

AD 1 ЛЕТИЩА/ВЕРТОЛЕТНИ ЛЕТИЩА - УВОД

AD 1.1 НАЛИЧНОСТ НА ЛЕТИЩА/ ВЕРТОЛЕТНИ ЛЕТИЩА И УСЛОВИЯ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕТО ИМ

1. Общи условия

1.1 Общи условия, при които летищата/вертолетните летища и свързаните с тях съоръжения са налични за използване:

1.1.1 На ВС, изпълняващи търговски полети, не се разрешава излитане от и кацане на други освен изброените в сборник AIP летища/вертолетни летища, освен в случай на аварийна ситуация или след специално разрешение, получено от ГД ГВА.

1.1.2 Гражданските летища за обществено ползване, които са държавна собственост, се ползват от летищни оператори - търговци, на които е възложена концесия за строителство или концесия за услуги по реда на Закона за концесиите, или от търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала.

1.1.3 Гражданските летища, на които могат да се приемат граждански ВС, се определят от министъра на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на отбраната, министъра на финансите, министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция "Национална сигурност" с изричното съгласие на собственика на летището.

1.1.4 Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията определя гражданските летища за обществено ползване в Република България.

1.1.5 Полети във въздушното пространство и от до летищата на Република България се извършват само след получаване на разрешение за извършване на полета съгласно правилата, посочени в подраздел GEN 1.2.

1.2 Приложими документи на ICAO

1.2.1 Прилагат се стандартите и препоръчителните практики, съдържащи се в следните документи на ICAO:

- Приложение 14, Част 1 - Дизайн и експлоатация на летища, и Част 2 - Вертолетни летища;
- Документ 7030 - Допълнителни регионални процедури.

1.2.2 Различия от стандартите и препоръчителните практики на ICAO, ако има такива, са посочени в подраздел GEN 1.7.

2. Използване на военни летища

NIL

3. Процедури при намалена видимост (LVP)

3.1 Обявяването на летище като пригодно за категория II или категория III операции означава, че е налично подходящо оборудване на летището и че процедурите, разработени за такива операции, са определени и се прилагат, когато е уместно.

AD 1 AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

1. General conditions

1.1 General conditions under which aerodromes/heliports and associated facilities are available for use:

1.1.1 Commercial flights are not permitted to take-off from or land at any other aerodrome/heliport not listed in this AIP except in cases of real emergency or when special permission has been obtained from the CAA.

1.1.2 Civil aerodromes for public use, constituting state property, shall be used by commercial airport operators who have been granted a concession for construction or concession for services under the terms and procedures as per the Concessions Act, or commercial companies where the State is the single proprietor of the company assets.

1.1.3 All civil aerodromes that may receive civil aircraft shall be designated by the Minister of Transport and Communications in agreement with the Minister of Defence, the Minister of Finance, the Minister of Interior and the Chairperson of the State Agency for National Security upon the airport owner's explicit consent.

1.1.4 The Council of Ministers shall, on advice of the Minister of Transport and Communications, designate the civil aerodromes for public use in the Republic of Bulgaria.

1.1.5 Flight operations in the Bulgarian airspace and to/from aerodromes in the Republic of Bulgaria are operated only after receiving flight clearance in accordance with the rules of subsection GEN 1.2.

1.2 Applicable ICAO documents

1.2.1 The standard recommended practices and procedures contained in the following ICAO documents are applied:

- Annex 14, Volume 1 - Aerodrome Design and Operations, and Volume 2 - Heliports;
- DOC 7030 - Regional Supplementary Procedures.

1.2.2 Differences from ICAO standards and recommended practices, if any, are detailed in GEN 1.7.

2. Use of military air bases

NIL

3. Low visibility procedures (LVP)

3.1 Promulgation of an aerodrome as available for Category II or Category III operations means that it is suitably equipped and that procedures appropriate to such operations have been determined and are applied when relevant.

3.2 Обявяването предполага, че са налични поне следните съоръжения:

3.2.1 ILS - сертифициран за съответната експлоатационна категория.

3.2.2 Осветление - подходящо за съответната категория.

3.2.3 RVR система - може да бъде автоматична или управляема система за категория II; автоматична система за категория III.

3.3 Трябва да бъдат прилагани специални процедури и предпазни мерки по време на категория II и категория III операции, които да са предназначени да осигурят защита на ВС при полети в условия на намалена видимост и за избягване на смущения на сигналите на ILS.

3.3.1 Защитата на сигналите на ILS по време на категория II или категория III операции може да изисква местата за изчакване преди излитане да бъдат поотдалечени спрямо ПИК, отколкото местата за изчакване, използвани при добро време.

3.3.2 Такива места за изчакване трябва да са подходящо маркирани и обозначени, съгласно спецификациите в Приложение 14, том I на ICAO, от едната или от двете страни на ПР; може да има и стоп линия от червени светлини.

3.3.3 За ВС, което рулира извън ПИК по време на категория III операции, изходните осев светлини на ПР са цветно кодирани, за да се осигури уведомяването при освобождаване на ПИК; цветното кодиране завършва на границата на критичната/чувствителната зона на ILS.

3.3.4 От пилотите се изисква да уведомят чрез обаждане, когато ВС достигне цветно кодираната част от изходните осев светлини на ПР, като се вземе предвид размерът на ВС, за да се гарантира, че ВС изцяло е извън критичната/чувствителната зона на ILS.

3.4 При реални категория II или категория III метеорологични условия пилотите ще бъдат информирани от органа за КВД за всякакви неизправности в обявените съоръжения, така че да могат да променят своите минимума, ако е необходимо, в съответствие с ръководство за експлоатация на ВС.

3.4.1 Пилотите, които желаят да извършат тренировъчен подход за категория II или категория III, трябва да поискат „Practice Category II (or Category III)“ при първоначален контакт с органа за контрол на подхода. При този вид подходи няма гаранция, че ще бъдат приложени пълните защитни процедури и пилотите трябва да предвидят възможността за последващо смущение на ILS сигнала.

3.5 Повече информация относно изискванията към оператора на ВС при експлоатация с намалени минимума, категория II и категория III, се съдържа в EASA Air Operations Regulation част SPA, подчаст E, който може да бъде намерен на уебсайта на EASA.

4. Експлоатационни минимума на летищата

NIL

5. Друга информация

NIL

3.2 Promulgation implies that at least the following facilities are available:

3.2.1 ILS - certificated to relevant performance category.

3.2.2 Lighting - suitable for category promulgated.

3.2.3 RVR system - may be automatic or manned system for Category II; automatic system for Category III.

3.3 Special procedures and safeguards shall be applied during Category II and III operations. In general, these are intended to provide protection for aircraft operating in low visibilities and to avoid disturbance of the ILS signals.

3.3.1 Protection of ILS signals during Category II or III operations may dictate that pre-take-off holding positions be more distant from the runway than the holding positions used in good weather.

3.3.2 Such holding positions shall be appropriately marked and shall display signs conforming to the specifications in Annex 14, Volume I, on one or both sides of the taxiway; there may also be a stop bar of red lights.

3.3.3 For aircraft taxiing off the runway during Category III operations, exit taxiway centre line lights are colour-coded to facilitate notification of runway vacation; the colour coding ends at the boundary of the ILS critical/sensitive area.

3.3.4 Pilots are required to make a “Runway Vacated” call on RTF when the aircraft has reached the colour code of part of the exit taxiway centre line lights, due allowance being made for aircraft size to ensure that the entire aircraft is clear of the ILS critical/sensitive area.

3.4 In actual Category II or III weather conditions, pilots shall be informed by ATC of any unserviceabilities in the promulgated facilities so that they can amend their minima, if necessary, according to their operations manual.

3.4.1 Pilots who wish to carry out a practice Category II or Category III approach are to request Practice Category II (or Category III) Approach on initial contact with Approach Control. For practice approaches there is no guarantee that the full safeguarding procedures will be applied and pilots should anticipate the possibility of a resultant ILS signal disturbance.

3.5 Details of aircraft operator requirements for low minima operations, Category II and III, are contained within EASA Air Operations Regulation Part SPA Subpart E, which can be obtained from the EASA website.

4. Aerodrome operating minima

NIL

5. Other information

NIL