трябва да има активиран скуитър (устройство за A-SMGCS);
- След пресичане на ПИК, водещият автомобил трябва да провери ПИК за наличие на FOD;
- Екипът в пилотската кабина на ВС и в кабината на влекача трябва да спазват условия за „стерилна кабина“, като минимизират разсейването и ненужните разговори. Насърчава се комуникацията по отношение на маршрута и информацията за трафика, за да се постигне максимална осведоменост за ситуацията;
- Шофьорът на влекача трябва да информира незабавно Отговорника за маневрата, ако не може да изпълни инструкцията, изпитва трудности при изпълнението на инструкцията или смята че изпълнението на дадената инструкция не е безопасно (пример: запуск на двигатели по време на движение върху хлъзгава повърхност);
- Шофьорът на влекача трябва да даде пълни обратни съобщения на получените инструкции (readback) от отговорника за маневрата.

8.4. ОГРАНИЧЕНИЯ

- Стриктно спазване на актуалното издание на „Процедурата за обслужване на ВС с по-висок код от този на летище София“;
- Стриктно спазване на ограниченията за движение по ПР съобразно ICAO кода ВС;
- Шофьорът на влекача трябва да спазва зоните за движение съгласно притежаваното Удостоверение за управление на транспортни средства на територията на летище София;
- Светещата червена линия (Red Stop Bar) на местата за изчакване на ПР до ПИК означава „СТОП“. Шофьорите не трябва да я пресичат, докато тя не бъде изгасена и не бъде получено разрешение от ЛКК;

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Забранено е отваряне/затваряне на подемното устройство, както и поемане/оставяне на ВС със влекач със захват на носова стойка върху лампите на осевите светлини на ПР; |
|--|

8.5. ИЗКЛЮЧЕНИЯ

- При теглене в района на антиобледенителните площадки се допуска движение различно от осевата линия на ПР;
- Маневра на заден ход, при позициониране на ВС на площадката за изпробване на двигатели при осигурени ескортиращи (Wing Walkers) от Отговорника на маневрата;
- Други, наложени от спецификата на изпълняваната маневра, предварително уточнени и съгласувани с ЛКК и/или КЦЛО.

9. ЗАПИТВАНИЯ

В случай на необходимост от допълнителна информация, уточнения или разяснения по настоящата Процедура може да се използва съдействие от следните служби:

Служба / длъжност	Контакт	Работно време
Дежурен ръководител летищен контролен център, отдел КЦЛО, главна дирекция „Операции“	тел.: 02 937 21 60	Денонощно 24/7

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Стандартни сигнали, подавани с ръце

1. Ескортиране на крилото

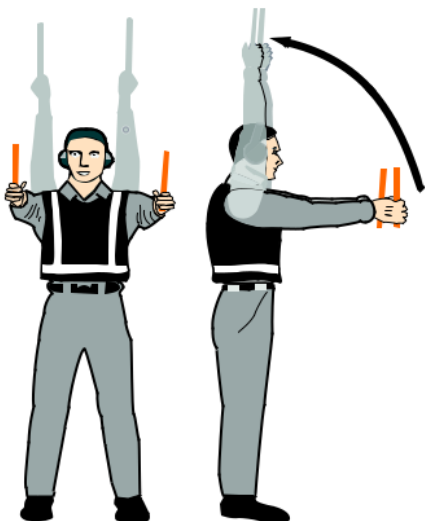


Повдигнете дясната ръка над нивото на главата с палка нагоре;

Движете лявата палка, сочеща надолу към тялото.

Забележка: Този сигнал предоставя индикация от лице, разположено на края на крилото на ВС, до пилота/сигналиста/пушбек оператора, че движението на ВС от/към положение за паркиране ще бъде безпрепятствено.

2. Определяне на стоянка за паркиране на ВС

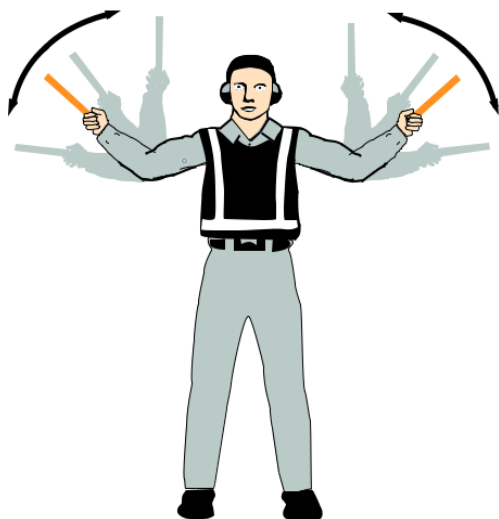


Повдигнете напълно изпънатите ръце направо над главата с палки, насочени нагоре.

3. Продължаване към следващия сигналист или по указание за рулиране от Кула



Насочете двете ръце нагоре; преместете и протегнете ръцете навън към страните на тялото и насочете с палките към посоката на следващия сигналист или маршрут за рулиране.



4. Право напред

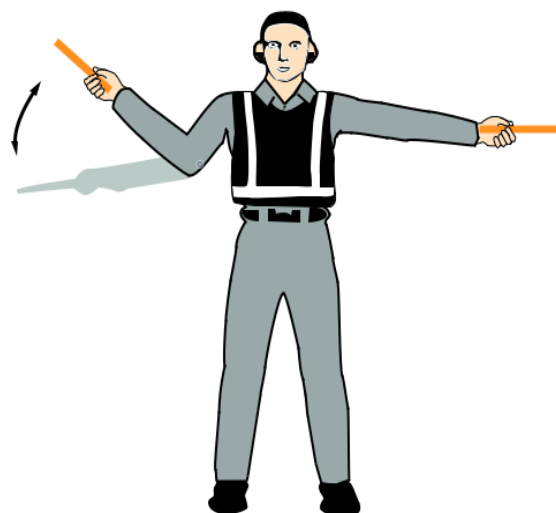
Свийте разширени ръце в лактите и движете палките нагоре и надолу от височината на гърдите до главата



5А. Завийте наляво (от перспективата на пилота)

Изпънете дясната ръка държаща палка под ъгъл от 90 градуса на тялото. С лявата ръка, свита в лакатя, направете сигнал „продължете напред“.

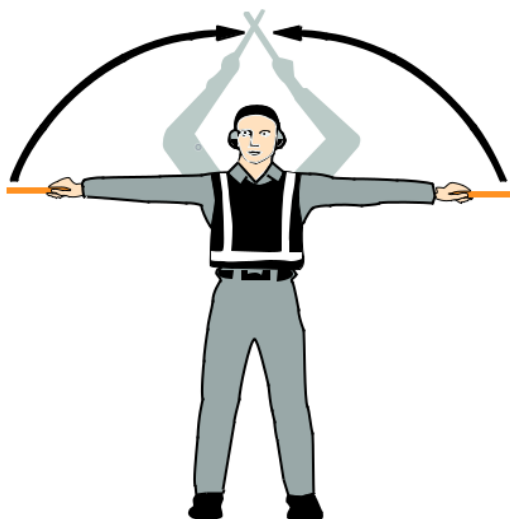
Забележка: Скоростта на движение на сигнала на лявата ръка показва на пилота радиуса на завоя който трябва да извърши.



5Б. Завийте надясно (от перспективата на пилота)

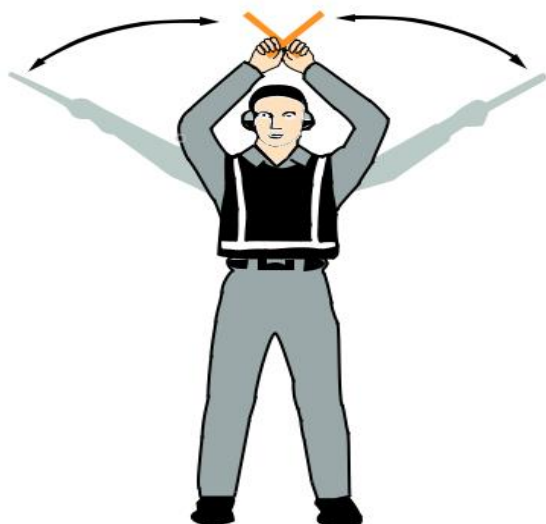
Изпънете лявата ръка държаща палка под ъгъл от 90 градуса на тялото. С дясната ръка, свита в лакатя, направете сигнал „продължете напред“.

Забележка: Скоростта на движение на сигнала на дясната ръка показва на пилота радиуса на завоя който трябва да извърши.



6А. Нормално спиране на ВС

Напълно изпънете ръцете и палките под ъгъл от 90 градуса встрани и бавно ги придвижете над главата си, докато палките се кръстосат.



6Б. Аварийно спиране на ВС

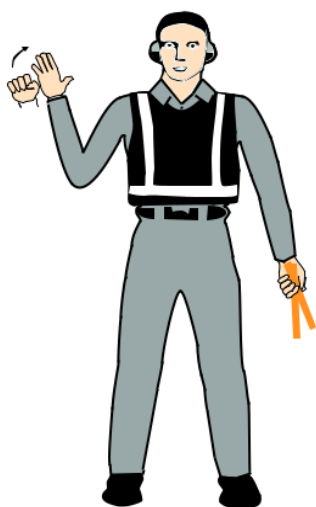
Внезапно изпънете ръцете и палките до върха на главата, кръстосвайки ги.



7А. Натиснете спирачките

Повдигнете ръката малко над височината на раменете с отворена длан. Осигурете зрителен контакт с екипажа, затворете ръка в юмрук.

Забележка: Не мърдайте, докато не получите потвърждение екипажа чрез вдигнат палец нагоре.



7Б. Освободете спирачки

Повдигнете ръката малко над височината на раменете, затворена в юмрук. Осигурете зрителен контакт с екипажа, отворете ръката в длан.

Забележка: Не мърдайте, докато не получите потвърждение екипажа чрез вдигнат палец нагоре.



8А. Поставяне на обезопасителни столчета

С ръце и палки, напълно изпънати над главата, извършете движете навътре, докато палките се докоснат.

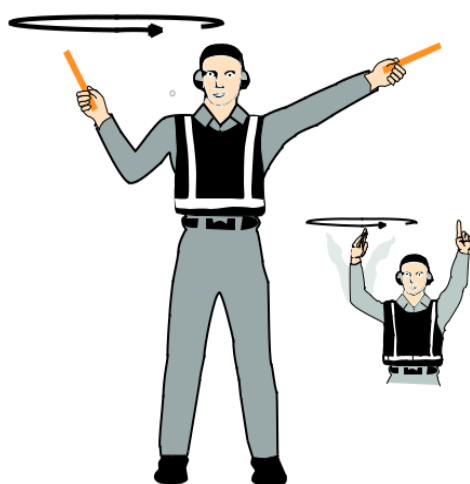
Забележка: Не мърдайте, докато не получите потвърждение екипажа чрез вдигнат палец нагоре.



8Б. Премахване на обезопасителни столчета

С ръце и палки, напълно изпънати над главата, извършете движете навън.

Забележка: Не мърдайте, докато не получите потвърждение екипажа чрез вдигнат палец нагоре.



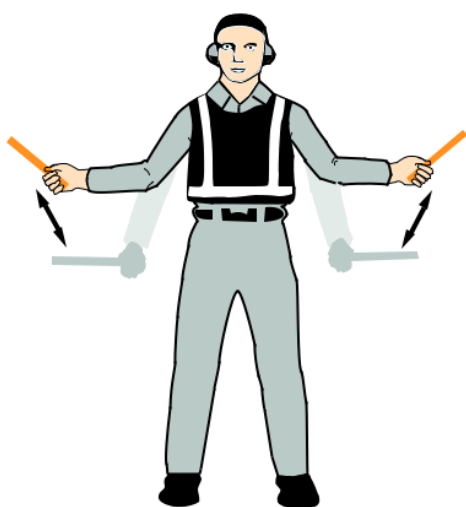
9. Стартирайте двигателя (ите)

Повдигнете дясната ръка до нивото на главата с палка нагоре и започнете кръгови движения с ръка;
в същото време, с вдигната лява ръка над нивото на главата, посочете двигателя, който да бъде стартиран.



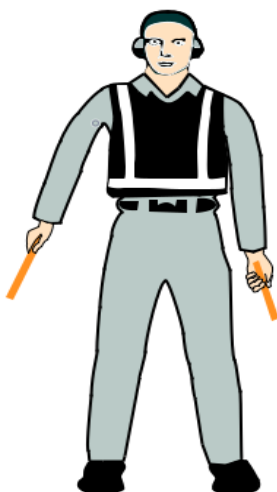
10. Спиране на двигателите

Удължете ръката с палката напред на тялото на нивото на раменете; преместете ръката и пръчката в горната част на лявото рамо и издърпайте пръчката в горната част на дясното рамо с движение на прерязване през гърлото. Лявата ръка е издигната нагоре



11. Намалете скоростта на движение

Изпънете ръцете надолу с палки сочеши навън. Извършете движение на ръцете нагоре и надолу като ги свивате в лактите.



12. Забавете двигателя (ите) от посочената страна

С ръце надолу и палки сочещи към земята, движете дясна или лява палка нагоре и надолу, в зависимост от коя страна трябва да бъде (ат) намален (и) двигателя (ите)



13. Движение на ВС назад.

С ръце пред тялото на височината на талията, завъртете ръцете напред.

Забележка: За да спрете движението назад, използвайте сигнал **6а.** или **6б.**



14А. Завой при движение назад опашка - ляв борд

Изпълнете дясната ръка с палка сочеща надолу и преместете лявата ръка от вертикално към хоризонтално положение сочещо напред, като повтаряте движението на лявата ръка.



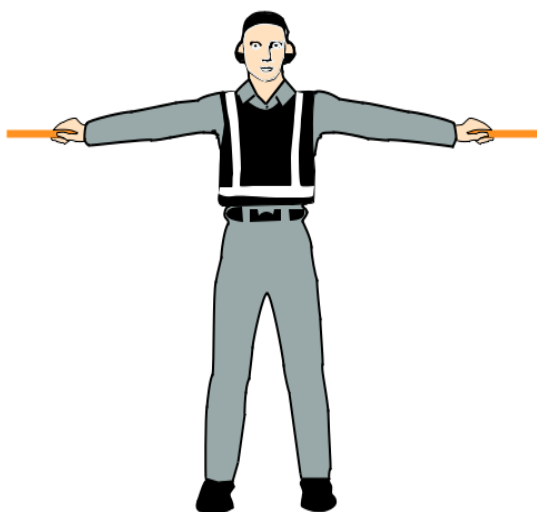
14Б. Завой при движение назад опашка - десен борд

Изпълнете лявата ръка с палка сочеща надолу и преместете дясната ръка от вертикално към хоризонтално положение сочещо напред, като повтаряте движението на дясната ръка.



15.Пътят е свободен/всичко е наред

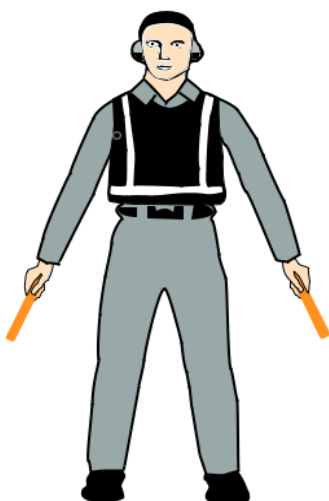
Повдигнете дясната ръка на нивото на главата с палка сочеща нагоре или покажете ръка с вдигнат нагоре палец. Лявата ръка остава спусната надолу до тялото.



16. Задръжете курса на движение

Напълно изпълнете ръцете и палките под ъгъл от 90 градуса настрани.

17. Задръжете позицията/ Изчакайте



Напълно изпънете ръцете и пръчките надолу под ъгъл от 45 градуса отстрани до тялото. Задръжете позиция си, докато самолетът е готов за следващата маневра.

18. Изпращане на ВС



Извършете стандартен салют с дясна ръка и / или палката, за да изпратите самолета. Поддържайте контакт с очите на екипажа докато ВС не започне да рулира.

19. Не докосвайте контролите (технически/ сервизен/ комуникационен сигнал)



Изпънете изцяло дясната ръка над главата и затворете юмрук или задръжете палката в хоризонтално положение; лявата ръка остава отстрани до коляното.



20. Свърване на наземно електрозахранване

Дръжте ръцете си напълно изпънати над главата; отворете хоризонтално лявата ръка и преместете върховете на пръстите на дясната ръка, като докосвате отворената длан на лявата ръка (образувайки „Т“).

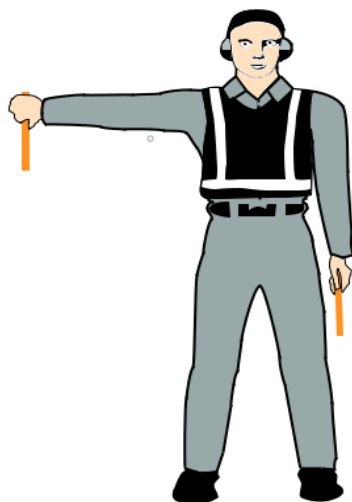
Забележка: През нощта осветени пръчки също могат да се използват за оформяне на „Т“ над главата.



21. Прекъсване на наземно електрозахранване

Дръжте ръцете си напълно изпънати над главата, като пръстите докосват хоризонтално лявата ръка, (образувайки „Т“). След което движете дясната ръка надолу от лявата.

Забележка: Да не се прекъсва наземното електрозахранване преди авторизация от екипажа.



22. Негативно/ Спиране на действие

Дръжте дясната ръка право на 90 градуса от рамото и насочете палката надолу към земята или покажете ръка с обърнат "палец надолу"; лявата ръка остава встрани до коляното

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Съпътстваща процедура: „Пресичане на ПИК“

I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Летищният оператор осигурява установяването и изпълнението на средства и процедури, за безопасно пресичане на ПИК, като:

- Съвместно с ЛКК контролира изпълнението на процедурата, с цел предотвратяване на сблъсък между две ВС, между ВС и наземна техника, и между ВС и препятствия;
- Координира с ЛКК пресичане на ПИК и контролира изпълнението на процедурата за теглене на ВС, по време на пресичането на ПИК;
- Осигурява безопасно и експедитивно движение на наземната техника за теглене.

Дейностите, които са свързани с осигуряване на безопасността при пресичането на ПИК могат да се изпълняват само и единствено след получено разрешение от ЛКК и под контрола на шофьора на водещия автомобил.

II. РОЛЯ НА СЛУЖБИТЕ ПО ВРЕМЕ НА ТЕГЛЕНЕ

1) ШОФЬОР НА ВОДЕЩИЯ АВТОМОБИЛ

- A. Контролира операциите по теглене на ВС в работната площ, като поддържа постоянна комуникация с ЛКК и Отговорника за маневрата.
- B. Дава разрешения за явяване на шофьора на влекача за начало на процедурата по теглене.
- C. Координира действията си с Отговорника за маневрата.
- D. Лично ръководи тегленето на ВС при пресичането на ПИК, като не допуска пресичане на ПИК в негово отсъствие.

Ако ВС няма връзка с ЛКК, ръководи маневрата до крайната точка на маршрута – стоянка, място за престой, хангар и т.н.

- E. Съобщава на ЛКК номера на стоянката или мястото за позициониране на ВС след тегленето.
- F. Координира с ЛКК пресичането на ПИК и посоката на теглене.
- G. Ако е необходимо почиства и отстранява чужди предмети (FOD) от ПИК по време или веднага след нейното пресичане.
- H. Докладва на ЛКК освобождаването на ПИК, и нейното състояние.

2) ОТГОВОРНИК ЗА МАНЕВРАТА

- A. Координира действията си с КЦЛО, ЛКК и Шофьора на водещия автомобил.

- В. Отговаря за правилното изпълнение на указанията, дадени му от ЛКК, КЦЛО и Шофьора на водещия автомобил.
- С. Не предприема действия и не разпорежда на екипа за теглене на ВС пресичане на ПИК в отсъствие на водещ автомобил.

III. АЛГОРИТЪМ НА ОПЕРАЦИИТЕ ПО ТЕГЛЕНЕ

- А. Отговорникът за маневрата уведомява КЦЛО за намерението и готовността си за начало на операция по теглене на ВС.

Информацията се подава по радиостанция или телефон.

- В. КЦЛО уточнява подробности с Отговорника за маневрата, Шофьора на влекача и Шофьора на водещия автомобил, минимум включващи следното:
 - тип ВС;
 - място и час за изпълнение;
 - предполагаема продължителност;
 - начална и крайна точка на маршрута за теглене;
 - начини и средства за комуникация;
 - места за изчакване (ако е необходимо);
 - друго, съотносимо към процедурата.
- С. След съгласуване с КЦЛО, Отговорникът по маневрата съгласува намеренията си с ЛКК за теглене на ВС и иска разрешение за началото на маневрата.
- Д. ЛКК взема решение и по възможност дава разрешение на шофьора на водещата кола за теглене на ВС, като указва маршрута за теглене и местата за изчакване (междинните и за ПИК).

Не се допускат операции по теглене на ВС без да е получено разрешение от ЛКК.

- Е. ЛКК дава разрешение за началото на маневрата.
- Ф. Шофьорът на водещия автомобил контролира стриктното спазване на маршрута за теглене и места за изчакване (междинните и за ПИК).
- Г. На мястото за изчакване за ПИК (Runway Holding Point), на съответната честота, Шофьорът на водещия автомобил иска от ЛКК разрешение за пресичане на ПИК.
- Н. ЛКК взема решение и по възможност дава разрешение за пресичане на ПИК.

Строго се забранява се навлизане на ПИК без да е получено изрично разрешение от ЛКК.

- И. След пресичането на ПИК, Шофьорът на водещия автомобил дава указания на Отговорника за маневрата да спре тегленето на ВС:
 - на ПР/Н/, когато пресичането на ПИК е в направление от север на юг; или

- на ПР/S/, след Holding position S1 и знака за освободена ПИК (Runway Vacated Sign), когато пресичането на ПИК е в направление от юг на север.
- J. През това време, Шофьорът на водещия автомобил извършва оглед и ако е необходимо почиства и отстранява чужди предмети (FOD) от повърхността на ПИК.

K. Мястото за спиране на влекача и на тегленото ВС предварително се уточнява на брифинга преди началото на маневрата.

- L. След огледа на ПИК, Шофьорът на водещия автомобил разпорежда продължаване на маневрата и докладва на ЛКК състоянието на ПИК.
- M. След като целият екип, ангажиран с операциите по теглене на ВС премине след знака за освободена ПИК (Runway Vacated Sign) на съответната ПР, Шофьорът на водещия автомобил докладва на ЛКК освобождаването на ПИК.
- N. При достигане на крайната точка на маневрата, Шофьорът на водещия автомобил докладва на ЛКК край на операцията по теглене на ВС.