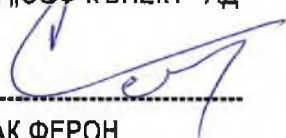


УТВЪРЖДАВАМ НА ДАТА:.....2020

ПРОКУРИСТ

НА „СОФ КЪНЕКТ“ АД



ЖАК ФЕРОН

JACQUES FERON

ИНСТРУКЦИЯ

ЗА

РЕДА ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА АНТИОБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА
НА САМОЛЕТИТЕ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

Издание 1, Промяна 00

ТАБЛИЦА НА ИЗМЕНЕНИЯТА И ДОПЪЛНЕНИЯТА

№	ДАТА	ОСНОВАНИЕ	ВЪВЕЛ ИЗМЕНЕНИЯТА
1.			

СЪДЪРЖАНИЕ

1. <u>Общи положения</u>	1
2. <u>Видове антиобледенителна обработка</u>	3
2.1. Частична обработка	
2.2. Пълна обработка	
3. <u>Места за извършване на антиобледенителна обработка</u>	3
3.1. Стоянки за частична обработка	
3.2. Стоянки за пълна обработка	
4. <u>Достъп до площадките за антиобледенителна обработка</u>	6
4.1. Право на достъп	
4.2. Видове достъп, условия и ред за получаване	
5. <u>Организация, подготовка и изпълнение на операциите</u>	7
5.1. Подготовка на операциите на стоянка за НО	
5.2. Придвижване на самолета до площадката и позициониране на стоянка	
5.3. Подготовка преди начало на операции на площадката	
5.4. Операции на на площадката	
5.5. Готовност на площадката за следваща обработка	
5.6. Заключителен	
6. <u>Мерки за безопасност на площадките</u>	10
6.1. Общи правила	
6.2. Безопасност при позициониране	
6.3. Безопасност при обработка	
6.4. Безопасност при напускане на площадката от самолета	
7. <u>Процедура за действия при аварийна ситуация в процеса на обработка</u>	11
8. <u>Приложения</u>	13
8.1. Схеми на антиобледенителни площадка „Изток“ и „Запад“ (Приложение 1).	
8.3. Схема за комуникация (Приложение 2).	
8.4. Бланка – Заявка за прехвърляне на обработка на друг оператор (Приложение 3)	

1. Общи положения

Настоящата „Инструкция за реда за извършване на антиобледенителна обработка на самолетите на територията на летище София“ определя местата, реда и условията за извършване на операции по антиобледенителна обработка на самолети в летателното поле на летище София, както и правилата за безопасност в процеса на обработката.

Инструкцията е разработена от летищния оператор, на основание ал.1 и 2, чл.48 "з" от Закона за гражданско въздухоплаване и е част от Ръководството за управление и експлоатация на летище София.

Инструкцията е задължителна за изпълнение от всички оператори по наземно обслужване и други организации извършващи дейности в процеса на антиобледенителната обработка на територията на летище София.

2. Видове антиобледенителни обработки

2.1. Частична обработка - включва отстраняване на ледени замърсявания, чрез:

- а) механично почистване на повърхностите на самолетите от сняг и лед;
- б) обработка с топъл въздух на възли и агрегати, с цел размразяване и осигуряване на възможност за запуск на двигателите и самостоятелно придвижване (рулиране) до площадките за извършване на пълна обработка с антиобледенителни течности.

2.2. Пълна обработка - включва отстраняване на ледени замърсявания от повърхностите на самолетите и нанасяне на защитен слой за предпазване от повторно обледеняване за определен времеви период, чрез използване на антиобледенителни течности

3. Места за извършване на антиобледенителна обработка

3.1. Места за частична обработка - може да бъде извършена на всяка от стоянките на пероните и прилежащите специализирани зони, преди, по време или след наземното обслужване, преди запуск на двигателите.

3.2. Места за пълна обработка – може да бъде извършена на стоянки, разположени на специализирани площадки за антиобледенителна обработка на самолетите (Platform For Aeroplane De/Anti-icing – PAD) или по изключение в особени случаи на такива на пероните, определени от Летищния оператор.

3.2.1. Площадка за антиобледенителна обработка „ИЗТОК“ (PAD EAST)

- а) предназначение – за обработка на самолети, излитащи от ПИК 27 по направление „Запад“;
- б) разположение – основна площадка, между ПР/Н и ПР/Л и допълнителна – на ПР/Л;
- в) конфигурация - маркирани 3 стоянки на основната и 1 на допълнителната площадка, с осева и „Стоп“ линия от лявата страна на всяка стоянка, за самостоятелно спиране на самолета. Стоянките са номерирани и разпределени както следва:
 - стоянка № 1D, (допълнителна), маркирана на ПР/ L, предназначена за обработка на самолет ICAO код E или по-нисък;

Забележка: Използва се по преценка на летищния оператор, при тежки МТО, когато двете основни стоянки на площадката са заети, поради продължителна обработка, а трети самолет чака за обработка и има свободен ресурс на обслужващия го оператор по НО.

- стоянки № 2D и № 4D, маркирани успоредно една до друга, на основната площадка, предназначени за едновременна обработка на два самолета ICAO код C или по-нисък;
 - стоянка № 3D, маркирана със съвместена маркировка (между стоянки 2D и 4D, предназначена за обработка на един самолет, ICAO код D или E;
- г) придвижване на самолетите до/от площадката – чрез самостоятелно рулиране по маршрути:
- за достигане до площадката – по ПР/Л и позициониране на стоянка (1D, 2D, 3D или 4D);
 - за напускане на площадката – от стоянка 1D, продължава рулиране по ПР/Л, а от стоянки 2D, 3D или 4D, рулиране през изхода от площадката към ПР/Н;
- д) придвижване на ТС и COT до площадката – по сервизния път южно от стоянка №1 на перона и по източния обходен път, преминаващ успоредно на периметровата ограда и ПР/Л;
- е) места за спиране на ТС и COT, при обработка на стоянка №1D:
- антиобледенителните автомобили се разполагат извън границите на стоянката, в джобове (зони за безопасност) от северната и южна страна на стоянката, очертани от прекъснати червени линии. От северната страна се позиционират автомобилите, които ще обработват левия борд на самолета, а от южната страна – тези които ще обработват десния борд;
 - всички други транспортни средства се паркират от южната страна на дясното платно на път, преди зоната на площадката;
- ж) места за спиране на ТС и COT, при обработка на стоянки 2D, 3D или 4D – антиобледенителните автомобили и другите ТС се разполагат на маркираните паркоместа в джобове от северната и западна страна на площадката;

Разположението и конфигурацията на площадката, маршрутите за придвижване и местата за спиране на самолетите, ТС и COT на антиобледенителна площадка „ИЗТОК“ са показани в Приложение №1

3.2.2. Площадка за антиобледенителна обработка „ЗАПАД“ (PAD WEST)

- а) предназначение – за обработка на самолети, излитащи от ПИК 09, по направление „Изток“;
- б) разположение - между пътеки за рулиране TWY A и TWY B;
- в) конфигурация - маркирани 3 стоянки с осеви и „Стоп“ линии, за самостоятелно навлизане и спиране на самолета, със следните номера:
- стоянки № 5D и № 6D, маркирани успоредно една на друга, предназначени за едновременна обработка на два самолета, ICAO код C или по-нисък;
 - стоянка № 7D, маркирана със съвместена маркировка (между стоянки 5D и 6D), предназначена за обработка на един самолет, ICAO код D или E;
- г) придвижване на самолети до/от площадката – самостоятелно рулиране по маршрут:
- за достигане и позициониране на стоянки 5D и 6D, рулиране по ПР/В, а за напускане, рулиране по ПР/А;
 - за достигане и позициониране на стоянка 7D, рулиране по ПР/А, а за напускане, рулиране по ПР/В;
- д) придвижване на ТС и COT до площадката - по „транзитния сервизен път“, преминаващ в посока „Запад“, успоредно на ПР/Н/, пред перона на „Отряд 28“, и ВИП „А“, след това по западния обходен път, по първото му отклонение в дясно, пресичащо затворен участък от ПР/Н/ към площадката;

- е) места за спиране на ТС и СОТ на площадка „Запад“ - антиобледенителните автомобили се разполагат в зоните за безопасност до границите на площадката, както следва:
- тези, които ще обработват самолет на стоянка №5D заемат изходна позиция в южния край зад западната страничната ивица за безопасност на ПР/А и в джоб от южната страна на площадката;
 - тези, които ще обработват самолет на стоянка №6D заемат изходна позиция в южния край зад западната страничната ивица за безопасност на ПР/А и в джоба от северната страна на площадката;
 - тези, които ще обработват самолет на стоянка №7D заемат изходна позиция в джоба от северната страна на площадката;
 - транспортните средства се паркират от южната страна на сервизния път.

Разположението и конфигурацията на площадката, маршрутите за придвижване и местата за спиране на самолетите, ТС и СОТ на антиобледенителна площадка „Запад“ са показани в Приложение № 1;

3.2.3. Стоянки с №29 до № 34 на Основния перон

Използват се за извършване на пълна антиобледенителна обработка на самолети след получено разрешение от „Оперативен център“, в особени случаи, когато са налице следните обстоятелства:

- а) силно обледенен самолет, на който не е възможно да се запуснат двигателите и да се придвижи до площадката чрез рулиране;
- б) самолета не изпълнява полет по разписание и състоянието му налага продължителна антиобледенителна обработка;
- в) необходимост от използване на пътническа стълба за слизване на член от екипажа и заплащане на услугата, след извършване на противообледенителна обработка;
- в) в други особени случаи, по решение на летищния оператор.

След кацане, самолетите от гореизброените групи се отвеждат и паркират на стоянките, а ако са паркирани в други зони на пероните се преместват чрез буксиране на стоянки в тези зони, за извършване на антиобледенителна обработка, преди запуск на двигателите.

3.2.4. Стоянки пред залата на ВИП „А“ – за самолети, изпълняващи държавни полети, при изпълнение на мерки за сигурност.

3.2.5. Стоянки на перони за „General aviation“ (№ 12А-16А и № 35-38 и №39-44)

Допуска се извършване на пълна антиобледенителна обработка при заетост на специализираните площадки или прилагане на едностъпкова обработка с минимални количества флуид в дни без валежи.

Обработката на самолета се извършва преди запуск на двигателите му

4. Достъп до площадките за антиобледенителна обработка (PAD)

Предвид разположението на площадките за антиобледенителна обработка в маневрената площ, непосредствено до ПР или върху тях, достъпът до тях е ограничен и се контролира от оторизирани от Летищния оператор длъжностни лица.

4.1. Право на достъп

Право на достъп на площадките за антиобледенителна обработка на самолети имат следните групи длъжностни лица:

- а) членове на екипите на операторите по наземно обслужване, пряко участващи в процеса на обработка на самолета;
- б) служители на други организации, оторизирани за провеждане на комуникация в процеса на обработка на самолета (координатор) и такива, за надзор по качеството на обработката (супервижър);
- в) служители на авиационните оператори, извършващи оперативни инспекции и планови проверки на дейността (одити);
- г) служители на летищния оператор, изпълняващи дейности по контрол и поддръжка на летателното поле.

4.2. Видове достъп, условия и ред за получаване

4.2.1. Постоянен оперативен достъп – получават го всички служители на операторите и организациите по т.4.1. по-горе. Удостоверява се с валидно „Удостоверение за управление на транспортни средства на територията на летище София – Перон и специализирани зони на ПР“ (жълт цвят);

4.2.2. Еднократен достъп – разрешава се в оперативен порядък на служители, извършващи одит или инспекция, без да участват пряко в процедурите по обработка на самолета, при спазване на следните условия:

- а) лицата задължително се придружават от оторизиран служител на съответния оператор по НО, притежаващ право на постоянен достъп до площадката;
- б) придружителя задължително информира координатора за целта на искания достъп и времето на престой на площадката;
- в) разрешение за навлизане на територията на площадката се дава от дежурния координатор на площадката (от летищния оператор);
- г) отговорност за безопасността на лицето по време на пребиваване на площадката се носи от придружителя.

Забележка: За получаване на еднократен достъп не се изисква изпълнение на условията, разписани в по т.4.2.1 по горе.

5. Организация, подготовка и изпълнение на операциите

5.1. Подготовка на операциите на стоянка за НО

5.1.1. Действия на длъжностните лица по приемане на заявка за обработка

- а) рамп-координаторът от оператора по НО, на стоянката:

- приема от член от екипажа на самолета или друго упълномощено лице от авиационния оператор, заявка за вида и обема антиобледенителна обработка;
 - минимум 30мин. преди края на наземното обслужване на самолета, подава заявката на дежурния координатор на площадката на **тел. 02 937 2109, 2110** или по радиостанцията на **честота 131.625 Mz (De-icing)**;
- б) дежурният координатор на площадката информира дежурния в ОЦ, на **тел. 02 937 2155, 2156 или 2157** и иска определяне на площадката, на която ще се извършва обработката (източна/западна);
- в) дежурният в Оперативен център (ОЦ), в зависимост от използваната ПИК, указва площадката на която ще се извършва антиобледенителна обработка, номера на стоянката за която ще се позиционира самолета и дава разрешение за начало на операциите на дежурния координатор на антиобледенителната площадка на **тел. 02 937 2109, 2110**;
- г) в случаите, описани в т. 3.2.3, 3.2.4 или 3.2.5., рамп-координаторът от оператора по НО иска разрешение от ОЦ и след получаване на такова, организира сам антиобледенителната обработка на съответната стоянка.

Схема за комуникация на етап „подготовка на стоянка“ е показана в т.1 на Приложение №3

5.1.2. Подготовка на самолета на стоянката за НО - включва частична обработка в обем описан в т.2.1. по-горе и се прилага, за да се осигури възможност за безопасни запуск на двигателите и рулиране до площадката, на която ще се извърши пълната антиобледенителна обработка. Организацията и контрола се извършва от рамп-координатора на стоянката за НО.

5.1.3. Подготовка преди начало на операциите на площадката

- а) след получаване на указанията от дежурния в ОЦ, координаторът на площадката отива на съответната площадка, прави оглед на състоянието и ако е необходимо заявява на дежурния от ОЦ снегорин за почистване, преди пристигане на екипите с техниката на оператора по НО, с цел осигуряване на видимост на маркировката и възможност за правилно позициониране на самолета и безопасни маневри на антиобледенителните автомобили по време на обработките;
- б) екипите и техниката на операторите по НО се придвижват до площадките за антиобледенителна обработка самостоятелно по указанияте в т.3.2.1 „д“ и т.3.2.2 „д“ по горе маршрути;
- в) след пристигането на екипите, координаторът на площадката докладва на дежурния РП - София кула готовност и иска разрешение за заемане на „изходни позиции“ на безопасно разстояние, преди позициониране на самолета.

Забележка: Навлизане на хора и техника на територията на площадката се допуска само след разрешение от дежурния координатор на площадката (оторизирано лице от летищния оператор)

- г) координаторът на площадката (от летищния оператор) проверява дали всички хора и средства са заели „Изходна позиция“ в зоните за безопасност, свързва се по радиостанция **”Мрежа 14” (121,830 MHz)** с дежурния РП-София кула и докладва: - ... „Екипите и техниката са на безопасно разстояние. Площадката е готова за приемане на самолет за обработка на стоянка №.....”

5.1.4. Придвижване на самолета до площадката.

- а) след тръгване от стоянката за НО, самолетът рулира по указания от РП-ЛКК София маршрут към определената площадка за антиобледенителна обработка;
- б) ако указаната от РП ЛКК стоянка на площадката все още не е освободена от обработвания предишен самолет, по указания на РП ЛКК, рулиращият самолетът спира на линия за изчакване (holding) на ПР/L, ПР/J или ПР/H , до получаване на разрешение от РП-ЛКК за продължаване и влизане на площадката;

5.2. Операции на територията на площадката

5.2.1. Позициониране на самолета

При наличие на свободна стоянка на площадката, самолетът навлиза самостоятелно по осевата линия на указаната стоянка и спира на маркираната „Стоп“ линия (от страна на левия борд).

При липса на видимост на „Стоп“ линията на стоянката, координаторът на площадката насочва екипажа при позициониране на самолета, чрез подаване на сигнали от процедура „Маршалинг“.

5.2.2. Операции при изпълнение на антиобледенителната обработка на самолета

- а) координаторът на площадката дава сигнал за начало на процедурите по обработката;
- б) координаторът от екипа на оператора по НО осъществява връзка с екипажа по радиостанция на честотата за „**DE-ICING – 131,625 MHz**“. (при необходимост включва и осъществява комуникацията по „**HEAD SET**“) и иска потвърждение за готовност на самолета за обработка;
- в) по сигнал на координатора на екипа, автомобилите на оператора по НО, навлизат и екипите започват работа, спазвайки технологията на обработка на типа самолет с антиобледенителни течности (de/ anti-icing);
- г) след завършване на обработката оторизирано лице от екипа на оператора по НО (supervision) извършва проверка на качеството на обработката и докладва на командира на самолета „антиобледенителен код“;
- д) оторизирано лице от екипа на оператора по НО попълва съответните документи.

5.2.3. Заключителен етап

- а) след завършване на обработката, автомобилите и екипите на оператора по НО се изтеглят обратно на изходни позиции в зоните за безопасност;
- б) координаторът (супервайзорът) на екипа на оператора по НО прави оглед за безопасност около самолета и докладва на координатора на площадката по радиостанцията на честота „**DE-ICING – 131,625 MHz**“ ... „*Обработката на самолета с регистрациязавършена. Екипите и техниката са на безопасно разстояние*“....
След това подава на екипажа знак за готовност за рулиране от стоянка „clear exit“;

- в) координаторът на площадката докладва по радиостанция на честота **121.830MHz („Мрежа 14“)** на дежурния РП София Кула „...Обработката на самолета с регистрациязавършена. Екипите и техниката са на безопасно разстояние...“;
- г) след получаване на разрешение от дежурния РП –София кула, самолетът тръгва и рулира от стоянката на площадката по извеждащата осева линия към изходната ПР.

5.2.4. Готовност на площадката за следваща обработка

Координаторът на площадката извършва следните задължителни действия:

- а) проверява чистотата на площадката и при необходимост изисква от ОЦ изпращане на снегорин за почистване на останали след обработката неразтопени сняг и лед по настилката;
- б) проверява дали всички хора и средства са заели „изходна позиция“, в зоните за безопасност;
- в) свързва се по радиостанция на честота **121.830MHz (Мрежа 14)** с дежурния РП - София кула и докладва: „*Площадката е готова за приемане на самолет за обработка на стоянка №.... Екипите и техниката са на безопасно разстояние*“;

Схема за комуникация на етап „операции на площадка“ е показана в т.2 на приложение №3

6. Мерки за безопасност на площадките

6.1. Общи изисквания

- 6.1.1. Длъжностните лица изпълняващи определени дейности на площадките задължително носят облекло в сигнален цвят и светоотразителни ивици.
- 6.1.2. По време на обработка координаторът на екипа на оператора по НО задължително носи средство (телефон, радиостанция) за осигуряване на постоянна връзка с координатора на площадката.
- 6.1.3. Средствата, работещи на площадката трябва да отговарят на изискванията за безопасност на наземното движение – технически изправни, оборудвани със светлинна сигнализация и схема за движение в летателното поле.

6.2. Безопасност при позициониране

- 6.2.1. След пристигане на антиобледенителните антомобили на площадката, същите заемат „изходни“ позиции на определените за това места, и по време на престоя им сигналният маяк се оставя включен с цел видимост на средството.

Всички участници в процеса по антиобледенителна обработка остават на изходни позиции в зоните за безопасност на площадките до спиране на самолета на съответната позиция и получаване на разрешение от координатора на площадката за навлизане.

- 6.2.2. Не се допуска навлизане с други транспортни средства на територията на площадките освен тези, използвани от екипите за антиобледенителна обработка на самолета.

6.2.3. Не се допуска навлизане на повече от едно длъжностно лице от всеки оператор за изпълнение на определени функции по надзор или контрол на площадката.

6.3. Безопасност при обработка

6.3.1. Забранено е преминаване на ТС или СОТ зад спрял на позиция самолет с работещи двигатели.

6.3.2. Забранено е движението на хора и средства пред антиобледенителните автомобили или под стрелата по време на обработка (пръскане).

6.3.3. При обработка на самолет с работещи двигатели с един автомобил, същия след завършване на обработката на лявата страна на самолета се връща обратно, със завой на дясно, преминава пред носа на самолета и продължава обработката от дясната страна на самолета.

Забранено е преминаване на антиобледенителния автомобил зад опашката на самолета за позициониране за обработка на десния борд на самолета!!!

6.3.4. При обработка на самолет с работещи двигатели с два автомобила, за обработка на тялото зад крилото и опашката на самолета, автомобилите се позиционират извън зоната на действие на реактивната струя, а след края на обработката напускат с маневра, без да навлизат в зоната.

6.4. Безопасност при напускане на площадката от самолета

6.4.1. След края на обработката антиобледенителните автомобили заемат изходна позиция на безопасно разстояние от стоянките със обработени самолети.

Забранено е преминаване на антиобледенителния автомобил зад опашката на самолета за позициониране за обработка на десния борд на самолета или за напускане на стоянката след край на обработката!!!

6.4.2. След преместване на автомобилите ръководителят на екипа (Супервайзора) на оператора по НО проверява за заемане на изходна позиция на техниката и екипите и потвърждава на екипажа, че стоянката е чиста и самолетът може да започне рулиране за напускане.

6.4.3. Координаторът на стоянка следи за безопасното разположение на останалите екипи извършващи обработка на съседна позиция и при необходимост дава указания за преместване на безопасно разстояние.

ОТГОВОРНОСТ ЗА СПАЗВАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ ПРИ НАВЛИЗАНЕ И РАБОТА В МАНЕВРЕНАТА ПЛОЩ (НА ПЛОЩАДКАТА) НОСИ ДЕЖУРНИЯТ КООРДИНАТОР (ОТОРИЗИРАНО ЛИЦЕ ОТ ЛЕТИЩНИЯ ОПЕРАТОР).

ВСИЧКИ ПРЕБИВАВАЩИ НА ПЛОЩАДКАТА ЗА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛНА ОБРАБОТКА СА ДЛЪЖНИ ДА ИЗПЪЛНЯВАТ УКАЗАНИЯТА НА ДЕЖУРНИЯ КООРДИНАТОР.

7. Процедура за взаимодействие между операторите при аварийна ситуация в процеса на антиобледенителна обработка

7.1. Прилагане на процедурата

Процедурата се прилага в случаи, когато преди започване или в процеса на извършване на антиобледенителна обработка на самолети възникнат обстоятелства, които водят до невъзможност даден оператор по НО да осигури изпълнение на обработката и това е предпоставка за продължително забавяне или прекъсване на нормалния технологичен процес, което би довело до натрупване на непредвидени закъснения от планираните часове на следващи излитащи самолети от летище София.

Такива предпоставки в условия на трафик (повече от два чакащи за обработка самолета) могат да бъдат:

- а) невъзможност да се осигури сертифициран персонал на оператора за изпълнение на операциите;
- б) невъзможност да се осигури задължителния минимален брой от 2 два опериращи антиобледенителни автомобила преди началото на серия обработки;
- в) отказ (авария) на автомобил по време на изпълнение на обработката, свързан със:
 - технически проблем (авария на система и агрегат);
 - изчерпване на разполагаемото количество антиобледенителна течност по време на обработка и невъзможност да се зареди автомобила с нова такава, преди начало на следваща обработка;
 - изчерпване на разполагаемото количество гориво в резервоара на автомобила по време на обработка и невъзможност да се зареди автомобила преди начало на следваща обработка.
- г) други причини възпрепятстващи изпълнение на операциите.

7.2. Действия на отговорните длъжностни лица

7.2.1. При липса на капацитет за изпълнение на операциите (случаи описани в т.2 „а“и„б“) Отговорният ръководител на операциите от екипа на оператора по НО е длъжен да информира дежурния координатор на антиобледенителната площадка и да предприеме действия за преотстъпване (възлагане) на дейността на друг оператор до момента на осигуряване на необходимия капацитет.

7.2.2. При отказ на автомобил по време на обработката (случаи описани в т.2”в“)

- а) действия на ръководителя на екипа на оператора по НО:
 - при установяване на отказа незабавно докладва на координатора на площадката, като го уведомява за очакваното време за забавяне на обработката с един автомобил;
 - предприема необходимото за извеждане на аварирания автомобил на безопасно разстояние в зоната на площадката или извън нея (ако това е възможно);

Отстраняване на авария в зоната на площадката се допуска само ако това не е съпроводено с източване на ГСМ и опасност от замърсяване и ако действията не пречат на нормалната работа на останалите оператори.

- контролира довършването на започнатата обработка на самолета с един автомобил;
- при вероятност преди следваща обработка да не бъдат осигурени 2 опериращи автомобила, заявява необходимостта от възлагане на дейността на друг оператор.

б) действия на координатора от Летищния оператор на площадката.

- при отказ на автомобил на ОНО в хода на обработка на самолет, регистрира часа на отказа и времето за което се довършва обработката с един автомобил;
- веднага изисква от ръководителя на екипа на оператора по НО пълна информация за причината и очакваното време за забавяне на операциите след аварията;
- незабавно се свързва с дежурните в ОЦ и РП София-кула и ги информира за причината и очакваното време за забавяне на операциите след аварията;
- при невъзможност да се възстанови обработката на следващ самолет с два автомобила и това налага изчакване за обработка на следващи самолети от други оператори, изисква приемане на действия за възлагане на следващи обработки на друг оператор (попълване на „Заявка за преотстъпване изпълнението на антиобледенителна обработка“);
- след вземане на окончателно решение как ще продължат обработките информира дежурните в ОЦ и РП София-кула;
- съхранява бланки „Заявка за преотстъпване изпълнението на антиобледенителна обработка“ и при поискване ги предоставя на операторите по НО за попълване. *(бланката е приложена към настоящата процедура)*

8. Контрол и санкции

Настоящата процедура е задължителна за изпълнение от всички оператори по НО, извършващи антиобледенителна обработка на самолети на територията на летище София. Задължението за спазване на процедурата се удостоверява с подписи на ръководителите на операторите за които тя се отнася.

8.3.1. Контрол

Контрола по изпълнението и се осъществява от летищния оператор, чрез дежурните координатори на антиобледенителната площадка, служители в сектор КБП, на отдел „Безопасност на експлоатацията“, дирекция „Безопасност“.

8.3.2. Санкции

При регистрирано неизпълнение на разписаните в Процедурата действия, довели до нарушения на регулярността на полетите, поради генерирани на закъснения на самолети при обработка, летищният оператор изпраща доклад до ГД ГВА за провеждане на разследване и приемане на коригиращи мерки, съобразно предвиденото в ЗГВ.

Забележка: Допуска се извършване на обработка на самолет с един камион, единствено в случаите, когато се изпълнява локална обработка в зоната на крилата или ако няма чакащи за обработка други самолети, обслужвани от други оператори по НО.

9. Приложения

Съгласували:

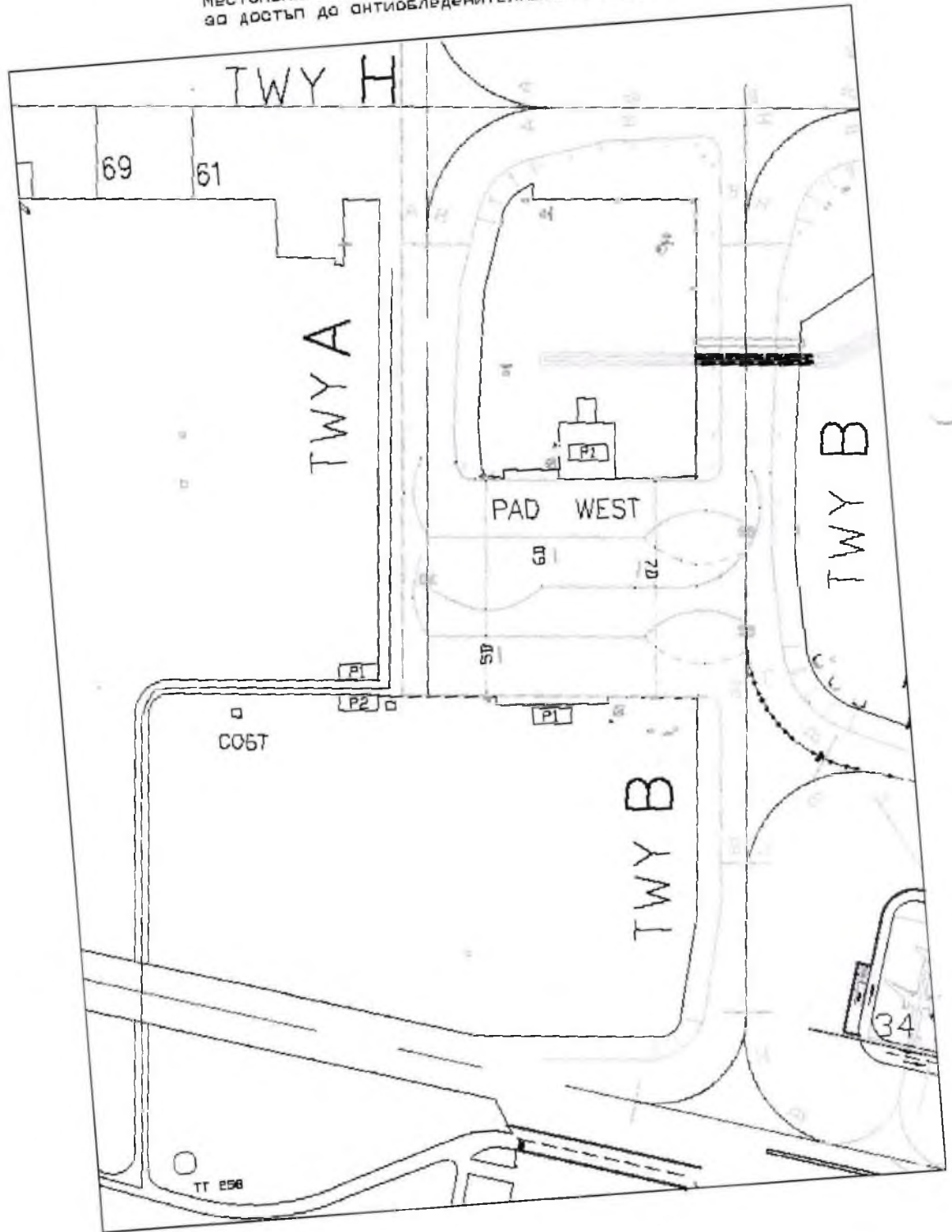
1. Ивайло Митев, директор дирекция „Безопасност“
2.Юлиян Костов, директор дирекция ЛОП
3.Ростислав Бъчваров, ръководител отдел ОЦ

Изготвил:Тони Петков, ръководител отдел БЕ

Инструкция
за реда за извършване на антиобледенителна обработка
на самолетите на територията на летище София

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Фигура 2 - Запад /PAD WEST/
Местоположение, конфигурация и маршрут
за достъп до антиобледенителната площадка



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Фигура 2- 'Запад' /PAD WEST/
Местоположение, конфигурация и маршрут
за достъп до антиобледенителната площадка

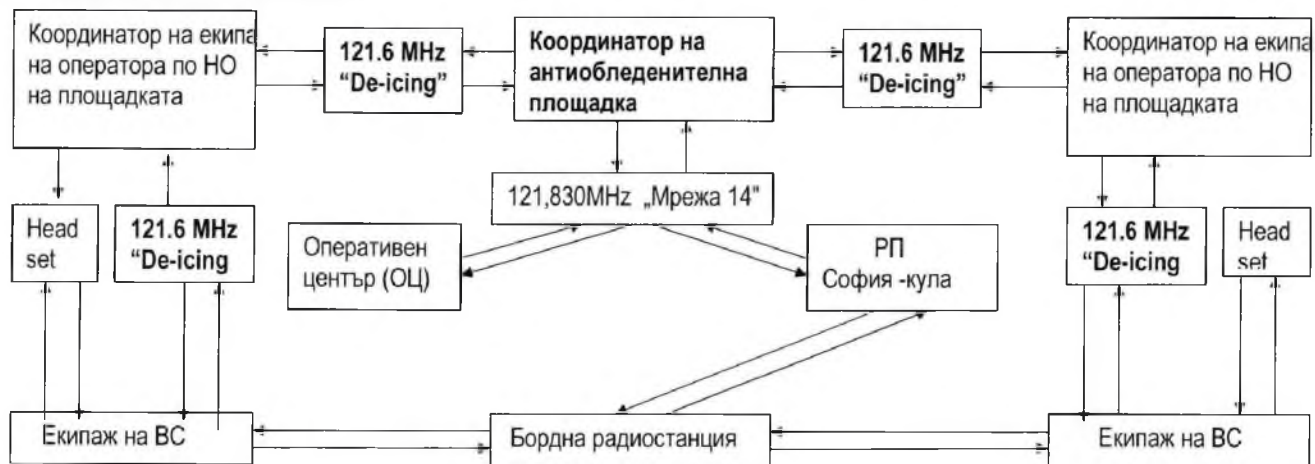


Схема на комуникация на площадката за противообледенителна обработка

1. Етап „Заявка за обработка“



2. Етап „Заявка за обработка“



Приложение №3

ЗАЯВКА
за изпълнение прехвърляне на антиобледенителна обработка на самолет
(Request for De/Anti-icing treatment of airplane)

ЗАЯВЕНО ОТ: (оператор по НО) REQUESTED BY: (GH Operator)		ПРИЕЛ ЗАЯВКАТА: (оператор по НО) ACCEPTED BY: (GH Operator)		
Дата (Date).....		Час (Time).....		
Площадка за антиобледенителна обработка (Platform for aircraft de/anti-icing (PAD))		Изток <input type="checkbox"/> (East)	Запад <input type="checkbox"/> (West)	
Стоянка (позиция) на площадката за антиобледенителна обработка Stand (position) at PAD				
<p>Заявителят преотстъпва обработката, а приелият заявката се съгласява да извърши антиобледенителна обработка на самолет, както следва: (Notifier delegates performance of treatment and receiving party agrees to perform de/anti-icing treatment of airplane, as follow:)</p>				
Тип на ВС (A/c type)	Регистрация (Registration)	Полет № (Flight №)	Направление (Destination)	Планиран час на излитане Scheduled time of departure
Забележки: (Remarks)				
ЗАЯВЕНО ОТ: REQUESTED BY: (име, фамилия / names) (длъжност / position) (подпис / signature)		ПРИЕТО ОТ: ACCEPTED BY: (име, фамилия /names) (длъжност / position) (подпис / signature)		