

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

Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 101 от 15.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 49 от 19.06.2007 г., бр. 38 от 18.05.2012 г., доп., бр. 26 от 7.04.2015 г., изм., бр. 34 от 28.04.2017 г., изм. и доп., бр. 40 от 15.05.2018 г., бр. 53 от 26.06.2018 г.

Глава първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. (1) С тази наредба се определят условията и редът за:

1. издаване на удостоверение за експлоатационна годност на граждански летища, летателни площадки и на системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства (ВС), товарене и разтоварване на багажи и товари (включително и поща);
2. издаване на лиценз на летищни оператори и оператори по наземно обслужване или самообслужване на летища по чл. 43, ал. 2, т. 1 и 2 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ);
3. достъп до пазара по наземно обслужване в гражданско летище за обществено ползване, както и условията и редът, при които могат да бъдат налагани ограничения на достъпа.

(2) С тази наредба се определят и изискванията към обектите по ал. 1, т. 1.

Чл. 2. Удостоверението за експлоатационна годност на летище или летателна площадка, както и удостоверението за експлоатационна годност на другите обекти по чл. 1, ал. 1, т. 1 удостоверяват, че съответният обект отговаря на определените стандарти, условия и изисквания.

Чл. 3. (1) Лицензът за летищен оператор удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналят на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището.

(2) Лицензът за оператор по наземно обслужване или самообслужване удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналят на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари.

(3) Лицензът за оператор по наземно обслужване или самообслужване се издава за дейностите съгласно приложение № 1.

Чл. 4. Всяко лице, на което е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване или самообслужване за конкретна дейност, има право на достъп до пазара по наземно обслужване за дейността на съответното гражданско летище за обществено ползване при условията на чл. 48д, ал. 5, 6 и 7 от Закона за гражданското въздухоплаване.

Чл. 5. Не се допуска:

1. провеждането на полети от и до граждански летища или летателни площадки, за които няма валидно удостоверение за експлоатационна годност;
2. използването на гражданско летище или летателна площадка в по-високи категории от посочените в удостоверението за експлоатационна годност;
3. използването на системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи, които нямат валидно удостоверение за експлоатационна годност;
4. извършването на дейност като летищен оператор или оператор по наземно обслужване или самообслужване от лице, което няма издаден лиценз за дейността;
5. извършването на дейност като оператор по наземно обслужване или самообслужване от лице, което не е получило разрешение за достъп до пазара, когато за дадена дейност на съответното гражданско летище за обществено ползване са въведени ограничения по чл. 48д, ал. 5 или ал. 8, т. 1 и 2 ЗГВ.

Чл. 6. Главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА") или оправомощено от него длъжностно лице издава удостоверение за експлоатационна годност на граждански летища и летателни площадки съгласно приложение № 2 и системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на ВС, товарене и разтоварване на багажи и товари (включително и поща).

Чл. 7. Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице издава удостоверение за експлоатационната годност за всяка от следните системи и съоръжения:

1. стационарни багажни ленти в пътническите терминали;
2. транспортни ленти за товарене или разтоварване на багажи и товари;
3. гишета за регистрация на пътниците (транспортна лента и теглилка);
4. теглилки за багажи и товари;
5. информационни системи за пътници;
6. системи за регистрация на пътници и обработка на багажите им;
7. техника за транспортиране на багажи, товари и поща;
8. техника за натоварване и разтоварване на багажи, товари и поща;
9. перонни автобуси;
10. средства за наземно електрозахранване;
11. горивозареждащи машини и транспортни автоцистерни;
12. средства за обслужване на санитарните възли на самолетите;
13. подвижни стълби за качване и слизане на пътниците;
14. средства за зареждане на самолетите с вода за пиене;
15. средства за противообледенителна обработка на ВС;
16. влекачи, включително влекачи на ВС;
17. машини за зареждане на бордния бюфет;
18. (нова - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) пътнически ръкави (air bridges);

19. (нова - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) системи за насочване на самолета към стоянка.

Чл. 8. (1) Главна дирекция "ГВА" поддържа регистър на летищата и летателните площадки, за които е издадено удостоверение за експлоатационна годност, който съдържа най-малко данни за:

1. наименование на обекта;
2. собственик и/или ползвател на обекта;
3. местоположение на обекта - координати в система WGS-84 на контролната точка на летището;
4. дати на проверки за удостоверяване на експлоатационна годност;
5. дата на издаване на удостоверението за експлоатационна годност;
6. причини и дата на отнемане или спиране на удостоверението за експлоатационна годност.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" поддържа регистър за обектите по чл. 7, за които е издадено удостоверение за експлоатационна годност, който съдържа данните по ал. 1 и:

1. държава и търговско наименование на производителя;
2. дата на производство и дата на въвеждане в експлоатация;
3. технически паспорт на обекта.

Чл. 9. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" поддържа регистър за издадени лицензи за летищен оператор и оператор по наземно обслужване или самообслужване.

(2) Регистърът по ал. 1 съдържа информация за:

1. име и ЕГН или наименование на лицето, на което е издаден лицензът, единен идентификационен код и номер по данъчна регистрация;
2. седалище и адрес на управление на летищния оператор или оператора по наземно обслужване или самообслужване;
3. летището, за което е издаден лицензът;
4. дейността, за която е издаден лицензът;
5. причини и срок на ограничаване или спиране на правата по лиценза;
6. причини и дата на отнемане на лиценза.

Чл. 10. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация":

1. издава или отказва издаването на удостоверения за експлоатационна годност;
2. извършва проверки на експлоатационната годност на летища, летателни площадки и другите обекти по чл. 1, ал. 1, т. 1;
3. извършва проверки на експлоатационната годност на системите и съоръженията за наземно обслужване;
4. извършва проверки на организацията на дейностите, извършвани на летищата и летателните площадки;
5. одобрява ръководства за управление и експлоатация на летища, летателни площадки и наземни дейности;
6. одобрява съгласуван с Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" (ДП "РВД") акт за основните технически и експлоатационни характеристики и ръководство за управление и експлоатация на

летища и летателни площадки;

7. дава задължителни предписания за организацията на летищните дейности във връзка със сигурността и безопасността на въздухоплаването;

8. ограничава или забранява експлоатацията на летища и летателни площадки, които не отговарят на изискванията за безопасност на полетите;

9. извършва планови (периодични - не по-малко от веднъж годишно) и извънредни проверки на дейността, техниката и персонала на летищните оператори и операторите по наземно обслужване или самообслужване за спазване на изискванията за безопасност и сигурност на въздухоплаването, включително и за установяване на съответствие на условията за издаването на лиценза;

10. извършва планови (периодични - не по-малко от веднъж годишно) и извънредни проверки на летищата и летателните площадки за спазване на изискванията за безопасност и сигурност на въздухоплаването, включително за установяване на съответствие с условията за издаването на удостоверение за експлоатационна годност;

11. ограничава, временно спира или прекратява правата по издаваните удостоверения и лицензи;

12. ограничава броя на операторите, допуснати до пазара на наземно обслужване за всяко летище;

13. проверява спазването на изискването за разграничаването на счетоводните записвания за наземно обслужване по чл. 53, ал. 1.

Чл. 11. (1) Проверките по чл. 10, т. 9 или т. 10 се извършват от определено от главния директор на ГД "ГВА" лице - инспектор (или инспектори), което изготвя доклад за резултатите от проверката.

(2) Ако при извършването на проверката се констатира нарушение или несъответствие с условията за издаване на съответното удостоверение или лиценз:

1. инспекторите дават задължителни предписания за отстраняването им;

2. в доклада от проверката се включват предложения до главния директор на ГД "ГВА" за ограничаване на правата, временно спиране или отнемане на удостоверението или лиценза;

3. главният директор или оправомощено от него длъжностно лице налага предвидените в ЗГВ административни наказания.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Ако в доклада от периодична годишна проверка по чл. 10, т. 9 или т. 10 не са констатирани нарушения, главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или определено от него лице удостоверява това обстоятелство чрез заверка на съответното удостоверение или лиценз.

(4) При проверка за изпълнение на дадените задължителни предписания инспекторите по въздухоплаване съставят доклад, в който констатира дали предписанията са изпълнени, а несъответствията са отстранени, а ако правата по съответния документ са ограничени или спрени - правят предложение до главния директор на ГД "ГВА" за възстановяването или прекратяването на тези права.

Чл. 12. (1) На гражданските летища за обществено ползване за обслужване на международни и вътрешни превози, за обслужване на полети за авиационни и други услуги, срещу заплащане, летищната администрация поддържа обявените категории на летището в съответствие с издаденото удостоверение за експлоатационна годност.

(2) Летищната администрация:

1. осигурява безпрепятствен достъп на инспекторите по въздухоплаване, лицата, осъществяващи държавен противопожарен надзор, аварийно-спасителна дейност, и служителите по сигурността;

2. уведомява незабавно ГД "ГВА" за промените или отклоненията от техническите норми, изисквания и правила за безопасност и сигурност;
3. ежедневно контролира дейността на операторите по наземно обслужване или самообслужване с оглед спазване на изискванията за безопасност и сигурност;
4. изпълнява задълженията по чл. 48а, ал. 3 ЗГВ.

Чл. 13. Собственикът или ползвателят на летище за обслужване на полети за авиационни и други услуги и на технологично летище или летателна площадка поддържат обявените категории в съответствие с издаденото удостоверение за експлоатационна годност на летището или летателната площадка, като:

1. поддържат летателното поле;
2. ограничават и отстраняват препятствията;
3. поддържат визуалните сигнални средства;
4. извършват аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на полетите на територията на летището и в неговата околност;
5. осигуряват охраната на летището и сигурността на полетите;
6. организират управлението на движението на територията на летището;
7. поддържат оборудването, съоръженията, инсталациите и оборудването за електроснабдяване;
8. дават безпрепятствен достъп на инспекторите по въздухоплаване, лицата, осъществяващи държавен противопожарен контрол, аварийно-спасителна дейност, и служителите по сигурността;
9. незабавно уведомяват ГД "ГВА" за промените или отклоненията от техническите норми и изисквания за безопасност и сигурност при обслужване на полетите;
10. предоставят на ГД "ГВА" данните за летището, които се изискват, съгласно наредбата;
11. незабавно уведомяват ГД "ГВА" за промени в собствеността и правото на ползване на летището;
12. изготвят и актуализират съдържанието на "Ръководство за управление и експлоатация на летище" и го представят за одобрение в ГД "ГВА";
13. предоставят данни за летището на службата за аеронавигационно информационно обслужване в ДП "РВД".

Чл. 14. Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение":

1. осигурява, поддържа и експлоатира съоръженията, системите и оборудването за комуникационно, навигационно, обзорно, енергийно, светотехническо, метеорологично и аеронавигационно осигуряване на полетите и съпътстващата ги инфраструктура в съответствие с удостоверението за експлоатационна годност на летището;
2. уведомява летищния оператор и собственика (ползвателя) на летището или летателната площадка за всички технически или организационно-технологични промени;
3. координира с летищния оператор и собственика на летището или летателната площадка процедурите, свързани с безопасността и сигурността на полетите;
4. предоставя на летищния оператор или на собственика (ползвателя) на летище или летателна площадка данни по приложения № 3, 4, 5 и 6, свързани с изготвянето на акт за основните технически и експлоатационни характеристики на летището или летателната площадка;
5. съгласува акта за основните технически и експлоатационни характеристики и ръководството за управление и експлоатация на летище и летателна площадка в съответствие с предмета му на дейност.

Чл. 15. Операторът по наземно обслужване или самообслужване на съответна дейност поддържа съоръженията, оборудването и друга техника при изпълнение на съответната дейност по наземно обслужване в съответствие с удостоверението за експлоатационна годност на съответния обект.

Глава втора

УСЛОВИЯ И РЕД ЗА ИЗДАВАНЕ НА УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИОННА ГОДНОСТ НА ЛЕТИЩЕ И ЛЕТАТЕЛНА ПЛОЩАДКА

Раздел I

Общи положения

Чл. 16. Удостоверение за експлоатационна годност на гражданско летище се издава, когато са спазени изискванията на наредбата и когато:

1. техническите характеристики на летателното поле и съоръженията, ограничаването на препятствията, оборудването, визуалните аеронавигационни средства, летищните служби и техническата инфраструктура отговарят на изискванията по Наредба № 14 от 2000 г. за летищата и летищното осигуряване (ДВ, бр. 103 и 104 от 2000 г.);
2. метеорологичното осигуряване на летището отговаря на изискванията, определени в Наредба № 3 от 2006 г. за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване (ДВ, бр. 6 от 2006 г.);
3. информационното обслужване на полетите отговаря на изискванията, определени в Наредба № 15 от 1999 г. за аеронавигационно информационно обслужване (ДВ, бр. 96 от 1999 г.);
4. аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване съответства на изискванията, определени в Наредба № 3 от 1996 г. за аварийно-спасителното осигуряване на полетите в гражданските летища (ДВ, бр. 57 от 1996 г.).

Чл. 17. Удостоверение за експлоатационна годност на летателна площадка се издава, когато:

1. са спазени изискванията на наредбата и когато техническите характеристики на летателното поле и съоръженията, ограничаването на препятствията, оборудването, визуалните аеронавигационни средства, летищните служби и техническата инфраструктура отговарят на изискванията, определени в Наредба № 14 от 2000 г. за летищата и летищното осигуряване;
2. има одобрена от ГД "ГВА" обзорна ситуация на прилежащата територия, включително въздушните подходи в мащаб 1:5000 или 1:25 000 с отбелязан достъп до летателната площадка с други видове транспорт от близките селища, а също и геодезическо заснемане в мащаб 1:1000 на летателното поле, сградите, съоръженията и подземната инфраструктура;
3. собственикът или ползвателят на летателна площадка е представил за съгласуване в ГД "ГВА" проекта по чл. 48 ЗГВ.

Раздел II

Ред за издаване на удостоверение за експлоатационна годност на гражданско летище или летателна площадка

Чл. 18. (1) (Доп. – ДВ, бр. 53 от 2018 г.) Кандидатът за удостоверение за експлоатационна годност на гражданско летище и летателна площадка подава заявление до ГД "ГВА", в което се посочват данни за идентификация на лицето (единен идентификационен код (ЕИК), код по БУЛСТАТ или други съгласно националното законодателство на лицето).

(2) Към заявлението се прилагат:

1. (доп. – ДВ, бр. 26 от 2015 г., изм., бр. 34 от 2017 г., отм., бр. 53 от 2018 г.);

2. документи, удостоверяващи правото на собственост или правото да ползва терена и съоръженията на летището или летателната площадка;

3. ръководство за управление и експлоатация на гражданско летище за обществено ползване със съдържание съгласно приложение № 3 или ръководство за управление и експлоатация на летателна площадка съгласно приложение № 4;

4. акт за основните характеристики и техническо състояние на гражданско летище за обществено ползване със съдържание съгласно приложение № 5 или акт за основните характеристики и техническо състояние на летателна площадка съгласно приложение № 6;

5. разрешение, издадено съгласно чл. 82, ал. 4 и 5 от Закона за опазване на околната среда;

6. документ за платена такса по чл. 120, ал. 4, т. 1 ЗГВ.

(3) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице определя със заповед в срок до 5 дни от подаване на заявлението комисия за разглеждането му.

Чл. 19. Комисията проверява документите по чл. 18, ал. 2, спазването на изискванията по чл. 16 и 17, както и:

1. близостта на летището или летателната площадка до други граждански летища, летателни площадки, военни летища или населени места;

2. препятствията и характера на местността;

3. всички съществуващи ограничения;

4. особеностите на контролираното въздушно пространство;

5. всички съществуващи схеми на полети;

6. условия, свързани с опазването на околната среда.

Чл. 20. (1) При непълнота и нередовност на заявлението и документите на кандидата се дава възможност да отстрани допуснатите нередовности в 10-дневен срок от уведомяването.

(2) Ако кандидатът не отстрани нередовностите в срока по ал. 1, заявлението не се разглежда и процедурата се прекратява със заповед на главния директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице.

Чл. 21. Заявленията се разглеждат в срок до 30 дни, съответно удължен със срока за отстраняване на нередовностите по чл. 20, ал. 1.

Чл. 22. Комисията извършва проверка на място след проверка на заявлението и приложенията към него. Комисията проверява:

1. съдържанието на ръководство за управление и експлоатация на летището или летателната площадка и акта за основните характеристики и техническото състояние на летателната площадка;
2. размерите и състоянието на повърхността на:
 - а) писта за излитане и кацане;
 - б) странични ивици за безопасност;
 - в) летателната писта;
 - г) краен участък за безопасност;
 - д) краен участък за безопасност и участъците, свободни от препятствия;
 - е) пътека за рулиране;
 - ж) странична ивица за безопасност на пътека за рулиране;
 - з) лентите на пътека за рулиране;
 - и) пероните;
3. наличието на препятствия над повърхността за ограничаване на препятствията на летателната писта и в околността му;
4. аеронавигационните светлини и протоколи за тяхна летателна проверка за:
 - а) системата от светлини на писта за излитане и кацане и пътека за рулиране;
 - б) входни светлини;
 - в) PAPI/APAPI или TVASIS/AT-VASIS;
 - г) прожекторно осветяване на перона;
 - д) защитни светлини на препятствията;
 - е) светлини, които се задействат от пилота, ако има такива;
 - ж) система за визуално присъединяване с телескопичния мост;
5. резервните източници на електрозахранване;
6. ветроуказателите;
7. осветяването на ветроуказателите;
8. летищната вертикална и хоризонтална маркировка и маркери;
9. знаците на работната площ;
10. оборудването и инсталациите за извършване на аварийно-спасителни и противопожарни работи;
11. оборудването, предназначено за техническо обслужване на летището, вкл. за техническо обслужване на средствата в контролираната зона, както и на средството за измерване на спирачния ефект на писта за излитане и кацане;
12. оборудването за почистване на снега от писта за излитане и кацане;
13. оборудването за преместване на въздухоплавателни средства, загубили способност да се придвижват сами;
14. радиостанциите за двустранна връзка, инсталирани на транспортните средства за използване от летищния

оператор и от операторите по наземно обслужване на работната площ;

15. наличието на светлини, които могат да създадат заплаха за безопасността на полетите;

16. горивозареждащите средства;

17. наличието на лазерни излъчватели на района и около летището или летателната площадка;

18. отводнителната система на летателното поле.

Чл. 23. До изтичане на срока по чл. 21 комисията приключва работата си с доклад до главния директор на ГД "ГВА", в който се предлага да се издаде или да се откаже издаването на удостоверение за експлоатационна годност.

Чл. 24. (1) В срок до 10 дни след представяне на доклада на комисията или след изтичане на срока по чл. 21 главният директор на ГД "ГВА":

1. издава удостоверение за експлоатационна годност, когато са изпълнени изискванията за издаването му;

2. отказва мотивирано издаването на удостоверение за експлоатационна годност - не са изпълнени изискванията за издаването му.

(2) Удостоверението за експлоатационна годност се издава по образец съгласно приложение № 7 за летище и приложение № 8 за летателна площадка.

Чл. 25. (1) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице мотивирано отказва издаването на удостоверение за експлоатационна годност на гражданско летище или летателна площадка, когато:

1. комисията по чл. 18, ал. 3 установи несъответствия в подадените документи с изискванията на тази наредба, които не са отстранени от кандидата;

2. резултатите от инспекцията установят несъответствие с изискванията на Наредба № 14 от 2000 г. за летищата и летищното осигуряване (ДВ, бр. 103 и 104 от 2000 г.), Наредба № 3 от 2006 г. за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване (ДВ, бр. 6 от 2006 г.), и Наредба № 2320 от 2006 г. за условията и реда за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване (ДВ, бр. 14 от 2006 г.);

3. съдържанието на "Ръководството за управление и експлоатация на летището или летателната площадка" и резултатите при спазването (изпълнението) му не съответстват на изискванията на тази наредба.

(2) Отказът за издаване на удостоверение за експлоатационна годност на летище или летателна площадка подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Раздел III

Временно спиране на правата или отнемане на удостоверение за експлоатационна годност на летище или летателна площадка и изменения в него

Чл. 26. (1) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице със заповед временно спира правата по издаденото удостоверение в случаите по чл. 11, ал. 2, т. 2 до отстраняване на нарушението или несъответствието с условията за издаване на удостоверение за експлоатационна годност и изпълнението на задължителните предписания, ако извършването на дейността ще застраши сигурността и безопасността на въздухоплаването и ще създаде опасност от настъпване на вреди или застрашаване на живота или здравето на хората.

(2) Главният директор или оправомощено от него длъжностно лице със заповед прекратяват правата и отнемат издаденото удостоверение на летище или летателна площадка, когато:

1. собственикът или ползвателят писмено подаде заявление в срок до 60 календарни дни преди прекратяване експлоатацията на летището или летателната площадка;
2. при прехвърляне правото на собственост или ползването на трето лице;
3. собственикът или ползвателят е обявен в несъстоятелност или ликвидация;
4. летището не отговаря на изискванията, посочени в чл. 16;
5. задължителните предписания, дадени от инспекторите по въздухоплаване, не бъдат изпълнени в указания срок, който независимо от продължаването му не може да бъде повече от една година.

(3) Спрените права по издадено удостоверение за експлоатационна годност на летище или летателна площадка се възстановяват със заповед на главния директор на ГД "ГВА" след представяне на доказателства, че предписанията са изпълнени, летището отговаря на изискванията, посочени в чл. 16, и това е констатирано в доклада от проверката по чл. 11, ал. 4.

Чл. 27. През периода на временното спиране на правата по удостоверението за експлоатационна годност на летището или летателната площадка не могат да излитат и кацат въздухоплавателни средства.

Чл. 28. Временното ограничаване или спиране на правата или отнемането на удостоверението за експлоатационна годност подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 29. (1) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице издава ново удостоверение за експлоатационна годност на летището или летателната площадка, когато:

1. настъпи промяна в ползването и/или управлението на летището или летателната площадка;
2. настъпи промяна в техническите характеристики на летището или летателната площадка, посочени в издаденото удостоверение;
3. собственикът или ползвателят на летището или летателната площадка писмено е заявил изменения в техническата документация и условията, при които е издадено.

(2) Промените в технически и експлоатационни характеристики на летището или летателната площадка се отразяват в ръководството за управление и експлоатация и акта за техническите и експлоатационните характеристики на летището или летателната площадка само със съгласието на ГД "ГВА".

Глава трета

УДОСТОВЕРЯВАНЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИОННАТА ГОДНОСТ НА СВЪРЗАНИ С НАЗЕМНОТО ОБСЛУЖВАНЕ СИСТЕМИ И СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ПЪТНИЦИ, ОБСЛУЖВАНЕ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, ТОВАРЕНЕ И РАЗТОВАРВАНЕ НА БАГАЖИ И ТОВАРИ

Чл. 30. (1) Удостоверение за експлоатационна годност на системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на ВС, товарене и разтоварване на багажи и товари, наричани за краткост системи и

съоръжения за наземно обслужване (ССНО), се издава на собственика или ползвателя им.

(2) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице издава удостоверение за експлоатационна годност на ССНО, когато отговарят на:

1. функционалните и техническите изисквания, определени в приложение № 9;
2. техническите параметри на системите и съоръженията съгласно техническото досие от производителя;
3. протокол за/от метрологична лаборатория за тези, за които има такива;
4. изискванията за безопасност на движението на перона;
5. изискванията за пожарна безопасност;
6. изискванията за безопасно обслужване на ВС.

(3) Удостоверението за експлоатационна годност на ССНО се издава по образец съгласно приложение № 10.

Чл. 31. (Доп. – ДВ, **бр. 53 от 2018 г.**) Кандидатът за удостоверение за експлоатационна годност на ССНО подава до ГД "ГВА" заявление, в което се посочват данни за идентификация на лицето (единен идентификационен код (ЕИК), код по БУЛСТАТ или други съгласно националното законодателство на лицето), придружено със следните документи:

1. (изм. – ДВ, **бр. 53 от 2018 г.**) удостоверение за актуално състояние – за лицата, регистрирани като търговци по законодателството на друга държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство;
2. (отм. – ДВ, **бр. 53 от 2018 г.**);
3. документ, удостоверяващ правото за ползване на обекта;
4. ръководство за експлоатация и техническа поддръжка на съответния ССНО;
5. технически данни и изисквания за експлоатация на обекта;
6. протоколи за съответствие на ССНО с изискванията по приложение № 9, съставени от назначена от кандидата комисия;
7. списък на правоспособните лица, извършващи дейностите по техническа поддръжка и/или експлоатация и техническо обслужване на обекта;
8. документ за платена такса по чл. 120, ал. 4, т. 13 ЗГВ.

Чл. 32. (1) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице временно спира действието или отнема удостоверение за експлоатационна годност на ССНО, когато:

1. собственикът или ползвателят писмено подаде заявление;
2. при прехвърляне правото на собственост на трето лице или промяна на ползвателя;
3. е налице несъответствие с условията по чл. 30, ал. 2.

(2) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице временно спира действието на удостоверението за експлоатационна годност на ССНО до отстраняване на несъответствията, но не повече от три месеца.

(3) Временното спиране или възстановяване на правата или отнемане на удостоверение за експлоатационна годност на ССНО се извършва по реда на чл. 26.

(4) Временното спиране на правата или отнемането на удостоверението за експлоатационна годност на ССНО

подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 33. (1) Собственикът или ползвателят на ССНО осъществява непрекъснат контрол върху експлоатационната им годност.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" осъществява периодичен и/или извънреден контрол върху експлоатационната годност на ССНО, за които е издадено удостоверение за експлоатационна годност.

(3) За констатираните несъответствия с действащите стандарти, технически и експлоатационни изисквания се издават предписания от инспектора, осъществил проверката.

Глава четвърта

ИЗДАВАНЕ НА ЛИЦЕНЗ ЗА ЛЕТИЩЕН ОПЕРАТОР

Чл. 34. Кандидатът за лиценз за летищен оператор на летище, за което има издадено удостоверение за експлоатационна годност трябва да:

1. е финансово стабилен по смисъла на § 3, т. 40 ЗГВ;

2. има персонал, с необходимата квалификация и професионален опит за дейността, като за ръководния персонал минималният професионален опит е:

а) пет години - за лицензиране на летищен оператор на гражданско летище за обществено ползване за обслужване на международни превози;

б) две години - за лицензиране на летищен оператор на гражданско летище за обществено ползване за обслужване на вътрешни превози;

в) една година - за останалите летища;

3. може да създаде и осигури организация, техника и/или технологии, осигуряващи спазването на действащите стандарти и процедури за сигурност и безопасност на лицата, ВС, съоръженията и оборудванията на съответното летище.

Чл. 35. (1) (Доп. – ДВ, бр. 53 от 2018 г.) Кандидатът за лиценз за летищен оператор подава заявление в ГД "ГВА", съдържащо данни за идентификация на лицето (единен идентификационен код (ЕИК), код по БУЛСТАТ или други съгласно националното законодателство на лицето), към което прилага:

1. (изм. – ДВ, бр. 53 от 2018 г.) удостоверение за актуално състояние – за лицата, регистрирани като търговци по законодателството на друга държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство;

2. (отм. – ДВ, бр. 53 от 2018 г.);

3. баланс, отчет за приходите и разходите и отчет за паричния поток, заверени от регистриран одитор;

4. списък с данни, удостоверяващи квалификацията и професионалния опит на лицата по чл. 34, т. 2;

5. доказателства за правата на кандидата да ползва техниката по чл. 34, т. 3;

6. Ръководство за управление и експлоатация на летище;

7. документ за платена такса по чл. 120, ал. 4, т. 2 ЗГВ.

(2) Ръководителят на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице със заповед в срок до 5 дни от подаване на заявлението определя комисия за разглеждането му.

Чл. 36. (1) Нередовни или непълни заявления не се разглеждат, а срокът за издаване на лиценз за летищен оператор спира да тече.

(2) Кандидатът писмено се уведомява за нередовностите в срок до 5 дни след установяването им.

(3) На кандидата се дава възможност да отстрани допуснатите нередовности в 10-дневен срок от уведомяването.

(4) Ако кандидатът не отстрани нередовностите в срока по ал. 3, заявлението не се разглежда и процедурата се прекратява със заповед на главния директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице

Чл. 37. (1) Заявленията се разглеждат в срок до 30 дни от подаване на заявлението, съответно удължен със срока за отстраняване на нередовностите.

(2) Комисията приключва работата си с доклад до ръководителя на ГД "ГВА", в който се предлага да се издаде или да се откаже издаването на лиценз на летищен оператор.

(3) Лицензът на летищен оператор се издава от главния директор на ГД "ГВА" в срок до 10 дни след представяне на доклада на комисията.

(4) Отказът за издаване на лиценз на летищен оператор подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(5) Лицензът за летищен оператор е безсрочен и се издава по образец съгласно приложение № 11.

Чл. 38. (1) Главният директор на ГД "ГВА" със заповед спира правата по издадения лиценз за летищен оператор, когато инспекторите по въздухоплаване констатираха нарушение на изискванията за сигурност и безопасност и на другите задължения, установени със закон, или несъответствие с изискванията за издаването на лиценз и дадат задължителни предписания за отстраняването му, ако извършването на дейността ще застраши сигурността и безопасността на въздухоплаването и ще създаде опасност за настъпване на вреди или застрашаване на живота и здравето на хората.

(2) Правата по издадения лиценз за летищен оператор се възстановяват със заповед на главния директор на ГД "ГВА" след представяне от летищния оператор на доказателства, че предписанията по ал. 1 са изпълнени, летищният оператор отговаря на изискванията по чл. 34 и това е констатирано в доклада от проверка по чл. 11, ал. 4.

Чл. 39. Главният директор на ГД "ГВА" със заповед отнема лиценз на летищен оператор, когато:

1. лицето престане да отговаря на условията по чл. 34, ал. 1;

2. лицензът е издаден въз основа на неистински документи или на документи с невярно съдържание;

3. в случай, че задължителните предписания на инспекторите по въздухоплаването не бъдат изпълнени в указания срок, който, независимо от продължаването му, не може да бъде повече от един месец;

4. по заявление на притежателя в срок до 60 календарни дни преди спиране на дейността;

5. летищният оператор е обявен в несъстоятелност или ликвидация.

Чл. 40. Отказът да бъде издаден, ограничаването, временното спиране на правата или отнемането на лиценз на летищен оператор подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Глава пета

ИЗДАВАНЕ, СПИРАНЕ И ОТНЕМАНЕ НА ЛИЦЕНЗ ЗА ОПЕРАТОР ПО НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ И САМООБСЛУЖВАНЕ

Чл. 41. Кандидатът за лиценз за оператор по наземно обслужване трябва да:

1. има квалифициран персонал с професионален опит и стаж, необходими за извършването на дейността;
2. е представил доказателства за финансова стабилност по смисъла на § 3, т. 40 ЗГВ;
3. (изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) е създал организация и да разполага с техника и/или технологии, осигуряващи спазването на действащите стандарти и процедури за сигурност и безопасност на лицата, въздухоплавателните средства, съоръженията и оборудването на съответното летище; кандидатът доказва, че разполага с необходимата техника и/или технологии, като представи документи, които удостоверяват правото на собственост, наемането или правото да ползва по друг начин съответните техника и/или технологии;
4. има утвърдено от ГД "ГВА" ръководство за извършване на дейността на съответното летище;
5. (нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) е застраховал отговорността си към трети лица, отговорността си за липса или повреда на товари, багажи и поща и по отношение на наетия си персонал - срещу злополука, за което представя застрахователен договор за покриване на всички задължителни по силата на закон рискове.

Чл. 42. (1) Ръководният технически персонал по чл. 41, т. 1 трябва да притежава квалификация за извършване на дейността, за която кандидатства, професионален опит и стаж на ръководния персонал на организационното звено, извършващо дейността за:

- а) гражданско летище за обществено ползване за обслужване на международни превози - най-малко три години;
- б) гражданско летище за обществено ползване за обслужване на вътрешни превози - най-малко една година.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Кандидатът доказва, че се ангажира да разполага с необходимия персонал, като представи списък с управленския персонал и документи, удостоверяващи съответствието с изискванията за квалификация и опит.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Преди издаване на лиценза кандидатът представя документи, удостоверяващи обстоятелството, че се ангажира да наеме персонала по ал. 2 за извършване на заявената дейност. След издаване на лиценза и когато лицензополучателят е започнал дейността си, ГД "ГВА" проверява спазването на поетите ангажименти.

(4) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Кандидатът поема ангажимент организацията по чл. 41, т. 3 да се осигурява чрез:

1. наличието на експлоатационно годна самолетообслужваща техника, наземен транспорт и механизация;
2. наличие на комуникационна техника, съоръжения и оборудване.

(5) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Кандидатът доказва, че е създал организация и се ангажира да разполага с техника и/или технологии по чл. 41, т. 3, като представи списък на техниката и технологиите, съответстващи на оперативните нужди.

(6) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Преди издаване на лиценза кандидатът представя документи, удостоверяващи обстоятелството, че разполага като собственик, наемател или че се ангажира да ползва по друг начин техниката и технологиите в списъка по ал. 5. След издаване на лиценза и когато лицензополучателят е започнал дейността си, ГД "ГВА" проверява спазването на поетите ангажименти.

(7) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Лиценз за оператор по наземно обслужване не се издава преди представяне на доказателствата по ал. 6.

Чл. 43. Операторът по наземно обслужване, получил лиценз за оператор по наземно обслужване:

1. може да извършва една или няколко от дейностите, определени в чл. 48д, ал. 3 ЗГВ, за които е лицензиран за дадено летище;
2. трябва да отговаря на изискванията, определени в чл. 48д, ал. 2 ЗГВ;
3. (нова – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) в срок до 30 юни на следващата година предоставя в ГД "ГВА":
 - а) годишен финансов отчет за предходната финансова година, заверен от регистриран одитор, и одиторския доклад;
 - б) междинен финансов отчет за текущата година.

Чл. 44. (1) (Доп. – ДВ, бр. 53 от 2018 г.) Кандидатът за издаване на лиценз за оператор по наземно обслужване подава заявление в ГД "ГВА", съдържащо данни за идентификация на лицето (единен идентификационен код (ЕИК), код по БУЛСТАТ или други съгласно националното законодателство на лицето), към което прилага:

1. (изм. – ДВ, бр. 53 от 2018 г.) удостоверение за актуално състояние – за лицата, регистрирани като търговци по законодателството на друга държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство;
2. (отм. – ДВ, бр. 53 от 2018 г.);
3. копия на документи, удостоверяващи трудовия стаж и професионалната квалификация на ръководния технически персонал;
4. (изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) копие на документ, удостоверяващ ангажимента да разполага с необходимата техника, като минималният брой и видът на техническите средства за всяка една летищна дейност трябва да отговаря на приложение № 12;
5. копия на баланс, отчет за приходите и разходите и отчет за паричния поток, заверени от регистриран одитор;
6. ръководство за извършване на дейността на съответното летище, утвърдено от ГД "ГВА";
7. документ за платена такса по чл. 120, ал. 4, т. 2 ЗГВ.

(2) Ръководителят на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице със заповед в срок до 5 дни след подаване на заявлението определя комисия за разглеждането му.

Чл. 45. (1) Нередовните или непълните заявления не се разглеждат, а срокът за издаване на лиценза на оператор по наземно обслужване спира да тече. Кандидатът писмено се уведомява за нередовностите в срок до 10 дни след подаване на заявлението.

(2) На кандидата се дава възможност да отстрани допуснатите нередовности в 10-дневен срок от уведомлението.

(3) Ако кандидатът не отстрани нередовностите в срока по ал. 2, заявлението не се разглежда и процедурата се прекратява със заповед на главния директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице.

Чл. 46. (1) Заявленията се разглеждат в срок до 30 дни от подаване на заявлението, съответно удължен със срока за отстраняване на нередовностите.

(2) Комисията приключва работата си с доклад до ръководителя на ГД "ГВА", в който се предлага да се издаде

или да се откаже издаването на лиценз за оператор по наземно обслужване.

(3) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Когато кандидатът е представил списък по чл. 42, ал. 2 и/или ал. 6 и комисията е установила, че е налице съответствие с всички изисквания, комисията изготвя предварителен доклад, в който се предлага да се издаде лиценз, при условие че бъдат представени документи, които доказват, че кандидатът се ангажира да наеме персонала и че кандидатът се ангажира да разполага с техниката и технологиите.

(4) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) В случаите по ал. 3 срокът спира да тече до представянето на документите от кандидата, след като е бил уведомен за предварителния доклад.

(5) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) След представянето на документите от кандидата комисията предлага на главния директор окончателен доклад по ал. 2.

(6) (Предишна ал. 3 - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Лицензът за оператор по наземно обслужване се издава от главния директор на ГД "ГВА" в срок до 10 дни след представяне на доклада на комисията.

(7) (Предишна ал. 4 - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Отказът за издаване на лиценз на оператор по наземно обслужване подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(8) (Предишна ал. 5 - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Лицензът за оператор по наземно обслужване е безсрочен и се издава по образец съгласно приложение № 14.

Чл. 47. (1) Главният директор на ГД "ГВА" със заповед временно спира правата по издадения лиценз за оператор по наземно обслужване, когато:

1. инспекторите по въздухоплаването констатираха нарушение на изискванията за сигурност и безопасност и на другите задължения, установени със закон, или несъответствие с изискванията за издаването на лиценз и дадат задължителни предписания за отстраняването на нарушението или несъответствието, ако извършването на дейността ще застраши сигурността и безопасността на въздухоплаването и ще създаде опасност за настъпване на вреди или застрашаване на живота и здравето на хората;

2. при упражняване на дейността си операторът нарушава утвърденото ръководство за извършване на дейността на съответното летище.

(2) В случаите по ал. 1 правата по издадения лиценз се възстановяват със заповед на главния директор на ГД "ГВА" след представяне на доказателства, че предписанията са изпълнени и това е констатирано в доклада от проверка по чл. 11, ал. 4.

(3) (Нова – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Главният директор на ГД "ГВА" със заповед временно спира правата по издадения лиценз за оператор по наземно обслужване, когато финансовите отчети по чл. 43, т. 3 не са предоставени в ГД "ГВА" в срок един месец от писменото искане, отправено от ГД "ГВА".

Чл. 48. Главният директор на ГД "ГВА" със заповед отнема лиценза за оператор по наземно обслужване, когато:

1. лицето престане да отговаря на изискванията по чл. 42;

2. лицензът е издаден въз основа на неистински документи или на документи с невярно съдържание;

3. задължителните предписания на инспекторите по въздухоплаването не бъдат изпълнени в указания срок, който, независимо от продължаването му, не може да бъде повече от два месеца;

4. по заявление на притежателя в срок до 60 календарни дни преди спиране на дейността;

5. операторът по наземно обслужване е обявен в несъстоятелност или ликвидация.

Чл. 49. Отказът за издаване, ограничаването, временното спиране на правата или отнемането на лиценз на оператор по наземно обслужване или самообслужване подлежи на обжалване по реда на

Чл. 50. Ограничаването, временното спиране на правата или отнемането на лиценза на оператор по наземно обслужване или самообслужване се отразяват в регистъра по чл. 9.

Чл. 51. (1) Кандидат за лиценз по наземно самообслужване може да бъде само лице, притежаващо лиценз за въздушен превозвач.

(2) Правилата на тази наредба се прилагат и за лицензирането за наземно самообслужване.

Глава шеста

ДОСТЪП ДО ПАЗАРА НА НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ

Раздел I

Общи положения

Чл. 52. (1) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) На летище с годишен пътничкооборот над 2 млн. пътници или с годишен товарооборот над 50 000 т броят оператори, които предоставят на трети лица услуги, свързани с обработка на багажи, перонно обслужване на въздухоплавателни средства, обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла, обработка на товари и поща - по отношение на физическото обработване на товари и поща, независимо дали са пристигащи, отпътуващи или трансферни между летищния терминал и въздухоплавателното средство, и са получили достъп до пазара, не може да бъде по-малък от двама за всяка от тези дейности, освен ако няма кандидати.

(2) Когато операторите по наземно обслужване по ал. 1 са двама или повече, поне един от тях трябва да не е пряко или непряко контролиран от:

1. летищния оператор на съответното летище;

2. въздушен превозвач, който превозва повече от 25 % от пътниците или товарите на дадено летище, или

3. орган, контролиращ или контролиран пряко или непряко от летищния оператор или от въздушния превозвач.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) На летище с годишен пътничкооборот над 2 млн. пътници или с годишен товарооборот над 50 000 т броят авиационни оператори, които имат правото да извършват самообслужване за дейностите по обработка на багажи, перонно обслужване на въздухоплавателни средства, обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла, обработка на товари и поща - по отношение на физическото обработване на товари и поща, независимо дали са пристигащи, отпътуващи или трансферни между летищния терминал и въздухоплавателното средство, не може да бъде по-малък от двама, освен ако няма кандидати. Под праговете в изречение първо самообслужването се извършва свободно.

(4) В случаите, в които едно летище достигне прага на товарните превози, посочени в ал. 1 и 3, без да достигне прага на пътничкооборота, условията по тази наредба няма да се прилагат спрямо категориите наземно обслужване, запазени изключително за обработка на пътниците.

(5) В случаите, в които един летищен оператор управлява и експлоатира няколко летища или летищни системи, условията по тази наредба се прилагат отделно за всяко от тези летища или летищни системи.

(6) Летищният оператор при изпълнение на функциите си на летищна администрация създава условия за стопанска дейност на територията на съответното летище, като осигурява достъп до пазара на лицензираните оператори по наземно обслужване и самообслужване при условията по ЗГВ и тази наредба.

(7) (Доп. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Всяко лице, на което е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване и самообслужване, има право на достъп до пазара по наземно обслужване или на самообслужване на дадено летище за обществено ползване при условията на Закона за гражданското въздухоплаване и тази наредба.

(8) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" уведомява Европейската комисия за публикуване на информацията по тази наредба в Официалния вестник на Европейския съюз списък на летищата, посочени в ал. 1 и 3.

(9) При отпадане изискването операторите на наземно обслужване да бъдат установени в рамките на Европейските общности и Европейското икономическо пространство операторите от трети страни имат достъп до пазара на наземно обслужване при условията на реципрочност, установени в чл. 20 от Директива на Съвета 96/67/ЕС от 15 октомври 1996 г. за достъп до пазара на наземно обслужване в летищата на Общността (ОВ, L 272 от 25 октомври 1996, стр. 0036 - 0045).

Чл. 53. (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Летищният оператор, когато предоставя наземно обслужване, и операторите по наземно обслужване, които предоставят услуги на трети лица, отделят сметките си за своите дейности по наземно обслужване от сметките за други дейности в съответствие с действащото счетоводно законодателство.

(2) Летищните оператори, извършващи дейности по наземно обслужване, гарантират, че нямат финансови потоци между дейността на летищния оператор в качеството му на летищна администрация и дейността по наземно обслужване.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Лицата по ал. 1 и 2 предоставят необходимите данни в ГД "ГВА" в срок до 15 юли на текущата година за предходната година.

(4) (Нова – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Лицата по ал. 1 и 2 подават ежегодно декларация, подписана от управителя на съответното дружество, относно спазване на изискването по ал. 1, както и декларират размера на разходите общо, по видове дейности и по място на извършване.

(5) (Нова – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Въз основа на получените данни главният директор на ГД "ГВА" възлага извършване на проверка на регистриран одитор по смисъла на Закона за независимия финансов одит за спазване на изискванията по ал. 1 и 2.

(6) (Нова – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Операторът по наземно обслужване трябва да осигури достъп до първичните счетоводни документи на одитора, избран от ГД "ГВА".

(7) (Предишна ал. 4 – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Независимият регистриран одитор представя ежегоден доклад до главния директор на ГД "ГВА" относно спазване на изискването по ал. 1 и 2 и за липсата на финансово преливане между дейността по наземно обслужване и другите дейности, които операторът осъществява.

(8) (Предишна ал. 5, изм. – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) Докладът на одитора се предоставя в срок не по-късно от 31 август на годината, следваща годината, за която докладът се отнася.

Чл. 54. (1) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Летищният оператор на летище, достигнало праговете по чл. 52, ал. 1, създава условия за организирането на комитет на потребителите на дейности по наземно обслужване на съответното летище, като:

1. (изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) в двумесечен срок от достигане на праговете по чл. 52, ал. 1 насрочва събрание за учредяването на комитет на потребителите, като разпространява информацията за това сред всички въздушни превозвачи, осъществяващи превози на пътници или товари на съответното летище;

2. осигурява помещение при организирането на събранието за учредяване на комитет на потребителите и при писмено искане на лицата, управляващи създадения комитет - помещение на територията на летището при провеждане на организационни мероприятия на комитета.

(2) Всеки потребител на дейност на наземно обслужване на съответното летище има право да участва в комитета по ал. 1 чрез свои представители или организация, създадена с такава цел.

(3) Летищният оператор провежда поне веднъж годишно консултации с Комитета на потребителите и операторите по наземно обслужване на съответното летище, по въпросите, свързани с достъпа до пазара на наземно обслужване. Консултациите приключват с издаването на акт от летищния оператор.

(4) В случаите на наложени ограничения по чл. 48д, ал. 8, т. 1 ЗГВ, консултациите по ал. 3 включват и консултации по цената на наземните услуги, за които се предвижда налагането на ограничение, и по организацията на предоставяне на тези услуги. Консултациите приключват с издаването на акт от летищния оператор.

(5) Актовете на летищния оператор по ал. 3 и 4 са административни актове и подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Раздел II

Ограничения на достъпа

Чл. 55. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може да наложи ограниченията на достъпа до пазара по наземно обслужване, предвидени в чл. 48д, ал. 8 при условията на чл. 48д, ал. 9 - 12 ЗГВ.

(2) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице със заповед определя комисия, която проучва обстоятелствата за ограниченията за достъп по дейности за всяко летище.

(3) Комисията по ал. 2 с мотивиран доклад предлага въвеждане или невъвеждане на ограниченията за достъп за всяко летище и/или дейност.

(4) Комисията по ал. 1 може да привлича външни експерти при проучването на обстоятелствата за ограничаване на достъпа за всяко летище и/или дейност.

(5) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) В случаите по чл. 48д, ал. 13 ЗГВ главният директор на ГД "ГВА" определя необходимостта от ограничаване на достъпа до съответното летище и уведомява летищния оператор. Ако необходимостта от ограничаване бъде потвърдена, в тримесечен срок от получаване на уведомлението на летищния оператор по чл. 48д, ал. 13 ЗГВ, главният директор на ГД "ГВА" определя със заповед ограниченията относно достъпа за всяко летище при спазване на ал. 8. Ако необходимостта от ограничаване не бъде потвърдена, в тримесечен срок от получаване на уведомлението на летищния оператор по чл. 48д, ал. 13 ЗГВ, главният директор на ГД "ГВА" отказва налагането на ограничаване на достъпа до съответното летище със заповед.

(6) При налагането на всяко ограничение по ал. 1 ГД "ГВА" трябва да:

1. посочи точно категорията или категориите наземно обслужване, за които се прави изключението, както и специфичните стеснения на свободно пространство или капацитет, които го оправдават;

2. одобри план за подходящи мерки за преодоляване на стесненията, изготвен от летищния оператор.

(7) Ограничението по ал. 1 трябва:

1. да не възпрепятства достъпа до пазара за наземно обслужване в противоречие със Закона за гражданското въздухоплаване и тази наредба;

2. да не предотвратява, ограничава или нарушава конкуренцията между доставчиците и/или самообслужването на въздушните превозвачи;

3. да съответства на условията на чл. 48д, ал. 9 ЗГВ.

(8) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) С изключение на ограниченията, наложени съгласно чл. 48д, ал. 8, т. 5 или 6 ЗГВ, ГД "ГВА" уведомява Европейската комисия най-малко три месеца преди влизане в сила на всяко ограничение по ал. 1, както и за основанията за неговото налагане.

(9) Решението на Европейската комисия, с което се произнася по наложените ограничения, се публикува в Официалния вестник на Европейския съюз.

(10) Ограниченията по ал. 1 влизат в сила след публикуване на решението по ал. 9.

(11) (Нова - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Когато при съществуващи ограничения, въведени в съответствие с чл. 48д, ал. 8, т. 5 или 6 ЗГВ, се наложи допълнително намаляване на операторите по наземно обслужване или самообслужване, които оперират на летището, се прилагат следните правила:

1. оператори по наземно обслужване на трети лица, които са получили разрешение да извършват дейност чрез конкурс, имат право да прекратят своята дейност преди края на периода, за който са избрани първоначално;
2. оператори по наземно обслужване или самообслужване, които са получили достъп до пазара без конкурс, имат право да извършват съответната дейност в продължение на най-малко една година.

Раздел III

Конкурс за избор на оператори по наземно обслужване

Чл. 56. Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице разрешава достъп до пазара на наземното обслужване на съответното летище за дейностите по чл. 48д, ал. 3 ЗГВ, съгласно приложение № 1.

Чл. 57. Всеки оператор по наземно обслужване кандидатства за достъп на пазара на наземно обслужване за съответна дейност по наземното обслужване на съответното летище, включително за самообслужване, като подава:

1. заявление с посочване на летището и дейността по наземното обслужване, за която се кандидатства за достъп;
2. документите по чл. 48ж, ал. 6 ЗГВ.

Чл. 58. (1) Когато за съответното летище са въведени ограничения, се провежда конкурс за достъп до пазара за наземно обслужване на летището за определена дейност.

(2) Конкурсът по ал. 1 се организира от:

1. летищния оператор, или
2. главния директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице, когато дейността - предмет на конкурса, се извършва от летищния оператор или от лице, контролирано пряко или непряко от летищния оператор.

Чл. 59. (1) Конкурсът за достъп до пазара на наземното обслужване се провежда при условията на чл. 48ж ЗГВ.

(2) Обявлението за провеждане на конкурса съдържа най-малко:

1. наименованието, адреса (включително електронния адрес) и телефона на провеждащия конкурс;
2. предмета на конкурса;
3. мястото за получаване, срока, цената и начина на плащане на конкурсната документация;
4. мястото и срока за представяне на предложенията;

5. (доп. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) срока за допускане до пазара, който не може да бъде по-дълъг от 7 години.

(3) Необходимите изисквания, свързани с оценка на кандидатите в конкурса, се определят в конкурсната документация.

(4) Изискванията към кандидатите и условията на конкурса трябва да бъдат обективни и недискриминиращи и се определят след консултация с Комитета на потребителите на съответното летище, ако е създаден такъв, а в случаите по чл. 58, ал. 2, т. 2 - и с летищния оператор на съответното летище.

(5) Поканата, съдържаща условията на конкурса, се обявява публично най-малко в два ежедневника, един от които - по местонахождението на летището, и в Официалния вестник на Европейския съюз.

Чл. 60. (1) Главният директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него длъжностно лице или летищният оператор в срок до 10 дни от постъпване на заявлението и документите по чл. 57, т. 2 определя комисия, състояща се най-малко от седем членове.

(2) В състава на комисията се включват правоспособен юрист и квалифицирани експерти с практически опит в съответствие с характера на дейността.

(3) Членовете на комисията не могат да бъдат лица, които са:

1. заинтересовани от изпълнението на дейността за конкретното летище, включително служители на летищния оператор, осъществяващ дейността по наземно обслужване - предмет на конкурса;

2. свързани лица по смисъла на Търговския закон с участници в конкурса или с членове на техните управителни и контролни органи;

3. участвали в подготовката на предложението на кандидата.

(4) Всеки член на комисията представя декларация за обстоятелствата по ал. 3 преди започване на работата по провеждане на конкурса.

(5) За всяко заседание на комисията се води протокол, който се подписва от всички присъстващи членове.

(6) Членовете на комисията са длъжни да пазят в тайна обстоятелствата, които са узнали във връзка със своята работа в комисията, за което подписват декларация.

Чл. 61. (1) Докладът на комисията се подписва от всички членове и се предава на провеждащия конкурса заедно с цялата документация, събрана в хода на провеждането на конкурса.

(2) Комисията приключва своята работа с предаването на доклада на провеждащия конкурса.

Чл. 62. (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) (1) Главният директор на ГД "ГВА" или летищният оператор - в случаите, когато последният е бил оправомощен да организира конкурса в съответствие с чл. 58, ал. 2, издава решение за избор на оператор по наземно обслужване на спечелилия конкурса кандидат и писмено уведомява за решението всички кандидати и комитета на потребителите на съответното летище.

(2) Решението по ал. 1 е индивидуален административен акт и подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(3) Когато спечелилият конкурса кандидат притежава лиценз за оператор по наземно обслужване за съответната дейност на летището, той получава достъп до пазара от влизането в сила на решението за избор по ал. 1.

(4) Когато спечелилият конкурса кандидат не притежава лиценз за оператор по наземно обслужване за съответната дейност, в 60-дневен срок от влизането в сила на решението за избор кандидатът предприема действия за получаване на лиценз по реда на глава пета.

(5) Когато спечелилият кандидат не предприеме действия за получаване на лиценз в срока по ал. 4 или бъде постановен влязъл в сила отказ за получаване на лиценз, летищният оператор или главният директор на ГД "ГВА" издава решение за избор на оператор по наземно обслужване на следващия класиран кандидат.

(6) В случаите, когато е отнет лицензът на оператор по наземно обслужване или операторът е обявен в несъстоятелност, до провеждането на нов конкурс се определя оператор по наземно обслужване, който извършва дейността на отстранения оператор. Новият конкурс се открива възможно най-скоро и при всички случаи - в срок от една година.

Чл. 63. (1) (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) При провеждането на конкурс срокът за достъп до пазара на наземно обслужване не може да бъде по-дълъг от 7 години.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Когато оператор по наземно обслужване прекрати дейността си преди края на срока, за който е бил избран или се въведат отново ограничения, увеличаващи броя на операторите по наземно обслужване, нов оператор по наземно обслужване се избира по реда на чл. 58.

Раздел IV

Достъп до пазара по наземно самообслужване

Чл. 64. Въздушните превозвачи имат право да осигуряват наземно самообслужване при условията на чл. 48д, ал. 7 ЗГВ.

Чл. 65. (Доп. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) В случаите на наложени ограничения въздушният превозвач - кандидат за достъп до пазара по наземно самообслужване за конкретната дейност, подава в ГД "ГВА" заявление, придружено от:

1. декларация за обстоятелствата по чл. 48ж, ал. 8 ЗГВ;
2. лиценз за оператор по наземно обслужване със заверка "самообслужване";
3. (отм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.);
4. организационен проект за дейността и взаимодействие с летищната администрация.

Чл. 66. (Изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) (1) В 15-дневен срок от датата на подаване на заявлението ГД "ГВА" след консултации с летищния оператор на съответното летище извършва проверка на документацията и подготвя обоснован доклад.

(2) Главният директор на ГД "ГВА" със заповед определя въздушните превозвачи, които ще извършват съответната дейност по наземно самообслужване.

(3) Достъпът до самообслужване на въздушните превозвачи, определени по чл. 48д, ал. 14 ЗГВ, се предоставя за срок не по-дълъг от 7 години.

(4) Когато въздушен превозвач, определен по чл. 48д, ал. 14 ЗГВ, притежава лиценз за оператор по наземно обслужване за съответната дейност на летището, той получава достъп до самообслужване от влизането в сила на решението за налагане на ограничението по чл. 48д, ал. 8 ЗГВ.

(5) Въздушен превозвач, определен по чл. 48д, ал. 14 ЗГВ, който не притежава лиценз за оператор по наземно обслужване за съответната дейност на летището, предприема действия за получаването му по реда на ЗГВ и тази наредба в 60-дневен срок от влизането в сила на решението за налагане на ограничението по чл. 48д, ал. 8 ЗГВ.

(6) Когато определените по чл. 48д, ал. 14 ЗГВ кандидати декларират, че не желаят да извършват

самообслужване на съответното летище или не предприемат действия за получаване на лиценз в срока по ал. 5, или има постановен влязъл в сила отказ за получаване на лиценз, главният директор на ГД "ГВА" издава решение за определяне на оператор по наземно самообслужване на кандидатите със следващия по големина дял в обслужването на пътници или товари.

(7) Актовете на главния директор на ГД "ГВА" по ал. 2 и 6 се обжалват по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 67. (Отм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.).

Раздел V

Условия при достъпа

Чл. 68. (1) Летищният оператор на съответното летище с цел осигуряване безопасното функциониране на летището има право да наложи на операторите по наземно обслужване правила и да издава задължителни разпореждания на операторите по наземно обслужване, които:

1. трябва да са в съответствие с одобреното ръководство за управление и експлоатация на съответното летище;
2. трябва да бъдат приложени по недискриминационен начин спрямо различните оператори и летищни потребители;
3. не могат да намаляват достъпа до пазара или самообслужването до степен, по-ниска от предвиденото в ЗГВ и тази наредба.

(2) Операторите по наземно обслужване и самообслужване са длъжни да спазват правилата и разпорежданията по ал. 1.

(3) Актовете на летищния оператор по ал. 1 са административни актове и подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(4) (Отм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.).

(5) Заповедта по ал. 4 подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 69. (1) При изпълнение на задълженията си по чл. 52, ал. 6 летищният оператор с писмен акт решава осигуряването на достъп до летищните съоръжения на операторите по наземно обслужване и самообслужване до степен, необходима за осъществяване на дейността им.

(2) Летищният оператор с писмен акт разпределя наличното свободно пространство за наземно обслужване в съответно летище между операторите по наземно обслужване и самообслужване до степен, необходима за осъществяване на дейността им, и да позволи ефективна и лоялна конкуренция на базата на уместни, обективни, прозрачни и недискриминационни правила и критерии.

(3) Там, където достъпът до летищните съоръжения дава повод за събирането на такси или други плащания, летищният оператор с писмен акт определя тези плащания по обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

(4) Актовете по ал. 1, 2 и 3 са административни актове и подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Раздел VI

(Нов - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Отнемане на правото на достъп

Чл. 70. (Нов - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) (1) Главният директор на ГД "ГВА" по искане на летищния оператор със заповед отнема достъпа до пазара на оператор по наземно обслужване или самообслужване, който не спазва задължителните разпореждания по чл. 48з, ал. 1 ЗГВ на съответното летище.

(2) Главният директор на ГД "ГВА" със заповед отнема достъпа до пазара на оператор по наземно обслужване или самообслужване, когато операторът не започне дейността в 60-дневен срок от получаването на достъпа, лицензът му бъде отнет или е обявен в несъстоятелност.

(3) Главният директор на ГД "ГВА" със заповед отнема достъпа до самообслужване на въздушните превозвачи, определени по чл. 48д, ал. 14 ЗГВ, когато за срок, по-дълъг от една година, са престанали да отговарят на критериите по чл. 48д, ал. 14 ЗГВ.

(4) Актовете на главния директор на ГД "ГВА" по ал. 1 - 3 подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ(Загл. изм. - ДВ, бр. 38 от 2012 г.)

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. "Наземно обслужване" означава услугите по приложение № 1.

2. "Самообслужване" в летище за обществено ползване е налице, когато авиационен оператор си осигурява една или повече от дейностите по наземно обслужване по чл. 48д, ал. 3 сам или чрез нает от него оператор по наземно обслужване за нуждите на авиационния оператор, без да е допустимо предоставяне на услуги на трети страни от наетия оператор. Авиационните оператори няма да се смятат помежду си за трета страна, когато единият притежава по-голямата част от акциите на другия или собственикът на по-голямата част от акциите на всеки от авиационните оператори е един и същ.

3. "Пътнически терминал" е сграда или комплекс от сгради, функционално разпределена и оборудвана за пристигане и заминаване на пътници и обработка на багажи и поща.

4. "Ръководството за управление и експлоатация на летище" е сборник с документи, включващ операционни процедури и технологии, описание на съоръжения и оборудването, степени на отговорност и всяка друга информация, необходима на персонала, зает с обслужването на летището. Обхватът, съдържанието и условията за оформяне и поддържане на документа са посочени в приложение № 3.

5. "Актът за основните технически и експлоатационни характеристики на летището (летателната площадка)" е документ, съдържащ данните, посочени в приложение № 5. Актът се изготвя от летищния оператор (или собственика) и се съгласува с ДП "РВД".

6. "Удостоверението за експлоатационна годност на летище или летателна площадка" е документ, който свидетелства, че летището отговаря на стандартите и техническите условия, осигуряващи безопасно провеждане на полетите.

7. "Летищна система" е съвкупност от две или повече летища, които са групирани заедно за обслужване на един и същ град или конгломерация, по смисъла на Приложение II на Регламент на Съвета (ЕЕС) № 2408/92 от 23 юли 1992 г. за достъп на въздушни превозвачи на Общността до вътрешнообщностни въздушни трасета.

8. (Нова – ДВ, бр. 40 от 2018 г.) "Стационарни самолети" са самолети, позиционирани на летището, стационарно на самолетна стоянка, с неработещи двигатели, за периода между приключване на рулирането след кацане и преди началото на рулиране за следващия полет.

§ 1а. (Нов - ДВ, бр. 38 от 2012 г.) Наредбата въвежда изискванията на Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ, L 272 от 25 октомври 1996 г.).

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Тази наредба се издава на основание чл. 44, ал. 3, чл. 48в, ал. 6 и чл. 48ж, ал. 13 от Закона за гражданското въздухоплаване.

§ 3. Наредбата отменя Наредба № 20 от 1999 г. за удостоверяване годността за експлоатация на летища и летателни площадки и за лицензиране на летищни предприятия и оператори на летищна дейност (ДВ, бр. 41 от 1999 г.).

§ 4. (Изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Притежателите на удостоверения за експлоатационна годност, лицензи за летищен оператор и лицензи за оператор по наземно обслужване и самообслужване, издадени по реда на отменената с § 3 наредба, да приведат дейността си в съответствие с тази наредба до 30 септември 2007 г.

§ 5. Проверките за експлоатационна годност, лиценз за летищен оператор или оператор по наземно обслужване по заявления, подадени до влизане в сила на наредбата, се извършват по реда на тази наредба.

§ 6. Наредбата влиза в сила от 1 януари 2007 г.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 20 от 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 (ДВ, бр. 40 от 2018 г.)

§ 6. На гражданските летища за обществено ползване, които имат удостоверение за експлоатационна годност и попадат в обхвата на основната ТЕН-Т мрежа по смисъла на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348, 2013 г., стр. 1 – 128), се създават условия за инсталиране на захранване с електроенергия за използване в стационарни самолети.

.....
Приложение 1
към чл. 3, ал. 3

Списък на дейностите по наземното обслужване

1. Наземно администриране и надзор включва:

1.1. представителни услуги и връзки с местните власти или други такива,

разплащания в услуга на авиационния оператор и предоставяне на офис-площи за

неговите представителства;

1.2. контрол на затоварването, съобщения и телекомуникации;

1.3. обработка и складиране на багаж и администриране на всеки отделен товар;

1.4. всякакъв друг вид надзорни услуги преди, по време или след полета и всякакви други административни услуги, искани от ползвателите на летището.

2. Обслужване на пътниците включва: оказване на всякакво съдействие на пристигащите, заминаващите и транзитните пътници, в т.ч. билетна и паспортна проверка, регистрация на багажа и доставянето му до зоната за сортиране.

3. Обработка на багажите включва:

3.1. обработка на багажа в зоната за сортиране, сортирането му и подготовка за заминаване;

3.2. натоварването и разтоварването му от багажните колички за превозването му от въздухоплавателното средство до зоната за сортиране и обратно, както и превозването на багажа от зоната за сортиране до зоната за получаване на багажа.

4. Обработка на товари и пощенски пратки включва:

4.1. за товарите: физическа обработка на товарите за износ, трансфер или внос, обработка на придружаващите ги документи, митнически процедури и прилагането на процедури по обезпечаване на сигурността, предвидени в спогодбата между страните или съобразно изискванията на конкретните условия;

4.2. за пощенските пратки: физическа обработка на пристигаща и заминаваща поща, обработка на придружаващите я документи и прилагането на всякакви процедури по обезпечаване на сигурността, предвидени в спогодбата между страните или съобразно изискванията на конкретните условия.

5. Обслужване на ВС на перона включва:

5.1. диспечерско обслужване на въздухоплавателното средство на земята при пристигане и заминаване;

5.2. съдействие при товаренето на въздухоплавателното средство и осигуряване с необходимата техника;

5.3. връзка между въздухоплавателното средство и оператора на наземното обслужване;

5.4. товарене и разтоварване на въздухоплавателното средство, включително осигуряване и работа с необходимата техника, както и транспорт на екипажа и пътниците между ВС и терминала и транспорт на багажа между ВС и терминала;

5.5. осигуряване и работа със специализираната техника за пускане на двигателите;

5.6. придвижване на самолета при пристигане и заминаване, както и осигуряване и работа с необходимата техника;

5.7. транспортиране, натоварване и разтоварване във или от ВС на храни и напитки.

6. Обслужване на ВС включва:

6.1. външно и вътрешно почистване на ВС и санитарните възли;

6.2. охлаждане и отопляване на салоните, отстраняване на снега и леда, антиобледенителна обработка на ВС;

6.3. преустройство на салона с необходимото салонно оборудване, съхранение на това оборудване.

7. Обслужване с горива и масла включва:

7.1. организация и изпълнение на зареждането с гориво и операциите по източването му, включително съхранение на горивото и контрол по качеството и количеството на доставките на горива;

7.2. дозареждане с масла и други течности.

8. Техническо обслужване на въздухоплавателното средство включва:

8.1. рутинно предполетно техническо обслужване;

8.2. нерутинни услуги по техническото обслужване, заявени от авиационните оператори;

8.3. организация и снабдяване с резервни части и необходимото оборудване;

8.4. заявка за/или резервация на подходящо място за паркиране и/или хангарно място.

9. Полетни операции и администриране на екипажите включва:

9.1. подготовка на полета на отправното летище или на всеки друг пункт;

9.2. съдействие по време на полет, включващо допълнително диспечерско обслужване при необходимост;

9.3. следполетни действия;

9.4. администриране на екипажите.

10. Наземният транспорт включва:

10.1. организация и извършване на превоз на екипажи, пътници, багажи, товари и поща между различните терминали на същото летище, но невключващо подобен превоз между ВС и всяка друга точка в рамките (периметъра) на същото летище;

10.2. всякакъв специален превоз, заявен от ползвателя на летището.

11. Обслужване на бордния бюфет включва:

11.1. връзка със снабдителите и административната управа;

11.2. съхранение на храна и напитки и оборудването, необходимо за

приготовлението им;

11.3. почистване на това оборудване;

11.4. приготвяне и доставка на оборудване, както и доставка на храни

и стоки за бара.

Приложение 2

към чл. 6

Видове летища и летателни площадки (от гледна точка удостоверяване на експлоатационната им годност)

1. Летище за обществено ползване за обслужване на международни и вътрешни превози на пътници и товари.

2. Летище за обслужване на полети за авиационни и други услуги срещу заплащане.

3. Технологично летище.

4. Летателна площадка за авиационни услуги с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 kg.

Приложение 3

към чл. 18, ал. 2, т. 3

(Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.)

Ръководство за управление и експлоатация на летище

Обхват и съдържание

Част I

Обща информация

1.1. Съдържание на ръководството.

1.2. Предназначение и обхват на ръководството.

1.3. Правни основания, свързани с ръководството и издаването на удостоверение за експлоатационна годност на летище (летателна площадка).

1.4. Условия за използване на летището, вкл. за летища за обществено ползване, изрично заявление, че през периода, когато летището е открито за излитане и кацане, летището е равнодостъпно за всички потребители. За летище, което не е за обществено ползване, се излагат правата за достъп, като по отношение на полети за търсене и спасяване, аварийно кацане, полети на държавни въздухоплавателни средства (полиция и митница) достъпът не може

да бъде ограничен.

1.5. Налична система за аеронавигационна информация и процедурите за публикуване на тази информация.

1.6. Система за регистрация на операциите, изпълнявани от ВС.

1.7. Задължения на оператора на летището.

Част II

Данни за разположението на летището

2.1. Мащабна ситуация на летището на база геодезическо заснемане с посочване на границите му, основните летищни сгради и съоръжения, както и подземни комуникации (при наличие на данни), предназначени за експлоатация на летището, в частност местоположението на всеки указател за посока на вятъра.

2.2. Обзорна ситуация на прилетищната територия, включително въздушните подходи, в мащаб 1:25 000 или 1:50 000 с отбелязан достъпът до летището с други видове транспорт от близките селища, както и разполагането на всички летищни средства и оборудване, намиращи се извън границите на летището.

2.3. Данни за собствеността на летището и кадастрална карта, одобрена от Агенцията по кадастъра.

2.4. Инструкция за провеждане на полетите.

Част III

Данни за летището, предавани на службата за аеронавигационна информация

3.1. Информация от общ характер:

а) име на летището, вкл. код по ИКАО и код по ИАТА;

б) местоположение на летището;

в) географски координати на контролната точка на летището, определени в системата от геодезични координати на Световна геодезична система 1984 (WGS-84);

г) надморска височина и вълна на геоида на летището;

д) вълна на геоида и надморска височина на всеки праг, надморска височина на края на ПИК и други точки със значително повишение или падина покрай ПИК, както и най-голямото повишение на зоната за приземяване за ПИК, предназначени за точен подход за кацане;

е) разчетна температура на въздуха в района на летището;

ж) подробни сведения за летищния маяк;

з) название (име) на летищния оператор, адреси и телефони, по които може да се осъществи връзка с него по всяко време.

3.2. Размери на летището и свързана с тях информация

а) за ПИК - истински азимут, цифрово обозначаване, дължина, широчина, разположение на изместен праг на ПИК, наклон, тип на повърхността, тип на ПИК, наличие на зони, свободни от препятствия (за ПИК, оборудвани за точен подход за кацане);

б) дължина, широчина и тип на повърхността на летателната писта, крайните участъци за безопасност на ПИК, крайните участъци за спиране;

в) дължина, широчина и тип на пътеките за рулиране;

г) тип на повърхността на перона и местостоянките на ВС;

д) дължина и профил на земната повърхност на зоната, свободна от препятствия;

е) визуални средства за схемите за кацане: тип на системата светлини за приближаване и системата за визуална индикация на глисадата (PAPI/APAPI и T-VASIS/AT-VASIS); маркировка и система от светлини на ПИК, ПР и пероните, други визуални средства за ориентация и управление на ПР (вкл. светлини на местата за изчакване до ПИК, междинни места за изчакване и "стоп"-линиите) и пероните; разположение и тип на системата за визуално присъединяване с телескопичния мост, наличие на резервен източник за захранване на светлините;

ж) разположението на всички летищни пунктове за проверка на VOR и техните радиочестоти;

з) разположение и обозначаване на стандартните маршрути за рулиране;

и) географските координати на всеки праг;

й) географските координати на съответните точки от осовата линия на ПР;

к) географските координати на всяка местостоянка за ВС;

л) географските координати и надморската височина на върха на значимите препятствия в зоните на подхода за кацане и излитане; в зоната за полети по кръга и в околността на летището (тази информация се предоставя в картен вид);

м) тип на изкуствената настилка и неговата носеща способност, посочена по метода "класификационно число на ВС - класификационен номер на настилката (ACN-PCN)";

н) една или няколко площадки за предполетна проверка на висотомерите, разположени на перона, и тяхната надморска височина;

о) обявените дистанции: разполагаема дължина на разбега (TORA), разполагаема излетна дистанция (TODA), разполагаема дистанция на прекъснато излитане (ASDA), разполагаема дистанция за кацане (LDA);

п) (отм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.);

р) аварийно-спасителни и противопожарни дейности: категория на аварийно-спасителна и противопожарна защита според стандартите на Приложение 14 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Част IV

Описание на експлоатационните процедури на летището и мерките по осигуряване на безопасността

4.1. Представяне на информация за летището.

Включва подробни сведения за процедурите за уведомяване за промени в информацията за летището, дадена в АИП, а също за процедурите за предоставяне на искания за издаване на NOTAM, в т.ч.:

- а) ред за уведомяване на ГВА за всяко изменение, регистрация на уведомленията за измененията в работно и неработно време на летището;
- б) имена на лицата, отговарящи за уведомяването за измененията, номера на телефони за връзка с тези лица в работно и извънработно време на летището.

4.2. Достъп до работната площ на летището:

- а) описание на системата за контрол на достъпа до охраняемата зона на хора, автомобили, други предмети, животни;
- б) общо описание на системата за сигурност с функции на оператора на летището, операторите на ВС, операторите на летищна дейност, органите по осигуряване на сигурността на летището и на други ведомства в зависимост от конкретни ситуации;
- в) имена и функции на лицата, отговорни за контрола на достъпа до летището, телефони за връзка в работно и неработно време.

4.3. Ръководство за аварийно-спасително осигуряване на летището и в

района на отговорност по Наредба 3 от 1996 г. за аварийно-спасителното осигуряване на полетите в гражданските летища, включващо:

- а) план за аварийно-спасително и противопожарно осигуряване на летището с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на аварийно-спасителни и противопожарни операции;
- б) план за аварийно-спасително и противопожарно осигуряване в района на отговорност извън летището с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на аварийно-спасителни и противопожарни операции;
- в) инструкции за взаимодействие на участниците в аварийно-спасителното

осигуряване на полетите на летището и в района на отговорност извън летището;

г) план за действие при инцидент с опасни товари с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на действия при инцидент с опасни товари;

д) (отм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.);

е) план за действие в случай на незаконна намеса в дейността на гражданската авиация с описание на оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на действията;

ж) план за действие при крупна производствена авария в терминалите и в района на аерогарата, включително при залпово замърсяване на околната среда, с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на действията;

з) план за провеждане на пълномащабна тренировка;

и) списък и описание на местоположението на необходимите организационно-технически средства за провеждане на операции по аварийно-спасителното осигуряване на полетите;

к) списък на лицата, включени в плановете за провеждане на аварийно-спасителни операции, с данни за проведените им специализирано обучение и тестове;

л) списък на организациите и упълномощените лица на територията на летището и в околността му за изпълнение на място на необходимите аварийно-спасителни функции с техните адреси, телефони за връзка, електронна връзка, радиочестоти;

м) заповед за определяне на ръководителя, отговорен за провеждане на място на всички операции при възникване на извънредна обстановка;

н) заповед за определяне на комитета по извънредните ситуации на летището;

о) план за района на отговорност (карта с координатна мрежа за идентифициране на местоположението и особеностите на терена и подходите на и около летището, свързани с осигуряването на аварийно-спасителните работи).

4.4. Инспекция на работната площ на летището и повърхностите за ограничаване на препятствията:

а) процедури и ред за извършване на инспекционни проверки за състоянието на повърхността на работната площ и измерване на спирачния ефект и дебелината на водния слой на ПИК и ПР;

б) организация на взаимодействието с органите за управление на

въздушното движение при извършване на проверките и необходимите за това средства за връзка;

в) ред за съхраняване на дневника за състоянието на летателното поле и неговото местонахождение;

г) подробни сведения за сроковете и периодичността на инспекционните проверки;

д) контролен списък за провеждане на инспекционната проверка;

е) ред за представяне на резултатите от инспекционна проверка и приемане на необходимите мерки за отстраняване на опасните условия;

ж) имена, функционални задължения и телефони за връзка със службите или лицата, отговорни за провеждането на инспекционната проверка в работно и извънработно време.

4.5. Визуални средства и електрически системи на летището:

а) процедури и ред за извършване на проверките в работно и извънработно време на летището и контролни точки на тези проверки;

б) ред за регистрация на резултатите от проведените проверки и предприемане на последващи действия, насочени към отстраняване на констатираните недостатъци;

в) процедури и ред за извършване на редовно техническо обслужване и техническо обслужване в аварийни ситуации;

г) процедури и ред за използване на резервните източници за електрозахранване (ако има такива) и сведения за всички други методи за отстраняване на частични или общи откази на системата;

д) процедури и план за действие по осигуряване на непрекъснато електроснабдяване на летището по време на функционирането му;

е) процедури за защита от електронни смущения;

ж) имена на службите или лицата, свързани с поддържане на визуалните средства и електрическите системи на летището, техните функционални задължения, техните телефонни номера за връзка в работно и неработно време на летището.

4.6. Техническо обслужване на работната площ:

а) процедури и ред за техническо обслужване на площите с изкуствени настилки;

б) процедури и ред за обслужване на ПИК и ПР без изкуствена настилка;

в) процедури и ред за обслужване на летателните писти и лентите на ПР;

г) процедури и ред за обслужване на дренажната система на летището;

д) план за поддържане на летището при зимни условия.

4.7. Осигуряване на безопасност на полетите при работи на летището:

а) процедури за планиране и безопасно провеждане на работите по строителство и техническо обслужване на работната площ на летището и в нейната околност за работи, които могат да се изпълняват над повърхността за ограничаване на препятствията;

б) процедури на взаимодействие с органа за обслужване на въздушното движение в района на летището;

в) имена на служби на лица, отговорни за планирането и провеждането на такива работи, техни функционални задължения и телефони за връзка, процедури за свързване по всяко време;

г) имена и номера на телефоните на лицата за връзка в работно и неработно време с авиационните оператори, постоянно базирани на летището, операторите на наземно обслужване и други служби, които трябва да бъдат уведомени за извършването на съответните работи на летището;

д) процедури за разпространяване при необходимост на плановете за изпълнение на съответните работи.

4.8. Организация на дейността на перона

а) общи процедури за организация на дейността на перона: служби, отговорности;

б) организация на взаимодействието между службата за управление на ВД и службата за организация на дейността на перона;

в) процедура и правила за разпределяне на местостоянките на ВС;

г) ред за пускане на двигателите на ВС и издаване на разрешение за буксиране на ВС;

д) служба, регулираща движението на ВС на земята;

е) служба за съпровождане;

ж) (нова - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури за проверка и гарантиране на експлоатационната годност на системите за насочване на самолета към стоянка;

з) (нова - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури за проверка и гарантиране на експлоатационната годност на системите за насочване на пътническия ръкав към самолета.

4.9. Осигуряване на безопасността на перона:

а) процедури за защита от въздействието на реактивната струя;

б) осигуряване на изпълнението на мерки за предпазване в хода на операциите по зареждане на ВС с гориво;

в) събиране на отпадъците и почистване на перона;

г) процедура и ред за предаване на съобщения за произшествия и инциденти на перона;

д) организация на проверките, насочени към спазване от работещите на перона на изискванията по осигуряване на безопасността.

4.10. Управление на мобилните средства в контролираната зона:

а) правила за движението, допустими скорости (и средства за гарантиране на изпълнение на правилата) на наземните мобилни средства, действащи на работната площ или в нейната околност;

б) система и процедури за издаване на разрешения на водачите да експлоатират мобилни средства на работната площ.

4.11. Организация на работите във връзка с опасността, създавана от живата природа:

а) процедури, свързани с предпазване от опасностите, създавани от птиците и други животни по пътя на движение на ВС в полет или на работната площ;

б) мероприятия по оценка на опасността, създавана от живата природа;

в) мероприятия по реализация на програмата за борба с опасностите, създавани от живата природа;

г) имена и функции на службата и лицата, отговорни за провеждане на работи, свързани с опасността, създавана от живата природа, техните телефонни номера за връзка в работно и неработно време.

4.12. Контрол на препятствията:

а) процедури за контрол на повърхностите на ограничаване препятствията и карти на летищните препятствия от тип "А" в частта препятствия, намиращи се на повърхността за излитане;

б) план за ограничаване на препятствията в М 1:10 000 в съответствие с изискванията на глава 4 от Приложение 14 "Летища" към Конвенцията за международна гражданска авиация;

в) контрол на препятствията в рамките на пълномощията на оператора на летището;

г) процедури за контрол на височината на сградите или конструкциите в границите на повърхността за ограничаване на препятствията;

д) процедури за контрол върху новото строителство в околността на летището;

е) процедури за уведомяване на ГВА за характера и местоположението на

препятствията, а също и за всяка следваща поява или отстраняване на препятствия с оглед предприемане на необходимите мерки, както и за отразяване в сборника с аеронавигационна информация.

4.13. Преместване на ВС, загубили способност да се придвижват сами:

- а) процедури за преместване от работната площ или в непосредствената ѝ околност на ВС, загубили способност да се придвижват сами;
- б) функции на оператора на летището и държателя на регистрационното удостоверение на ВС;
- в) процедура за уведомяване на държателя на регистрационното удостоверение на ВС;
- г) процедури на взаимодействие с органите за управление на ВД;
- д) процедура за получаване на оборудването и необходимия персонал за изместване на ВС, загубило способност да се придвижва само;
- е) служби и лица, отговорни за организацията на изместването на ВС, загубило способност да се придвижва само, техните функционални задължения и телефонни номера.

4.14. Опасни материали:

- а) описание на опасните материали;
- б) процедури за безопасна работа с опасни материали на летището;
- в) описание на специалните участъци за съхранение на леснозапалими течности, вкл. авиационно гориво и всички други опасни вещества;
- г) описание на методите за доставяне, съхраняване и обработка на опасните материали и освобождаването от тях.

4.15. Експлоатация на летището в условия на намалена видимост:

- а) процедури, които се въвеждат в случай на експлоатация на летището в условия на намалена видимост;
- б) процедури за измерване на далечината на видимостта на ПИК и предаване на данни за видимостта;
- в) служби и имена на лица, отговорни за измерване на далечината на видимостта на ПИК, и номера на техните телефони за връзка в работно и неработно време.

4.16. Защита на местата на разполагане на радиолокационните и навигационните средства:

- а) описание на местата на разположение на навигационните и радиолокационните средства и процедурите за тяхната защита с оглед осигуряване на надеждното им функциониране;

б) описание на организацията за контрол на дейността, осъществявана в околността на разполагане на радиолокационните и навигационните средства;

в) процедури за провеждане на наземно техническо обслужване в околността на тези средства;

г) ред за доставяне и инсталиране на знаци, предупреждаващи за опасно електромагнитно лъчение.

Забележка. За всяка процедура се указва:

1. кога или при какви обстоятелства е необходимо да се прилага една или друга експлоатационна процедура;

2. по какъв начин трябва да се инициира експлоатационната процедура;

3. какви мерки трябва да се предприемат;

4. кои лица трябва да предприемат съответните мерки;

5. оборудването, необходимо за реализация на съответните мерки, и достъпа до такова оборудване;

6. когато конкретна процедура няма отношение към конкретен случай или е неприложима към него, се указват причините за това.

4.17. Опазване на околната среда:

а) LEQ (A) [dB], NEF и LAMAX[dB] контури на авиационния шум, създаван при функционирането на летището за типови ден и нощ, зиме и лете, нанесени върху карта на района около летището;

б) доклад за оценка на въздействието върху околната среда на летището с решение на компетентния орган по Доклада за ОВОС (когато има такъв);

в) хигиенно-защитна зона на летището;

г) план за собствен мониторинг;

д) процедури за ограничаване на вредното влияние върху околната среда на дейностите, свързани с поддържане и използване на летището.

Част V

Администрация и система за осигуряване безопасността на перона

5.1. Сведения за летищната администрация:

5.1.1. летищният оператор осигурява изпълненията на задълженията на летищна администрация съгласно чл. 48а, ал. 3 при условията на ал. 4 ЗГВ, за което създава и организира следните служби:

а) Координация, организация и контрол на движението по перона на ВС и МПС и в района на летателното поле:

- контрол по състоянието на летателното поле (спирачен ефект, птици, знаци осветление);

- поддържане на база данни за летището;
- осигуряване на актуална информация за летището.

б) Поддръжка на летателното поле:

- поддръжка и ремонт на ПИК, ПР и перон;
- премахване на препятствия;
- снегопочистване, осигуряване на спиращен ефект.

в) Аварийно-спасителна служба:

- пожарна служба;
- медицинска служба;
- помощен персонал от АСГ;
- преместване на ВС, загубило способността си за самостоятелно

придвижване.

г) Управление и поддържане на терминали и терминални съоръжения.

д) Поддръжка на автомобили и снегопочистваща техника.

е) Служба за авиационна сигурност.

ж) Енерго-механична служба:

- електро;
- отопление, вентилация и охлаждане;
- водопровод и канализация.

з) Служба по опазване на околната среда:

- шум и шумови зони;
- намаляване опасността от сблъсък с птици;
- замърсяване на въздух, вода и почви;
- приаеродромни територии.

5.1.2. структура и схема на длъжностните лица и отговорностите им по

т. 5.1.1;

5.1.3. имена, длъжност и телефонни номера на лицата, ръководещи

службите по т. 5.1.1.

5.2. Система за управление на безопасността:

а) общо описание на системата за осигуряване на безопасността с цел спазване на всички правила по безопасността и постоянно подобряване на състоянието по безопасността;

б) описание на политиката в областта на безопасността, приложено към процеса за осигуряване на безопасността във взаимовръзка с процесите по експлоатация и техническо обслужване;

в) структура или организация на системата за осигуряване на

безопасността, вкл. окомплектоване с персонал и разпределение на индивидуалната и груповата отговорност по решаване на въпросите, свързани с безопасността;

г) стратегия и планиране в областта на системата за осигуряване на безопасността, вкл. поставяне на целеви показатели за безопасността, разпределение на приоритетите за реализация на съответните инициативи и създаване на условия за намаляване на опасността до практически обосновано равнище с отчитане на изпълнението на изискванията на Стандартите и препоръчаните практики по Приложение 14, том I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (Наредба 14 от 2000 г. за летищата и летищното осигуряване);

д) реализация на СОБ, вкл. средствата, методите и процедурите за ефективно предаване на съобщения, засягащи безопасността и осигуряване изпълнението на изискванията, засягащи безопасността;

е) описание на системата за определяне на критичните от гледна точка на безопасността области, изискващи по-висок интегритет за осигуряване на безопасността (програмата мерки в областта на осигуряването на безопасността) и предвидените в това отношение съответни действия;

ж) описание на мерките, способстващи за безопасността и предотвратяване на произшествия, както и на системата за защита от опасност, която да предвижда анализ и разбор на произшествията, инцидентите, жалбите, недостатъците, грешките, несъответствията и отказите, както и постоянен контрол за състоянието на безопасността;

з) описание на системата за анализ и вътрешни проверки на състоянието на безопасността, в рамките на която подробно се разглежда системата и програмата за контрол на качеството на реализацията на мерките по осигуряване на безопасността;

и) система за оформяне на документите на всички средства на аерогарата, свързани с осигуряване на безопасността и регистрация на данни за експлоатацията и техническото обслужване на аерогарата, вкл. информация по проектирането и изграждането на повърхности с изкуствена настилка и летищни светлини; такава система трябва да осигурява безпрепятствено търсене на необходимите данни, вкл. карти;

й) обучение и квалификация на персонала, вкл. разглеждане и оценка на достатъчността на подготовката на персонала в частта изпълнение на задължения му, свързани с осигуряване на безопасността, система за атестация

за проверка на равнището на квалификацията;

к) включените в договори по изпълнение на строителни работи на летището на задължения, свързани с безопасността и осигуряването на тяхното изпълнение;

л) описание на зоните за движение, достъпни за ВС, техните зони за сигурност и пътищата, които ги обслужват;

м) правила за охрана на труда при различните дейности;

н) (нова - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури за предотвратяване на неправомерно излизане на хора и наземна техника на ПИК;

о) (нова - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) оценка на влиянието на човешкия фактор при осъществяване на експлоатационните дейности на летището.

Част VI

Условия, свързани с обслужване на пътници, товародатели, клиенти

6.1. Графична и мащабна скица на пътническия (пътническите) терминали със схема на различните етажи, зони за обслужване на пътниците и багажите и указана схема на движението на пътническия поток.

6.2. Графична мащабна скица на карго-терминала с указване на различните зони на обслужване и движението на товаропотока.

6.3. Процедури на взаимодействие със службите по осигуряване на гранично-пропускателния режим (ГКПП), ветеринарно-защитния и санитарния режим; митническия режим; охраната; пощите и съобщенията.

6.4. Процедури на взаимодействие с оператори по наземното обслужване, получили достъп до пазара на наземното обслужване, или за самообслужване на територията на летището.

6.5. Процедури на взаимодействие с пътници, товародатели и клиенти, използващи летището.

6.6. (Изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Процедури и планове, свързани с изискванията по Наредба 2320 от 13.01.2006 г. за условията и реда за постигане на сигурността в гражданското въздухоплаване (ДВ, бр. 14 от 2006 г.) (дават се извадки и се прави позоваване на Летищната програма за сигурност и се посочва къде се намира тази програма и по какъв начин е достъпна).

6.7. Процедури на взаимодействие с местните власти.

6.8. Схема на службите и отговорните длъжностни лица, свързани с обслужване на пътници, товародатели, клиенти, както и по постигане на сигурността и взаимодействието с местните власти.

Част VII

Техническа експлоатация на летищната техника, съоръжения и оборудване

7.1. Списък на техниката за обслужване на аеродрума.

7.2. Списък на съоръженията и оборудването, свързано с осигуряване функционирането на терминалите.

7.3. Описание на системата за техническо обслужване и ремонт на специализираната техника, вкл. експлоатационни и технологични изисквания на производителя, организация на планово-предпазната система за обслужване, организация на доставките и ремонта и организация за следене на работката на специализираната техника и записите, свързани с техническото обслужване и ремонта.

7.4. Описание на системата за техническо обслужване и ремонт на стационарните съоръжения и оборудване, вкл. експлоатационни и технологични изисквания на производителя, организация на планово-предпазната система за обслужване, организация на доставките и ремонта и организация за следене на работката на специализираната техника и записите, свързани с техническото обслужване и ремонта.

7.5. Процедури и технологии по техническо обслужване на специализираната техника.

7.6. Процедури и технологии по техническо обслужване на стационарните съоръжения и оборудване.

7.7. Отговорни длъжностни лица по техническото обслужване и ремонта на специализираната техника, стационарни съоръжения и оборудване.

Част VIII

Актове и предписания от експлоатационни инспекции

8.1. Актове от сертификационни и експлоатационни инспекции.

8.2. Акт за облитане.

8.3. Актове за удостоверяване на годността на оборудването, съоръженията, инсталациите, системите.

8.4. Протоколи за съответствие на стандартите, изискванията или нормативната уредба на параметрите на техническото състояние или организационно-техническото осигуряване, свързани със:

а) обявените дистанции и дължината на летателното поле в съотношение с изискванията на експлоатираните въздухоплавателни средства;

б) геометричните размери и наклоните на елементите на пистовата система;

в) PCN на елементите на настилката по отношение ACN на експлоатираните

ВС;

г) състоянието на повърхността на настилките и нейните елементи (фуги, шахти, канали, странични ръбове, закръгления на преходите на пътеките за рулиране към пистите и пероните);

д) повърхнините за ограничаване на препятствията;

е) дневната маркировка на настилките и високите препятствия;

ж) светосигналната система;

з) радиотехническото, навигационното и метеорологичното оборудване;

и) енергийната система и аварийното електрозахранване;

к) свързочните средства;

л) аварийно-спасителното осигуряване на полетите;

м) спазване на изискванията за здравословни и безопасни условия на труд в гражданската авиация.

Оформяне и поддържане на ръководството за управление и експлоатация на летище

8.5. Ръководството за управление и експлоатация на летище:

а) се утвърждава от ГД "ГВА" и съхранява от летищната администрация/летищния оператор (за летища за обслужване на полети за авиационни услуги, технологични летища и летателни площадки - от собственика);

б) се подготвя във форма, удобна за ревизиране;

в) трябва да има дата на начално одобрение или дата на одобрението на последната корекция на всяка страница или точка от ръководството, както и да включва списък за проверка на страниците.

8.6. Летищната администрация/летищният оператор (съответно собственикът) предоставя на отговорните длъжностни лица и персонала необходимите части от ръководството, съответстващи на изпълняваните функции.

8.7. По един пълен и актуален екземпляр от Ръководството за управление и експлоатация на летището се предоставя на ГВА, както и на инспекторите при провеждане на инспекция на летището.

УПРАВИТЕЛ:

Подпис и печат

Приложение 4

към чл. 18, ал. 2, т. 3

Ръководство за управление и експлоатация на летателна площадка

1. Обща информация

1.1. Съдържание на ръководството.

1.2. Предназначение и обхват на ръководството.

1.3. Правни основания, свързани с ръководството и издаването на удостоверение за експлоатационна годност на летателна площадка.

1.4. Условия за използване на летателната площадка - излагат се правата за достъп, като по отношение на полети за търсене и спасяване, аварийно кацане, полети на държавни въздухоплавателни средства (полиция и митница) достъпът не може да бъде ограничен.

1.5. Налична система за аеронавигационна информация и процедурите за публикуване на тази информация.

1.6. Система за регистрация на операциите, изпълнявани от ВС.

1.7. Данни за собствеността на летището и кадастрална карта, одобрена от Агенцията по кадастъра.

2. Съдържание на ръководство за управление и експлоатация на летателна площадка

Ръководството за управление и експлоатация на летателна площадка включва като минимум следните елементи:

2.1. Схема и трите имена на длъжностните лица и отговорностите им по осигуряване на операциите на летателната площадка.

2.2. Евентуални ограничения, наложени от ГВА.

2.3. Данни за разположението на летателната площадка:

2.3.1. мащабна ситуация на летателната площадка на база геодезическо заснемане, с посочване на границите му, основните сгради и съоръжения, както и подземни комуникации (при наличие на данни), в частност местоположението на всеки указател за посока на вятъра;

2.3.2. обзорна ситуация на прилетищната територия, включително въздушните подходи, в мащаб 1:5000 или 1:25 000 с отбелязан достъпът до летището с други видове транспорт от близките селища, както и разполагането на всички летищни средства и оборудване, намиращи се извън границите на летището;

2.3.3. план на района на отговорност - минимум 2 km около контролната точка на летателната площадка; планът представлява мащабна карта за идентифициране на местоположението и особеностите на терена и подходите на и около летището, свързани с осигуряването на аварийно-спасителните работи.

2.4. Описание на зоните за движение на ВС в района на площадката, както и обслужващите ги пътища, и инструкция за движение на хора и техника в района на площадката.

2.5. Описание и процедури за поддържане на летателното поле и останалите летищни съоръжения съгласно приетите стандарти и изисквания.

2.6. План за поддържане на летателната площадка при зимни условия, ако се експлоатира.

2.7. План за осигуряване мерки по сигурността и охраната на летателната площадка, включително списък на длъжностните лица.

2.8. Ръководство за аварийно-спасително осигуряване на летателната площадка и на района на отговорност, включващо:

2.8.1. план за аварийно-спасително и противопожарно осигуряване на летателната площадка и района на отговорност с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите по оповестяване и провеждане на аварийно-спасителни и противопожарни операции;

2.8.2. минималното противопожарно и аварийно-спасително оборудване на летателната площадка трябва да включва автомобил с висока проходимост, оборудван със следните пожарогасителни вещества и аварийно-спасително оборудване:

а) минималните количества пожарогасителни вещества са 45 kg пожарогасителни прахове, отговарящи на БДС EN - 615/2000 г. или 45 kg въглероден диоксид, отговарящ на БДС EN - 25 923/ 2002 г.; допълнително трябва да има налични пожарогасителни вещества: 45 kg халон или негов еквивалент и 90 kg въглероден диоксид (БДС EN 25 932/2002), които да бъдат складираны в сграда за поддръжка, склад или хангар за ВС, намиращи се в границите на площадката; в случай че на летателната площадка или в близост до нея няма сгради и складове, допълнителни количества пожарогасителни вещества не се изискват;

б) минималният комплект аварийно-спасително оборудване, разположен в автомобила с висока проходимост, включва следните помощни средства:

- киркобрадва голяма пожарникарска;
- киркобрадва малка пожарникарска;
- трион с дължина 600 mm;
- лост - "кози крак" с дължина 1050 mm;
- канджа пожарникарска;
- ножовка или трион за метал с 6 запасни листа;
- пожарникарско (огнеупорно) одеало;
- разтегателна стълба с дължина до 10 m;
- въже с диаметър 10,5 mm и дължина 15 m;

- клещи със страничен режещ ръб;
- комплект отвертки;
- топлоотразяващи (огнеупорни) ръкавици пожарникарски;
- чукче с маса 1,8 kg;
- ножици за рязане на ламарина;
- ножици, диелектрични, за прерязване на проводници (20 kV);
- два комплекта за първа медицинска помощ, всеки от които съдържа:

10 таблички за идентификация, тампони за спиране на кръвотечение, гумени маркучи, респираторни тръбички, ножици, бинтове и шини, обикновени или надуваеми, за счупвания от различен тип;

2.8.3. списък на лицата, включени в плановете за провеждане на аварийно-спасителни операции.

2.9. Инструкция за провеждане на полетите, която съдържа:

2.9.1. район на полетите;

2.9.2. запасни площадки и летища;

2.9.3. правила за планиране и изпълняване на полети;

2.9.4. управление на полетите;

2.9.5. метеорологичен минимум;

2.9.6. забранени зони за полети;

2.9.7. препятствия в района на подходите и района на летателната площадка;

2.9.8. осигуряване на полетите;

2.9.9. схеми: на разположение на ПИК със записани направления, перон и пътеки за рулиране, включително и грунтови ПИК; на пилотажните зони, забранени зони и препятствия; аеронавигационна карта на Р България до полетно ниво 245; на разрешените полети "по кръга" от съответната ПИК.

2.10. Актове и предписания от експлоатационни инспекции за удостоверяване на годността на летателното поле.

2.11. Правила за безопасно зареждане с ГСМ.

3. Данни за летателната площадка, предавани на службата за аеронавигационна информация

3.1. Информация от общ характер:

а) име на летището, вкл. код по ИКАО и код по ИАТА;

б) местоположение на летателната площадка;

в) географски координати на контролната точка на летателната площадка, определени в системата от геодезични координати на Световната геодезична

система 1984 (WGS-84);

г) надморска височина и вълна на геоида на летателната площадка;

д) вълна на геоида и надморска височина на всеки праг, надморска височина на края на ПИК и други точки със значително повишение или падина покрай ПИК;

е) разчетна температура на въздуха в района на летателната площадка;

ж) название (име) на летищния оператор, адреси и телефони, по които може да се осъществи връзка с него по всяко време.

3.2. Размери на летателната площадка и свързана с тях информация:

а) за ПИК - истински азимут, цифрово обозначаване, дължина, широчина, разположение на изместен праг на ПИК, наклон, тип на повърхността, тип на ПИК, наличие на зони, свободни от препятствия (за ПИК, оборудвани за точен подход за кацане);

б) дължина, широчина и тип на повърхността на летателната писта, крайните участъци за безопасност на ПИК, крайните участъци за спиране;

в) дължина, широчина и тип на пътеките за рулиране;

г) тип на повърхността на перона и местостоянките на ВС;

д) дължина и профил на земната повърхност на зоната, свободна от препятствия;

е) визуални средства за схемите за кацане: тип на системата светлини за приближаване и системата за визуална индикация на глисадата (PAPI/APAPI и T-VASIS/AT-VASIS); маркировка и система от светлини на ПИК, ПР и пероните, други визуални средства за ориентация и управление на ПР (вкл. светлини на местата за изчакване до ПИК, междинни места за изчакване и "стоп"-линиите) и пероните, наличие на резервен източник за захранване на светлините;

ж) географските координати и надморската височина на върха на значимите препятствия в зоните на подхода за кацане и излитане; в зоната за полети по кръга и в околността на летището (тази информация се предоставя в картен вид);

з) обявените дистанции: разполагаема дължина на разбега (TORA), разполагаема излетна дистанция (TODA), разполагаема дистанция на прекъснато излитане (ASDA), разполагаема дистанция за кацане (LDA);

и) аварийно-спасителни и противопожарни дейности: категория на аварийно-спасителна и противопожарна защита според стандартите на Приложение 14 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

4. Оформяне и поддържане на ръководството за управление и експлоатация

на летателната площадка

4.1. Ръководството за управление и експлоатация на летателната площадка:

а) се утвърждава от гл. директор на ГД "ГВА" и се съхранява от

собственика на летателната площадка;

б) се подготвя във форма, удобна за ревизиране;

в) трябва да има дата на начално одобрение или дата на одобрението на

последната корекция на всяка страница или точка от ръководството, както и да

включва списък за проверка на страниците.

4.2. Собственикът (ползвателят) на летателната площадка предоставя на

отговорните длъжностни лица и персонала необходимите части от ръководството,

съответстващи на изпълняваните функции.

4.3. По един пълен и актуален екземпляр от ръководството за управление

и експлоатация на летището се предоставя на ГД "ГВА", както и на

инспекторите при провеждане на инспекция на летището.

УПРАВИТЕЛ:

Подпис и печат

Приложение 5

към чл. 18, ал. 2, т. 4

Акт за основните технически и експлоатационни характеристики на летище

I. Основна информация

№	Данни	Описание
1	2	3
1.	CITY	Име на града, обслужван от летището
2.	AIRPORT	Име на летището
3.	USE	Предназначение на летището: RS – за редовни международни превози в качеството на редовно летище; RN – за нередовни международни превози в качеството на редовно летище; RG – за международна авиация с общо предназначение в качеството на редовно летище; AS – за редовни международни превози в качеството на резервно летище; AN – за нередовни международни превози в качеството на резервно летище; EA – за международна авиация с общо предназначение в качеството на резервно летище.
4.	RFF	Категория на летището от гледна точка на Наредба № 3 за аварийно-спасителното осигуряване на полетите в гражданските летища.
5.	LAT/LONG	Географски координати в градуси, минута и секунди, определени в Световната геодезична координатна система – WGS-84, като степента на точност на геодезическото заснемане е такава, че отклонението в отчета не превишава указаните по-долу величини:

		а) 3 m за съществени препятствия в зоната на подхода за кацане и излитане, в зоната на движение по кръга, за позициите на разположените радионавигационни средства, както и в околностите на летището;
		б) 1 m за праговете и точки от осовата линия на ПИК;
		в) 0,5 m за точки от осовата линия на ПР и МС на ВС;
		г) 30 cm за контролната точка на летището.
6.	ELEV	Надморската височина на летището и ПИК, измерена и указана с точност до метър спрямо морското равнище, като за международните летища се посочват и котите на праговете и краищата на ПИК, както и други характерни точки по дължината на ПИК.
7.	TEMP	Разчетната температура на въздуха в района на летището, представляваща максималната средномесечна температура в градуси по Целзий, изчислена на базата на денонощните максимални температури за най-горещия месец за период от най-малко пет години.
8.	ICAO CODE	Четирибуквен код на ИКАО (DOC7910). За летища, за които отсъства официален код, същият се състои от две букви и две цифри.
9.	IATA CODE	Трибуквен код на ИАТА.
10.	ALTERNATE AIRPORTS	Указател на местоположението на запасните летища според навигационния план.
11.	RUNWAYS GENERAL DATA	Дават се за всяка от пистите
11.1.	RWY NR	Номер на ПИК в двете посоки: L – лява, R – дясна, C – централна, S – за късо излитане и кацане
11.2.	PHISICAL CHARACTERISTICS	
11.2.1.	LENG	Обща дължина на настилката
11.2.2.	WID	Ширина на настилката на ПИК
11.2.3.	SHLD	Широчина на страничните ивици за безопасност
11.2.4.	CODE	Код на пистата съгласно глава I на Приложение № 14 на ИКАО
11.2.5.	STRENGTH	Носимоспособност на изкуствените настилки на ПИК (предназначена за ВС с маса на перона, по-голяма от 5700 kg), определена по метода "Класификационно число на ВС – класификационно число на настилката (ACN-PCN)" с представяне на следните данни: а) класификационно число на настилката (PCN); б) тип на настилката (асфалтова, бетонова или смесена конструкция); в) категория на носимоспособността на земната основа; г) категорията или величината на максимално допустимото налягане в пневматиката на гумите; д) метода на оценка.
11.2.6.	SLOPE	Среден надлъжен наклон на ПИК в проценти (отношение на разликите между максималното и минималното превишение по осовата линия на ПИК и нейната дължина) с посочване дали общият наклон от първия посочен курс на ПИК е възходящ (+) или низходящ (-).
11.2.7.	RUNWAY PROFILE SLOPE (LENGTH)	Наклон на профила на ПИК в проценти с посочване дали наклонът е възходящ (+) или низходящ (-) в посока от първия посочен курс на ПИК и в скоби – дължината на участъка. (Тази информация се дава само от летищата с предназначение RS, RN, AS и AN.)
11.3.	RUNWAY	За всяка ПИК

SPECIFIC DATA

11.3.1.	RWYHDG	Обозначение на ПИК: L – лява, R – дясна, C – централна, S – за късо излитане и кацане
11.3.2.	RWY TYPE	Тип на ПИК: NON I – необорудвана ПИК; NON P – ПИК, оборудвана за неточен подход за кацане; PA 1 – ПИК, оборудвана за точен подход за кацане по категория I; PA 2 – ПИК, оборудвана за точен подход за кацане по категория II; PA 3A – ПИК, оборудвана за точен подход за кацане по категория IIIA; PA 3B – ПИК, оборудвана за точен подход за кацане по категория IIIB; PA 3C – ПИК, оборудвана за точен подход за кацане по категория IIIC.
11.3.3.	DECLARED DISTANCES	
	TORA	Разполагаема дължина на стартиране
	ASDA	Разполагаема дистанция за прекъснато излитане
	TODA	Разполагаема излетна дистанция
	LDA	Разполагаема дистанция за кацане
11.3.4.	RADIO AIDS	
	ILS	Система за кацане по прибори: 1 = характеристиките на оборудването съответстват на категория I; 25 = характеристиките на оборудването съответстват на категория II; 3 = характеристиките на оборудването съответстват на категория III; N – нестандартна система на ILS.
	MLS	Микровълнова система за кацане
	DME	Далекомерно оборудване: X – осигурява се от ILS; x – осигурява се от VOR при наличие на VOR, а при отсъствие на VOR се осигурява от NDB или работи самостоятелно; xx – осигурява се от ILS и VOR.
	VOR	Маркерен радиомаяк
	NDB	Ненасочена приводна радиостанция
11.3.5.	LIGHTING AIDS	Светлинен подход:
	AP	S – за прост подход за кацане; 1 – за точен подход за кацане по категория I; 2 – за точен подход за кацане по категория II или III; N – нестандартна система
VA	Система визуална индикация глисадата:	за AP = APAPI; 3A = 3-BAR AVASIS на AT = AT-VASIS; 3V = 3-BAR VASIS P = PAPI; N = нестандартна T = T - VASIS; V = VASIS.
	RWY	Странични, прагови и крайни светлини на ПИК
	CL	Осово осветление на ПИК
	TDZ	Светлини в зоната на приземяване
11.3.6.	ILS GLIDE PATH	
	ANGLE	Ъгъл на наклона на глисадата в градуси
	Надморска	

височина на
опорната точка
Разстояние от
прага на ПИК
или измествения
праг до
антената на
глицадния
радиомаяк

11.3.7. ELEVATION

THR Превишение на прага на ПИК
END Превишение на края на ПИК
RWY END Тип на съоръжението в края на пистата, използвано за обратен завой от ВС:
RWY = краят на ПИК е съединен с друга ПИК;
TWY = пътека за рулиране, съединена с края на ПИК;
LP = обходна ПР;
Цифрово значение = широчината на настилката, върху която може да се направи обратен завой, например 70 съответства на широчината на настилката в края на ПИК, равна на 70 m.

11.3.8. OBSTACLES

Препятствия в зоната на траекторията за излитане за указания курс на ПИК (информация за препятствията се представя само за летищата с предназначение RS, RN, AS, AN).

RWY HDG Направление на ПИК
SLOPE Размер на наклона в %, при които се съобщава за наличие на препятствие

IDENT Идентификация на препятствието с помощта на присвоен номер. Ако не е направена идентификация на препятствието, се указва следното:
"NIL" няма препятствия над повърхнината, свободна от препятствия
НЕ СЕ РАЗРЕШАВА ИЗЛИТАНЕ:
.....(ситуацията не е известна)

TYPE Тип на препятствието:
ANT = антена;
BLD = сграда;
GRD = земна повърхност, местност и др.;
LIN = линия (електропровод, телефонна линия и др.);
MOV = движещи се обекти (влак, автомобил, кораб и др.);
NET = мрежа (задържаща);
SPR = препятствие от рода на комин, кула, мачта и др.;
TRE = дървета, гора.

DIST RWY

START Разстояние по траекторията на излитане, измервано от началото на разполагаемата дистанция за излитане до пресичането с перпендикулярната права от препятствието.

CL Разстояние до препятствието, измерено перпендикулярно от траекторията на излитане с означаване:
L = препятствие отляво;
R = препятствие отдясно;
или вместо горното с едно от следните обозначения:
O = препятствие на осовата линия;
CROSS = препятствието пресича осовата линия.

HIGHT Относителна височина на препятствието, измервана от превишението на точката на началото на разполагаемата дистанция за излитане.

M Маркировка на препятствията

L Осветяване на препятствията

CURVED Указва се при криволинейна траектория на излитане

	TAKE-OFF PATH	
	BC	Разстояние до началото на кривата, измервано от началото на разполагаемата дистанция за излитане.
	EC	Разстояние до края на кривата по траекторията на излитане, измервано от началото на разполагаемата дистанция за излитане.
	RADIUS	Радиус на кривата, с указване L (ляво) и R (дясно) относно продължението на осовата линия на ПИК
	ANGLE	Ъгъл на дъгата на кривата в градуси
12.	TAXIWAYS	ПР, която не е съединена непосредствено с ПИК, не се указва. Информация за ПР се предоставя само за летища с предназначение RN, RS, AN, AS.
	RWY NR	Номер на ПИК, съединена с ПР.
	IDENT	Обозначението, присвоено на ПР (или пресичащата ПИК), използвано на летището.
	TYPE	Тип на ПР: P = паралелна ПР; PE = скоростна ПР; E = други типове изходна/входна ПР.
	LOCATION	Местоположението на ПР по отношение на ПИК Успоредна ПР: указва се разделителното разстояние между осовите линии на ПИК и ПР и магнитното направление на ПИК към ПР. Скоростна изходна ПР: указва се разстоянието от края на първия указан курс на ПИК до точката на пресичане на осовата линия на ПИК с продължението на осовата линия на правия участък на скоростната изходна ПР. Други изходни/входни ПР: указва се разстоянието от края на първия указан курс на ПИК до точката на пресичане на осовите линии на ПИК и ПР (или пресичащата ПИК). За ПР, съединени с края на ПИК, разстоянията се указват от 00.00 до дължината на ПИК. Условното обозначение L (лява) и R (дясна) по отношение на осовата линия на ПИК, гледайки към втория указан курс на ПИК откъм първия указан курс на ПИК. Условното обозначение LR (лява и дясна) означава, че ПР пресича ПИК. Когато ПР се съединява направо с края на ПИК, не се указват условните обозначения L и R.
	ANGLE	За скоростните изходни ПР и изходно/входни ПР ъгълът на пресичане на осовата линия на ПР с осовата линия на ПИК се указва в градуси. Ъгълът на пресичане се измерва или отляво, или отдясно от осовата линия на ПИК (при това вторият указан курс на ПИК е 0 градуса) към осовата линия на ПР.
	WIDTH	Широчина на ПР
	SHLD	Широчина на страничните ивици на ПР
	STRENGTH	Носимоспособност на настилката на ПР.
	LIGHT AIDS	
	TE	Осветление на ръба на ПР
	CL	Осово осветление
	SB	Осветление на "Stop" линията
	CB	Осветление на предупреждаващата линия

II. Друга информация

Данни	Описание
1	2
1. Адрес на летищната администрация или собственика на летището	Пощенски адрес Телефон/факс Телеграфен адрес

3. Използвани документи на ИКАО

4. Използван метод за измерване на повърхностното съпротивление на пистата и равнището на съпротивлението при триене, при което ПИК се обявява за хлъзгава в мокро състояние

5. Допълнителна информация, свързана с птиците

- а) относно наблюдавано натрупване на птици;
- б) сборните листове на карти с означаване на местата за хранене и почивка на птиците в околността на летището;
- в) значителни ежедневни прелитания на птици между местата за хранене и почивка (ако е възможно);
- г) приети мерки за борба с птиците.

6. Митническо, санитарно обслужване на летището (за международни летища)

Органи, осъществяващи контрол (митнически, санитарни, имиграционни), и работното им време

7. Ограничения от регулиращ характер, засягащи използването на летището

8. Мерки по организиране на транзита (за международни летища)

9. Разстояние и разположение на летището относно центъра на обслужвания град

10. Работно време на летищните служби и службите на РВД

11. Обслужване на летището

- а) наличие на хотел;
- б) наличие на ресторант;
- в) медицинско обслужване;
- г) наличие на транспортни средства;
- д) товаро-разтоварни средства на летището;
- е) типове зареждано гориво;
- ж) типове зареждани масла;
- з) кислород и други компоненти, използвани при обслужване на ВС;
- и) средства за зареждане на гориво и ограничения във връзка със зареждането на гориво;
- к) обикновеното количество налични места в хангарите за ВС;
- л) обикновено наличие на ремонтно оборудване за пристигащи ВС;
- м) средства за обслужване на пътниците;
- н) възможност за преместване на ВС, загубили способност да се придвижват сами.

14. Местни ограничения на полетите

15. Координата

- а) местоположение и надморска височина, определени за предполетна проверка на висотомерите;
- б) разположение на летищните точки за проверка на VOR;
- в) координата с точност не по-малка от 0,1 min на всяка местостоянка или точка на перона,

на които ВС, оборудвани с инерциални навигационни системи, могат да регулират и програмират бордното си оборудване преди излитане.

III. Комуникации

Пълномощен орган, отговорен за Пощенски адрес
службата за електровръзка Телеграфен адрес
Телефон/факс; e-mail

Район на отговорност, в границите на който се осигурява електровръзка

Основни видове обслужване и средства Кратко описание

Списък на радиопредавателните станции

IV. Средства за радиовръзка и радионавигационни средства

Название на станцията

Видове предоставяно обслужване

Вид излъчване за всяка честота

Честоти, използвани за предаване по връзката “земя—въздух” и “въздух—земя”

Работно време на всяка служба

Географски координати на В случаите, когато DME е свързано с ILS или MLS и предаващата антена с точност поне до положението на нулевата точка за отчитане на 0,1 min (за радиопеленгаторните оборудването не съвпада с антената му станции на приемната антена)

1) Положението на нулевата точка на отчитане на траекторията на подхода за кацане;

2) Отстоянието на нулевата точка за отчитане от антената на DME

Магнитният пеленг и разстоянието на При отсъствие на контролна точка на летището радиосредството от контролната точка разстоянието се измерва от известна определена на летището в km и в десети от km точка, с изключение на случаите, когато специалните радиосредства са разположени по продължение на оборудвани ПИК.

Указва се също местоположението на УКВ маркерите, свързани с ILS.

Ползвани езици

Мощността на антената, ако това е приложимо, а за NDB — средният радиус на номиналната зона на действие.

Подробни данни за невизуалните средства за осигуряване на последния етап на подхода за кацане и кацането, които не са ILS, и могат да се използват напълно или частично от бордовото оборудване, предназначено за използване с ILS.

По отношение на ILS:

а) всяка отлика от стандартите на т. 3.1

на част I от том I на Приложение № 10 на ИКАО

b) степента на съответствие със стандартите на т. 3.1.3.4 и 3.1.5.4 от част I на том I на Приложение № 10 на ИКАО по отношение структурата на лъча на глисадния и курсовия радиомаяк;

c) височината на опорната точка на ILS над прага на ПИК

V. Специални навигационни системи

Название на станцията или веригата от станции

Вид на предоставяното обслужване (определяне на линията на положението или мястото на ВС)

Метод на опознаване (честотен или кодов)

Тип на излъчването

Честота (номер на канала, изходен коефициент на запълване на импулсите, честота на повторение на импулсите, ако е приложение)

Време на работа

Географски координати на станцията

Работни зони и съответстващи значения на точността (в течение на денонощието)

VI. Сигнали за време

Название и позивна на станцията

Честота и тип на излъчването

Време и способ на излъчване

VII. Авиационна фиксирана служба

Название на станцията

Индекс на местоположението на станцията

Позивна на станцията

Название на станцията-кореспондент

Тип на каналите

Честота на предаване

Честота на приемане

Тип на предаваните съобщения

Работно време

VIII. Метеорология

Пълномощен метеорологичен орган

Пощенски адрес

Телефон, телеграф, e-mail

Район или въздушни маршрути, осигурявани с метеорологично обслужване

Кратко описание на основните видове предоставяно метеорологично нагледните пособия и полетната документация, Подробни данни за инструктажа, консултациите,

обслужване

методи и средства за предоставяне на
метеорологичната информация

Изисквания, отнасящи се до предварителното уведомяване от страна на авиационните оператори за потребностите им от инструктаж, консултации, полетна документация и друга необходима метеорологична информация

Общо описание на летищните системи за наблюдение и съответните експлоатационни правила, прилагани при наблюдение и представяне на съобщенията за приземния вятър, разстоянието на видимост на ПИК, долната граница на облаците, видимостта, температурата, срез на вятъра (ако има такъв)

Прилагани документи на ИКАО

IX. Летищно метеорологично наблюдение и сводки

Название на станцията и индекс на местоположението по ИКАО

Вид и честота на наблюденията

Типове метеорологични сводки и друга допълнително включвана информация

Конкретен вид на системата за наблюдение и количество наблюдателни пунктове, използвани за наблюдение и предаване на съобщения за приземния вятър, видимостта, разстоянието на видимостта на ПИК, долната граница на облаците, температурата и среза на вятъра

Работно време

Данни за наличната климатологична информация

X. Метеорологично обслужване на летището

Работно време

Име на органа, отговорен за съставяне на прогнози за летището и срока им на валидност

Типове прогнози за кацане

Методи за провеждане на инструктажа или консултациите

Видове предоставяна полетна документация и езици на използваната полетна документация

Наличие на помощно оборудване (например метеорологичен локатор), служещо за предоставяне на информация за метеоусловията

Телефонен номер на метеорологичната

служба

Допълнителна информация (за
ограничения на обслужването и др.)

XI. VOLMET

Название на предаващата станция

Позивна или опознавателен сигнал

Тип на излъчването

Честота или честоти, използвани за
радиопредаване

Период или време на излъчването

Работно време

Списък на летищата, върху които се
разпространява действието на
съобщенията или прогнозите

Съдържание и форма на включваните
съобщения и прогнози

УПРАВИТЕЛ:

Подпис и печат

Приложение 6 към чл. 18, ал. 2, т. 4

Акт за основните характеристики и техническо състояние на летателна площадка

I Основна информация

№	Видове данни	Описание
1	2	3
1.	CITY	Име на населеното място
2.	AIRPORT	Име на летателната площадка
3.	USE	Предназначение на летателната площадка: (за обслужване на полети за авиационни услуги или технологично летище)
4.	RFF	Наличие на аварийно-спасително и противопожарно оборудване съгласно т. 7 от Ръководството за управление и експлоатация
5.	LAT/LONG	Географски координати в градуси, минути и секунди на контролната точка на летателната площадка (средата на летателното поле), определени в WGS-84
6.	ELEV	Надморската височина на ПИК, измерена с точност до метър спрямо морското равнище
7.	TEMP	Разчетната температура на въздуха в района на летателната площадка, представляваща максималната средномесечна температура в градуси по Целзий. Посоки на преобладаващите ветрове
8.	ALTERNATE AIRPORTS	Указател за местоположението на запасните летища и летателни площадки според навигационния план

9.		Ограничения по видове ВС	
10.	ICAO CODE	Четирибуквен код на ICAO (DOC 7910)	
11.	RUNWAYS GENERAL DATA	Дават се за всяка от пистите	
11.1.	RWY NR	Номер на всяка ПИК в двете посоки S — за късо излитане и кацане	
11.2.	PHISICAL CHARACTERISTIC S		
11.2.1		Площ на летателното поле	
11.2.2		Ограда на летателното поле — да или не и каква конструкция е	
11.2.3.	LENGTH	Дължина на ПИК (грунт или изкуствена настилка)	
11.2.4.	WIDTH	Ширина на ПИК (грунт или изкуствена настилка)	
11.2.5.	CODE	Код на пистата съгласно глава първа на Наредба № 14 на МТС от 2000 г.	
11.2.6.	STRENGTH	а) Конструкция на изкуствените настилки на ПИК и носимоспособност съгласно приложение № 1 на Наредба № 14 б) За грунтова ПИК — размери, вид на растителното покритие и носимоспособност на грунта съгласно приложение № 10 на Наредба № 14	
11.2.7.	SLOPE	Среден надлъжен наклон на ПИК в проценти (отношение на разликата между максималната и минималната кота на осовата линия на ПИК и нейната дължина) с посочване дали общият наклон от първия посочен курс на ПИК е възходящ (+) или низходящ (-)	
11.3.	RUNWAY SPECIFIC DATA	Дават се за всяка от пистите	
11.3.1.	ELEVATION		
	THR	Надморска височина на двата прага на ПИК	
	RWY END	Тип на съоръжението в края на пистата, използвано за обратен завой от ВС. RWY = крайт на ПИК е съединен с друга ПИК; TWY = пътека за рулиране, съединена с края на ПИК; LP = обходна ПР Цифрово значение = широчината на настилката, върху която може да се направи обратен завой, например 70 съответства на широчината на настилката в края на ПИК, равна на 70 m	
11.3.2.	RWY TYPE	Тип на ПИК: NON 1 — необорудвана; NON P — оборудвана за неточен подход	

11.3.3.	DECLARED DISTANCES		
	TORA	Разполагаема дължина на разбега	
	ASDA	Разполагаема дистанция за прекъснато излитане	
	TODA	Разполагаема излетна дистанция	
	LDA	Разполагаема дистанция за кацане	
11.3.4.	RADIO AIDS	ILS, MLS, DME, VOR, NDB	
11.3.5.	LIGHTING AIDS	Светлинен подход	
11.3.8.	OBSTACLES	Препятствия в зоната на траекторията за излитане за указания курс на ПИК	
	RWY HDG	Номер на ПИК	
	SLOPE	Размер на наклона, при който се съобщава за наличие на препятствие, %	
	IDENT	Идентификация на препятствието с помощта на присвоен номер. Ако не е направена идентификация на препятствието, се указва следното: “NIL”—няма препятствие над повърхнината, свободна от препятствия, не се разрешава излитане	
	TYPE	Тип на препятствието: ANT = антена; BLD = сграда; GRD = земна повърхност, местност и др.; LIN = линия (електропровод, телефонна линия); MOV = движещи се обекти (vlak, автомобил и др.); NET = мрежа (задържаща); SPR = комин, кула, мачта и др.; TRE = дървета, гора	
	DIST RWY START	Разстоянието по траекторията на излитане, измервано от началото на разполагаемата дистанция за излитане до пресичането с перпендикулярната права от препятствието	
	CL	Разстояние до препятствието, измерено перпендикулярно от траекторията на излитане с означаване: L = препятствие отляво; R = препятствие отдясно; O = препятствие на осовата линия; CROSS = препятствието пресича осовата линия	
	HIGHT	Относителна височина на препятствието, измервана от котата на точката на началото на разполагаемата дистанция на излитане	
	M	Маркировка на препятствията (да/не)	
12.	TAXIWAYS	а) брой и размери; б) тип, конструкция и състояние на настилката;	

		в) надлъжни и напречни наклони	
13.	APRON	а) размери; б) тип, конструкция и състояние на настилката; в) надлъжни и напречни наклони	
14.	Отводнителна система	а) начин на отводняване на летателното поле и видове съоръжения; б) оценка състоянието на отводнителната система	
15.	Маркировка и маркери	а) хоризонт. маркировка на изкуствените настилки; б) маркери съгласно част втора на дял пети от Наредба № 14; в) оценка състоянието на маркировката	
16.	Сгради и съоръжения	а) местоположение б) размери по основите и височина; в) предназначение и тип на конструкцията (масивна, паянтова или навес)	
17.	Инженерни мрежи	а) водоснабдяване да/не и състояние; б) канализация да/не и състояние; в) електроснабдяване да/не и състояние	
18.	Подходни пътища	а) външни пътища; б) вътрешни пътища; в) оценка състоянието на пътната мрежа	

II. Друга информация

1.	Адрес на собственика или ползвателя на летателната площадка	Пощенски адрес, телефон/факс, e-mail	
2.	Обслужване на летателната площадка	а) наличие на хотел; б) наличие на ресторант; в) медицинско обслужване; г) наличие на транспортни средства; д) товаро-разтоварни средства на летището; е) типове зареждано гориво; ж) типове зареждани масла; з) кислород и други компоненти, използвани при обслужване на ВС; и) средства за зареждане на гориво и ограничения във връзка със зареждането на гориво; к) обикновеното количество налични места в хангарите за ВС; л) обикновено наличие на ремонтно оборудване за ВС м) възможност за преместване на ВС, загубили способност да се придвижват сами н) граничен и митнически контрол	

III. Комуникации

	Списък на радиопредавателните		
--	-------------------------------	--	--

	станции		
--	---------	--	--

IV. Средства за радиовръзка и радионавигационни средства

	Название на станцията		
	Вид излъчване за всяка честота		
	Честоти, използвани за предаване на връзката "земя—въздух" и "въздух—земя"		
	Ползвани езици		

УПРАВИТЕЛ:

Подпис и печат

Приложение 7
към чл. 24, ал. 2

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА

ГД "ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ"

УДОСТОВЕРЕНИЕ

за експлоатационна годност на летище

№...../..... г.

1. Наименование на летището

2. Местонахождение

(град, село, област, община)

3. Настоящият документ се издава на основание чл. 44, ал. 2 от Закона

за гражданското въздухоплаване в уверение на това, че летище отговаря на

изискванията на нормативната уредба на гражданското въздухоплаване в

Република България и е годно за експлоатация от въздухоплавателни средства

код "....." по класификацията на Наредба № 14 като летище за обществено

ползване на международни и вътрешни превози на пътници и товари

4. Удостоверението се издава на

на основание:

Настоящото удостоверение се издава при условията и реда на глава втора

от Наредба № 20, като всяка година след инспекционна проверка Гражданската

въздухоплавателна администрация удостоверява с печат заверката за

съответната година.

Приложения:

1. Акт за техническите и експлоатационните характеристики на летище

2. Ръководство за управление и експлоатация на летище

Гл. директор:

ГД "ГВА"

Подпис и печат

Приложение 8
към чл. 24, ал. 2

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА

ГД "ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ"

УДОСТОВЕРЕНИЕ

за експлоатационна годност на летателна площадка

№...../..... г.

1. Наименование на летателната площадка

2. Местонахождение

(град, село, област, община)

3. Настоящият документ се издава на основание чл. 44, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване в уверение на това, че летателна площадка отговаря на изискванията на нормативната уредба на гражданското въздухоплаване в Република България и е годна за извършване на авиационни услуги с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 kg.

4. Удостоверението се издава на

на основание:

Настоящото удостоверение се издава при условията и реда на глава втора от Наредба № 20, като всяка година след инспекционна проверка Гражданската въздухоплавателна администрация удостоверява с печат заверката за съответната година.

Приложения:

1. Акт за техническите и експлоатационните характеристики на летателна площадка

2. Ръководство за управление и експлоатация на летателна площадка

Гл. директор:

ГД "ГВА"

Подпис и печат

Приложение 9

към чл. 30, ал. 2, т. 1

Основни функционални изисквания към наземна самолетообслужваща техника

I. Технически и функционални изисквания към наземна самолетообслужваща техника

1. Материали

1.1. Трябва да бъдат избрани такива материали, за които практиката и/или тестове са демонстрирали, че са подходящи и надеждни за използване в наземна самолетообслужваща техника.

1.2. Използваните материали трябва да бъдат корозивно устойчиви и защитени чрез галванично покритие или друга повърхностна обработка, напр. за защита срещу действието на антиобледенителни и хидравлични течности.

1.3. Трябва да се използват налични в търговската мрежа компоненти, когато е възможно.

2. Изработка

Изработката и методите на производство трябва да бъдат с висок стандарт.

3. Нормативни документи, правила и технологии

3.1. При конструирането и производството на техниката трябва да бъдат взети под внимание националните нормативни документи, приложими за зоната на експлоатация, напр. зони с наложени ограничения, зони без наложени ограничения, обществени пътища.

3.2. Конструкцията, процесите на производство, използването на материали и съответните изпитания на работните характеристики трябва да отговарят на националните правила за технологии и практики.

4. Безопасност

Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване са посочени в т. II.

5. Околна среда

5.1. Техниката трябва да бъде проектирана и произведена от материали, които ще позволят използване без ограничения при всякакви климатични условия, с минимални модификации. Техниката трябва да може да се настройва лесно към температурни изменения в интервала от -40° до $+60^{\circ}$ °C (стандарти на ISO) и влажност до 100 %.

5.2. Трябва да бъдат взети мерки по отношение на промени в температурата на околната среда, дъжд и обледеняващ дъжд, сняг, прах, солен морски въздух а значителни изменения на атмосферното налягане.

5.3. Техниката трябва да може да бъде използвана през деня и през нощта.

5.4. Нивото на шума трябва да бъде поддържано на минимума, но не трябва да превишава 85 dBA на разстояние 4,6 m от външната страна на техниката и на 1,5 m над земята.

6. Мобилност

6.1. Техниката трябва да може да маневрира при лед и сняг и при двигателните колела трябва да има достатъчно свободно място, за да могат да бъдат монтирани и използвани вериги.

6.2. Трябва да бъде осигурен начин за буксиране на неработеща техника с цел отдалечаване на безопасно разстояние от въздухоплавателно средство.

6.3. Всяка самоходна техника трябва да бъде оборудвана с кормилно управление със сервоусилване.

6.4. Капацитетът на резервоара за гориво (бензин, дизелово гориво или втечнен газ) трябва да бъде достатъчен за най-малко осем часа непрекъсната работа. Изискванията за време на работа на оборудване с електрическо

задвижване трябва да бъдат определени от купувача.

6.5. Минималният просвет под техниката при пълно натоварване трябва да бъде 127 mm.

6.6. Просветът под техниката при пълно натоварване трябва да дава възможност за преминаване през две повърхности, пресичащи се под ъгъл от 5°.

7. Транспортиране

7.1. Техниката трябва да може да бъде транспортирана по шосе, жп или морски път. За постигане на размерите, изисквани от правилата/наредбите за такива превози, могат да бъдат свалени части. Конструкцията също трябва да отчита и възможност за превоз по въздуха.

7.2. За улесняване на товаренето и разтоварването на оборудването по време на транспортирането и за намаляване на повредите трябва да бъдат осигурени подходящи повдигателни устройства.

7.3. Когато се използват отвори за повдигане с виличен повдигач, те трябва да отговарят на: ISO 2328: 1977. Вилични повдигачи - Вилици за окачване и вилични носачи - Монтажни размери.

7.4. Когато се използват такелажни въжета, местата за закачване на въжетата трябва да бъдат с достатъчна якост и да бъдат ясно обозначени.

8. Механична част

8.1. Трябва да се избягват места, задържащи вода, и канали, задържащи замърсявания. Там, където това не е възможно, трябва да бъде обезпечено подходящо дрениране.

8.2. Вибрациите трябва да бъдат минимални и не трябва да имат неблагоприятно въздействие върху оборудването или оператора.

8.3. Механичният коефициент на полезно действие на еднопосочни конвейерни повърхности (като например ролкови пътеки) със собствено задвижване или без собствено задвижване, използвани за преместване на контейнери/палети, трябва да бъде над 98 %, когато се измерва при максимално допустимо натоварване, върху хоризонтална повърхност и при добро състояние на оборудването.

8.4. Механичният коефициент на полезно действие на многопосочни конвейерни повърхности (като например платформа от многопосочни ролки или от сфери) със собствено задвижване или без собствено задвижване, използвани за преместване на контейнери/палети, трябва да бъде над 96 %, когато се измерва при максимално допустимо натоварване, върху хоризонтална повърхност и при добро състояние на оборудването.

9. Електрическа част

9.1. Електрическите проводници трябва да бъдат групирани във форма на кабели или оплетка и трябва да бъдат поставени така, че да бъде обезпечена максимална защита от претриване, намокряне от локви на пътя, грес, масло, горива или прекомерно нагряване.

9.2. Електрическите бутони, ключове и т.н. трябва да бъдат водоустойчиви.

9.3. Електрическите вериги трябва да бъдат оборудвани със система за поемане на ръчно управление в случай на неизправност.

9.4. Устройствата за електрическо и електронно управление трябва да бъдат защитени срещу случайно задействане, причинено от електромагнитни смущения.

10. Хидравлика и пневматика

10.1. Във всички системи трябва да бъдат монтирани предпазни клапани за защита срещу налягания, превишаващи номиналното работно налягане на всеки компонент от системата.

10.2. Хидравличните клапани трябва да бъдат оборудвани със система за байпас за ръчно управление в случай на неизправност.

10.3. Хидравличните маркучи в работните зони, които съдържат течност под налягане над 50 бара и/или температури над 50 °C, трябва да имат калъфи, както е посочено в ISO 3457.

10.4. Налягането на системата трябва да бъде запазено колкото е възможно по-ниско в съответствие с технологична и икономична конструкция.

10.5. Всички тръби/линии трябва да бъдат прекарани така, че да не преминават над или близо до компоненти, които биха могли да причинят запалване в случай на неизправност на тръба. Ако поради конструктивни съображения това не е възможно, между тръбата и източника на топлина трябва да бъде поставен подходящ предпазен екран.

11. Техническо обслужване

11.1. Оборудването, компонентите и системите трябва да бъдат конструирани така, че между две съседни технически обслужвания да има минимум 200 работни часа. Периодът между две последователни технически обслужвания може да бъде по-кратък, ако никоя предлагана на пазара част не може да постигне препоръчаните по отношение на техническото обслужване характеристики. Обслужването по отношение на зареждане с гориво, масло, вода, поддържане на налягането в гумите, поддържане на акумулаторната

батерия не се счита като планово-предпазно техническо обслужване.

11.2. Всички части на оборудването, за които се изисква планова или периодична проверка, трябва да бъдат леснодостъпни.

11.3. Всички електрически проводници, хидравлични и пневматични тръби и маркучи трябва да бъдат кодирани с маркировка за улесняване на ремонта и техническото обслужване.

11.4. Критериите за проектиране трябва да позволяват сглобяване, разглобяване и техническо обслужване с инструменти и оборудване за общо приложение, които могат да бъдат намерени на пазара.

11.5. Конструкцията трябва да бъде такава, че да елиминира загубването на части, доколкото е възможно. Там, където загубване на такива части е невъзможно да бъде избегнато, те трябва да бъдат закрепени към оборудването, където е възможно, и за тяхното съхранение трябва да бъдат осигурени фиксирани места за прибиране.

11.6. Всички компоненти, агрегати и подагрегати, включени в оборудването, трябва да останат взаимозаменяеми с оборудване от същия модел. В случаите когато към оборудването се въвежда нов взаимозаменяем компонент и данните за частите в новия компонент са различни, подробностите за измененията ще бъдат показани чрез промени в съответните ръководства.

11.7. Всички компоненти, използвани в ново оборудване, трябва да бъдат нови и да имат същата гаранция както оборудването, освен ако няма взаимна договореност между производителя и купувача.

11.8. Капаците или вратичките за достъп до компонентите или системите трябва да се свалят или отварят лесно.

11.9. Компонентите и системите трябва да могат да бъдат сваляни от оборудването без разглобяване на други компоненти.

12. Органи за управление

12.1. Органите за управление и предупредителните светлини трябва да бъдат групирани и разположени така, че да бъде удобно за оператора, намиращ се при нормалната станция или станции за опериране. Там, където има повече от една станция за опериране, при всяка станция трябва да има блокировки, за да могат органите за управление на другите станции да бъдат блокирани.

12.2. Органите за управление и предупредителните светлини трябва да бъдат правилно и постоянно означени.

12.3. Органите за управление трябва да бъдат конструирани в съответствие с принципите на ергономията.

12.4. Когато е възможно, задействането на органите за управление трябва да става в същата посока, каквато е посоката на управляваната функция.

12.5. Където е възможно, трябва да се използват конвенционални автомобилни органи за управление.

12.6. Органите за управление трябва да бъдат конструирани да могат да бъдат използвани, дори когато операторът носи дебели ръкавици или топли обувки арктически тип.

12.7. За органите за управление на оборудването трябва да бъде осигурено подходящо осветление.

12.8. Трябва да бъде осигурена блокировка на стартера за предотвратяване на неговото включване при работещ двигател.

12.9. За всяко оборудване с блок за извод за задвижване ("раздаточна кутия") трябва да бъде осигурена блокировка, която да предотвратява увеличаване на оборотите на двигателя, когато селекторът на предавките не е в положение паркинг или неутрално и паркинг спирачката не е включена, освен ако изрично не е посочено друго в специфичен документ.

12.10. При експлоатация с напълно автоматизирано дистанционно управление трябва да се вземе под внимание следното:

12.10.1. Системата за дистанционно управление трябва да бъде съставена от преносим водоустойчив предавател със собствено електрозахранване, а в оборудването трябва да има инсталирана съвместима приемателна система.

12.10.2. За постигане на оптимални работни характеристики трябва да се използват електрически сигнали за радиопредаване или за предаване в инфрачервения спектър.

12.10.3. Обхватът на разстоянието на предаване между предавател и приемник не трябва да бъде по-малко от 80 m при всички условия на околната среда.

12.10.4. Неизправности на ръчната станция или смущаване на сигнала трябва винаги да води до незабавно плавно спиране на работата.

12.10.5. Органите за управление на ръчната станция трябва да бъдат от тип с незабавно връщане в изходно положение след преустановяване на въздействието от страна на оператора (без самофиксиране в работно положение).

12.10.6. Системата за дистанционно управление трябва да може да избягва всяко електромагнитно смущение.

13. Капачки на резервоари

Капачките за пълнене на резервоарите трябва да бъдат с цветен код,

както следва:

- червен за бензин;
- зелен за дизелово гориво;
- бял за вода и охладителни течности;
- жълт за масло и смазочни течности;
- жълт със синя лента за хидравлична течност.

14. Маркировка на превозните средства

Върху оборудването трябва ясно и трайно да бъдат маркирани

ограниченията на техниката.

15. Съответствие на цветовете

15.1. Цветни еталони

Препоръчва се потребителите да пазят всеки цветен еталон върху малки метални пластинки, боядисани с емайллак. Тези пластинки обикновено трябва да бъдат съхранявани на хладно и тъмно място и периодично да бъдат сменявани, тъй като цветът се променя с времето.

15.2. Кодирание на цветните еталони

Всеки различен цветен еталон трябва да бъде идентифициран с прецизен кодов номер в дадена световноизвестна система за цветове, като например Федерален Стандарт 595 (САЩ), RAL (Германия), NCS (Швеция) или други.

16. Ръководства

16.1. В съответствие с приложимите национални стандарти трябва да

бъдат осигурени документи, обхващащи работата, техническото обслужване и резервните части.

16.2. Модификациите, подобренията, измененията на оригиналните

резервни части трябва да бъдат представяни на потребителите чрез служебни бюлетини, информация за резервни части или изменения в ръководствата.

17. Опции

При конструирането производителят трябва да предвиди и опции, които могат да бъдат или могат да не бъдат поискани от купувача. Такива опции са описани в съответната секция на функционалните спецификации на даденото оборудване.

17.1. Защита на водача и/или пътника от атмосферните условия с прозорец

за наблюдаване на подхода на превозното средство към въздухоплавателното средство.

17.2. Осигуряване на място за настаняване на пътник.

17.3. Обезопасителни колани към седалките.

17.4. Чистачки за ветровото стъкло.

17.5. Автомобилен нагревател за свеж въздух, с топла вода, и размразител за ветровото стъкло.

17.6. Сенници.

17.7. Арматурно табло с уреди:

17.7.1. амперметър;

17.7.2. датчик за налягане - масло на двигателя;

17.7.3. датчик за налягане - хидравлична помпа (помпи);

17.7.4. измервател на температура - охлаждане на двигателя;

17.7.5. индикатор за оборотите на двигателя;

17.7.6. моточасовник (от тип с налягане на масло);

17.7.7. нивомер за горивото.

17.8. Регулируем лост на паркинг спирачка, тип Оркелон.

17.9. Спомагателни устройства за пускане на двигателя при студено време и/или приспособяване към тропически условия.

17.10. Мощен алтернатор с капацитет да поддържа максималния електрически товар на превозното средство + 10 %, при двигател, работещ на желани обороти, чрез използване на регулируемо "включване - изключване" и регулиране на подаването на гориво.

17.11. Запалване с ключ или без ключ.

17.12. Ръчна или автоматична скоростна кутия.

17.13. Сервоуправление.

17.14. Диференциал без приплъзване.

17.15. Инсталирана резервна акумулаторна батерия (за осигуряване на електрозахранване, в случай че основната акумулаторна батерия стане неизползваема).

17.16. Светомаяк с кехлибарен цвят.

17.17. Постоянно закрепени на удобни места схеми на електрическото опроводяване и на системата за вода. Всички органи за управление и уреди трябва така да бъдат означени върху схемите, както върху съответните табелки.

17.18. Износоустойчиви табелки, посочващи следните данни:

17.18.1. име на продавача и/или търговска марка;

17.18.2. определен от продавача номер на частта или модела;

17.18.3. определен от продавача сериен номер;

17.18.4. дата на производство;

17.18.5. характеристики (като напр. номинални параметри);

17.18.6. тегло;

17.19. Стабилизатори, маркирани с черна и жълта отразителна лента.

Петите на стабилизаторите - боядисани в червено. Малък червен светомаяк най-отгоре и в края на всяка такава издадена навън част.

17.20. Пожарогасител с подходящ капацитет и съответстващ на приложимите местни нормативни документи и правила.

17.21. Автоматичен звуков предупредителен сигнал за персонала при движение на превозното средство на заден ход и при спускане надолу на повдигателните платформи.

II. Изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване

Забележка. Когато националната нормативна уредба се различава от тук цитирани изисквания, се прилагат по-строгите условия.

1. Въведение

1.1. Значителна важност се придава на това да имаме оборудване, в което основните аспекти на безопасността са включени като част от базовата конструкция. При конструиране на самолетообслужваща техника е особено необходимо да се вземат под внимание неблагоприятните условия, които често преобладават в зоните на перона, напр. голямо движение на превозни средства и задръствания, излагане на въздействията на околната среда, работа нощно време, шум от въздухоплателни средства и друга техника, и трудни комуникации.

1.2. Цялото оборудване или всеки негов компонент, които при неизправност могат да бъдат опасни, трябва да бъдат конструирани така, че да бъдат надеждни при работа.

2. Повърхности за работа на персонала

2.1. Платформите и пътеките, на които работи персоналят, трябва да имат повърхности с голям коефициент на сцепление.

2.2. Платформите и пътеките, на които работи персоналят, трябва да имат подходящи перила и/или предпазни прегради от парапети.

2.3. Стълбите, площадките, стъпненките на подвижните стълби, клиновете или стъпалата трябва да бъдат от материал, който предпазва от подхлъзване.

2.4. Стъпалата на подвижните и на неподвижните стълби, които се използват от един човек, трябва да бъдат конструирани да издържат минимум на работно натоварване от 91 kg.

2.5. Площадките на стълбите и работните повърхности трябва да бъдат

конструирани за 114 kg на всяко от лицата, намиращи се едновременно на съответната стълбищна площадка и/или работна повърхност.

2.6. При превозни средства с открита кабина със седалки за пътници трябва да бъде осигурен предпазител за бедрата на минимум 8 cm над повърхността за сядане, от външната страна на външните седалки.

2.7. Ако са монтирани повече от две стълби, те трябва да бъдат от припокриващ се тип и между тях да има разстояние не по-малко от 10 cm.

3. Органи за управление

3.1. Органите за управление и предупредителните светлини трябва да бъдат групирани и разположени така, че да бъде удобно за оператора, намиращ се при нормалната станция или станции за опериране. Там, където има повече от една станция за опериране, при всяка станция трябва да има блокировки така, че органите за управление на другите станции да могат да бъдат блокирани.

3.2. Органите за управление и предупредителните светлини трябва да бъдат правилно и постоянно обозначени, като за предпочитане е обозначаването да е с пиктограми.

3.3. Всички оперативни органи за управление трябва да се движат в посоката на движение на управляваната функция и трябва да бъдат от тип с незабавно връщане в изходно положение след преустановяване на въздействието от страна на оператора (без самофиксиране в работно положение), освен ако органът за управление не е направен да функционира така, че да позволява на потребителите да постигат друга задача. При тези случаи такива групови органи за управление трябва да бъдат застопорени със зъбчат фиксатор или по подобен начин блокирани в работно положение, за да се избегне неволно деактивиране или реверсиране. Такива органи за управление трябва да бъдат леснодостъпни за оператора (операторите). На това изискване не трябва да отговарят само аварийните органи за управление.

3.4. Ръчните и крачните органи за управление трябва да бъдат с такива размери и раздалечени на такова разстояние, че да осигуряват лесна работа с ръка в ръкавица и/или крак в ботуш в зависимост от органа за управление. Трябва да се вземат под внимание атмосферните условия, при които ще работи оборудването.

3.5. Крачните органи за управление трябва да бъдат минимум 5 x 8 cm и да бъдат покрити с материал, който предпазва от хлъзгане.

3.6. Органите за управление и управляващите вериги трябва да бъдат

конструирани така, че неизправност в органа за управление или в неговата верига да не доведе до небезопасно условие на работа.

3.7. За органите за управление на оборудването трябва да бъде осигурено подходящо осветление.

4. Стабилност

4.1. Самоходните средства, оборудвани със стабилизатори с хидравлично или друго сервозадвижване, трябва да бъдат оборудвани с устройство за предупреждаване на оператора, което да показва кога стабилизаторите не са в прибрано положение или не са в напълно спуснато работно положение.

4.2. Оборудването, включително и повдигателните устройства в повдигнато положение, трябва да остават стабилни и при тях да бъде изключен всякакъв риск от преобръщане при следните скорости на вятъра:

4.2.1. до 75 km/h при статични параметри (наклон на площадката, неравномерно натоварване, динамични влияния и т.н.) при най-лошите условия;

4.2.2. между 75 и 120 km/h при допълнителни предпазни мерки, които трябва да бъдат определени от всеки превозвач на базата на анализ на местните условия, включително добро познаване на влиянията от посоката на вятъра; тези предпазни мерки трябва да бъдат на базата на проведено обучение на всички оператори на оборудването на съответното летище.

4.3. Трябва да бъде осигурена блокировка, предотвратяваща повдигането на предната платформа на оборудването на височина над 2,5 m, когато стабилизаторите не са спуснати, освен ако в конкретно изискване към машината изрично не е посочено друго.

4.4. Стабилизиращото устройство не трябва да може да се прибира при нормални или аварийни условия, докато оборудването не бъде спуснато надолу до рамките на параметрите за стабилност изложени в т. 4.2, освен ако в конкретно изискване към машината изрично не е посочено друго.

4.5. Стабилизаторите и устройствата, задействащи стабилизаторите, трябва да бъдат разположени така, че да не създават условия за излагане на оператора на опасност от персонално нараняване.

4.6. Трябва да има блокировка за предотвратяване на задвижване на превозното средство, когато стабилизаторите са или спуснати или не напълно прибрани.

4.7. Стабилизаторите трябва да бъдат маркирани с черен и жълт отразителен материал. Петите на стабилизаторите трябва да бъдат боядисани в червено. Трябва да бъде поставен малък червен светомаяк най-отгоре и в края

на всяка такава издадена навън част.

4.8. Стабилизаторите не трябва да се прибират в случай на неизправност на системата.

5. Врати

Всички врати трябва да бъдат оборудвани с фиксиращи устройства, които да ги държат в затворено или отворено положение. Тези устройства трябва да могат да издържат на пориви или на околния вятър и трябва да бъдат монтирани така, че вратите, когато са отворени, да не представляват опасност за нараняване на персонала.

6. Компоненти

Всички компоненти с тегло над 36 kg или тези с тегло над 15 kg, когато само един човек има достъп до оборудването за обслужване, трябва да имат приспособления за закрепване на повдигателно устройство или на устройство за обслужване.

7. Предпазители при машинните части и механизми

Зъбни колела на верижни предавки, зъбни колела, вериги, ремъци, вентилатори и шайби или други точки, представляващи опасност за нараняване, които не са защитени от конструкцията, или капаци на оборудването, трябва да бъдат защитени с предпазители.

8. Гориво и зареждане с гориво

8.1. Горивопроводите трябва да бъдат фиксирани на не по-малко от 5 cm разстояние от изпускателната и от електрическата система.

8.2. Горивният резервоар(и) трябва да бъде разположен и инсталиран така, че горивото от преливане по време на пълнене или от теч от резервоара, тръбопроводи или фитинги да не попада върху двигателя, изпускателните тръби, електрическата система или други източници на запалване, както и да не попада в отсека на оператора.

8.3. Горивните резервоари трябва да бъдат разположени и инсталиран така, че да могат да бъдат максимално защитени при повреда от сблъсък.

9. Изпускателни тръби

9.1. Двигателите с вътрешно горене трябва да бъдат оборудвани с ауспук дроселен тип.

9.2. Изпускателната система след колектора трябва да бъде закрепена на не по-малко от 7,5 cm разстояние от горими материали, с изключение на гъвкави монтажни фитинги, и най-малко на два инча разстояние от части на горивната, хидравличната и електрическата система и върху нея не трябва да

капе гориво, масло или грес.

9.3. Повърхностите и отворът на изпускателните системи трябва да бъдат така разположени, че да не подлагат работниците и/или материалите на опасност от нараняване или повреда.

10. Маркировка

10.1. Обхват

10.1.1. Тази секция се отнася за всяка самолетообслужваща техника за наземно обслужване. Трябва да бъде отбелязано, че маркировката, която се съдържа тук, не включва никакви приложения, изисквани от правилниците за безопасност на труда.

10.1.2. Когато друг нормативен документ се различава от някои препоръки, цитирани в този документ, се прилагат по-строгите условия.

10.2. Препоръка

Препоръчва се на операторите, в интерес на безопасността на работата на перона, да възприемат дадените по-долу стандарти за маркировката за видимост (забелязване) на самолетообслужваща техника за наземно обслужване.

10.3. Обща част

10.3.1. Разглеждат се две отделни категории самолетообслужваща техника за наземно обслужване:

Категория А: Несамоходна техника за наземно обслужване.

Категория В: Самоходна техника за наземно обслужване.

Категория А: Несамоходна самолетообслужваща техника за наземно обслужване

10.3.2. Несамоходната техника за наземно обслужване трябва да показва своето присъствие чрез нанасяне на отразяващ материал върху всички страни на оборудването, включително и върху водилото, издадените навън части или всякакви други използвани устройства.

10.3.3. Несамоходната техника за наземно обслужване трябва да има най-малко две маркировки от отразяващ материал върху всяка страна на оборудването, като максималното разстояние между отделните маркировки е 1,5 m.

10.3.4. Несамоходната техника за наземно обслужване трябва да може да бъде видяна от оператора (операторите) на всяка приближаваща техника за наземно обслужване в рамките на разстоянието за безопасно спиране и под всеки ъгъл на подхождане.

10.3.5. Маркировка от отразяващ материал трябва също да бъде нанесена и върху всички ъгли на оборудването.

10.3.6. Маркировката от отразяващ материал трябва да бъде съразмерна с големината и размерите на техника за наземно обслужване. Единичните маркировки от отразяващ материал не трябва да бъдат по-малки от 100 cm².

10.3.7. Цветовите схеми за маркировка с отразяващ материал трябва да бъдат в съответствие с установените стандарти за маркировка и осветление.

Категория В: Самоходна техника за наземно обслужване.

10.3.8. Когато се използва единствено откъм страна въздух, самоходната техника за наземно обслужване трябва най-малко да има маркировките, описани при техниката за наземно обслужване Категория А.

10.3.9. Когато се използва и откъм страна въздух и на обществени пътища, самоходната техника за наземно обслужване трябва да удовлетворява изискванията на всички приложими правила, отнасящи се до видимостта (осветление и маркировка) на пътни превозни средства.

10.5. Инспектиране

Препоръчва се наличието и качеството на маркировката да се проверява по време на програмата на операторите за планово-предпазно техническо обслужване и всякакви недостатъци да бъдат отстранявани незабавно.

11. Водила и тегличи

11.1. Влекачните щанги или водилата трябва да бъдат така конструирани, че да намаляват до минимум излагането на възможност от притискане при прикачването.

11.2. Трябва да има ограничител, който да не позволява на водилото да достига до земята при изпускането му.

11.3. Ухото за теглене и водилото трябва да се виждат ясно при лоши условия на осветеност, за да се избегнат катастрофи.

12. Аварийни системи

12.1. Трябва да бъдат осигурени бутони за аварийно спиране на двигателя (от тип червена гъба). Те трябва да бъдат инсталирани на удобни места върху оборудването, така че в случай на аварийна ситуация да може незабавно да се осъществи спиране. Местоположението и броят трябва да бъдат посочени от купувача.

12.2. Повдигателните механизми трябва да бъдат оборудвани с предпазно устройство за предотвратяване на евентуално неконтролирано преместване в случай на неизправност на системата.

12.3. Върху повдигателните устройства трябва да има постоянно закрепени предпазни блокировки или опори, за да може да се извършва техническо обслужване под платформите.

12.4. Трябва да бъдат инсталирани органи за управление за аварийно вдигане на стабилизаторите.

12.5. Трябва да бъдат инсталирани звукови сигнали за предупреждаване на персонала при движение на оборудването назад и при спускане на платформата.

13. Бавна скорост на превозното средство

За позициониране на оборудването/превозното средство на самолета е необходима плавна бавна скорост, без придърпвания и без движение на тласъци.

14. Предпазване на самолета

Всяка част на превозното средство, която доближава до или трябва да докосне самолета, трябва да бъде в подходящ предпазващ буфер.

III. Изисквания за прикачно устройство на наземна самолетообслужваща техника

1. Цел

Целта на това изискване е да определи един промишлен стандарт за прикачно устройство между теглещи и теглени единици от оборудване независимо от тяхното естество, като целта е да се получи възможност за безопасно свързване и теглене на всяка единица перонно оборудване с друга единица перонно оборудване. Този стандарт по-конкретно дава:

1.1. различни нива на точки на закачване на теглича (водила), което дава възможност на тегличите (водилата) на оборудването по време на теглене да остават, доколкото е възможно, в хоризонтално положение;

1.2. максимално възможен ъгъл за въртене на теглича (водилото), за да може да бъде постигнат минимален радиус на завой;

1.3. максимална защита срещу инцидентно откачване на прикачните приспособления по време на движение на превозните средства.

2. Стандартни изисквания

2.1. Теглещите устройства трябва да бъдат от тип "Е" прикачни устройства, осигуряващи най-малко две номинални нива на закачване на теглич (водило), както е показано на схемата.

2.2. Прикачните устройства на тегличите (водилата) трябва да бъдат от тип с пръстеновидно ухо.

3. Допълнителни конструктивни особености

3.1. Никоя част на теглещите устройства не трябва да бъде разхлабена.

Всички части, включително и вертикалният щифт, трябва да бъдат постоянно закрепени към оборудването.

3.2. Вертикалният щифт трябва да има дръжка в горната си част.

3.3. Щифтът трябва да бъде осигурен срещу инцидентно откачване.

3.4. Осъществяването на дейността по теглене трябва да бъде такава, че прикачването да може да се извършва от един човек.

IV. Наземна самолетообслужваща техника. Изисквания за съвместимост с контейнери/палети за самолети

1. Обхват

1.1. Тук са включени изисквания за конвейерни системи, направляващи, ограничители и фиксатори, които се използват на камиони, транспортъри, колички, приспособления за складиране, повдигателни устройства за натоварване на палети или при друго оборудване за обработване на контейнери/палети (ULD).

1.2. Самолетните контейнери/палети (ULD), разглеждани в тази спецификация, могат да бъдат контейнери, модули за бордния бюфет и палети за бордния бюфет и за карго системи. Тези контейнери/палети (ULD) обикновено образуват една интегрална част от самолета и като такива са обект на изискванията на регулаторните агенции по отношение обезпечаването на целостта на конструкцията. Тук не са включени размерът, формата и капацитетите за натоварване на контейнери/палети (ULD). Тези данни могат да бъдат получени от спецификациите на ИАТА, от оператора на самолета и от производителя на контейнери/палети (ULD).

1.3. Тези изисквания отразяват най-новите критерии, прилагани към устройства, за които е известно, че работят успешно. За всякакви конструктивни отклонения ще се изисква техните спецификационни критерии да демонстрират еквивалентност.

2. Общи изисквания

2.1. Конвейерните системи от две свързани части от оборудване трябва да бъдат относително плоски и отговарящи на размера и коравината на контейнера/палета (ULD), така че когато товарът се премества от едната част на оборудването върху другата никога да не бъде изцяло носен от един ред от ролки или сфери, както при положение на преминаване през било, или никога да не бъде изцяло носен от два реда, както при положение на прехвърляне на мост.

2.2. Конструкцията на системите трябва да осигурява максималното допустимо разстояние между осевите линии на ролките при преминаване на

контейнери/палети (ULD) между части на оборудването да бъде 305 mm.

Конвейерните повърхности на всяка част от оборудването трябва да бъдат на не повече от 100 mm от най-външния издатък на основата (легло) в посока на движение на контейнера/палета (ULD). Всеки друг издатък на конструкцията трябва да бъде с наклонена повърхност или скосяване от минимум 45° без никакви остри ръбове. От конструктивни съображения началната ролка на всяка част от оборудването трябва да бъде с максималния практически възможен диаметър.

2.3. За поемане на първоначалното ударно натоварване от преместване на контейнери/палети (ULD) трябва да има намираща се при крайния ръб или въвеждаща ролка с максималния практически възможен съответстващ на конструкцията диаметър.

2.4. Всички пътеки за ходене, греди или други конструктивни елементи трябва да бъдат на минимум 13 mm под горните точки на конвейерната повърхност.

2.5. Оборудването за обслужване не трябва да има никакви части, които да могат да одраскат или повредят контейнер/палет (ULD).

2.6. Конвейерните повърхности трябва да могат да поддържат и преместват разпределени товари от 2930 kg/m².

2.7. Комплектите колела и гуми трябва да отговарят на експлоатационните изисквания по отношение на:

натоварване;

скорост;

разстояние, което трябва да бъде преминато;

местни условия на околната среда.

3. Ограничители и направляващи

3.1. Всяко мобилно оборудване трябва да има приспособления за подходящо фиксиране на контейнери/палети (ULD) срещу преместване в посока напред, назад, настрани и вертикално по време на движение.

3.2. Ако не е конкретно посочено, че няма такава необходимост поради конфигурацията на контейнера/палета (ULD), направляващите релси и крайните ограничители трябва да се подават най-малко на 100 mm над конвейерната повърхност, но не трябва да остава свободно пространство между ролките и долния ръб на направляващите релси.

3.3. Максималното разстояние между центровете на ограничителите не трябва да бъде повече от 635 mm. Минималната широчина на ограничителя трябва

да бъде 50 mm.

3.4. Страничните направляващи трябва да бъдат гладки и непрекъснати, където е възможно. В частта, където контейнери/палети (ULD) се подвеждат за направляване за заемане на правилно положение, трябва да има голямо разтваряне настрани, за да бъдат намалени до минимум ударните натоварвания.

3.5. Минималното странично свободно разстояние между направляващите и контейнери/палети (ULD), които трябва да бъдат обслужвани, трябва да бъде 13 mm.

3.6. Там където има фиксатори срещу вертикално преместване, те трябва да навлизат на 25 mm хоризонтално над конвейерната повърхност.

3.7. При мобилно оборудване вертикалният фиксатор трябва да бъде на 32 mm от горната част на конвейерната повърхност към ограничаващата долна повърхност.

3.8. За изключване на възможността за неумишлено преместване на контейнери/палети (ULD) извън системата за обслужване трябва да бъдат включени такива устройства, като например ограничители срещу изтъркаване.

4. Ролкови системи

4.1. Стандартният минимален диаметър на ролката е 50 mm.

4.2. Стандартната минимална ефективна носеща дължина на ролката е 100 mm.

4.3. Сумарната дължина от броя ролки на една обща ос трябва да бъде такава, че да носи най-малко 50 % от съответния размер на контейнера/палета (ULD). Ролки, които не са разположени на една и съща ос, трябва да осигуряват еквивалентна опора.

4.4. Максимално странично разстояние между краищата на ролките - 405 mm.

4.5. Максимално разстояние между осевите линии на ролки с диаметър, по-малък от 100 mm - 254 mm.

4.6. Максимално разстояние между осевите линии на ролки с диаметър между 100 - 150 mm - 305 mm.

4.7 . Максимално разстояние между осевите линии на ролки с диаметър 150 mm и по-голям - 380 mm.

4.8. Минимален радиус при краищата на ролките - 3 mm.

4.9. Максимално надвисване на контейнери/палети (ULD) (разстоянието между края на ролката и направляващата) - 150 mm.

4.10. Максимална разлика във височините на ролките във всяка площ с размери 1524 x 1524 mm - 6 mm.

4.11. Максимална разлика във височините между две съседни ролки - 3 mm.

4.12. Коравината и допуските на носещата конструкция трябва да бъдат проектирани така, че да отговарят на горните изисквания, когато носят контейнер/палет (ULD), натоварен до неговия максимален капацитет.

5. Многопосочни системи

5.1. Максималното допустимо разстояние между многопосочни (кастор) ролки по площта, преминавана от контейнера/палета (ULD), измерено в две посоки под 90° една спрямо друга:

5.1.1. за многопосочни (кастор) ролки с диаметър, по-малък от 100 mm, стандартът е 254 mm.

5.1.2. за многопосочни (кастор) ролки с диаметър 100 mm или по-голям стандартът е 305 mm.

5.2. Минимален диаметър на многопосочна (кастор) ролка - 75 mm.

5.3. Минимална широчина на многопосочна (кастор) ролка - 25 mm.

5.4. Минимална контактна площ на многопосочна (кастор) ролка - 19 mm.

5.5. Минимален радиус при краищата на ролките - 3 mm.

5.6. Максималното допустимо разстояние между сферични устройства по площта, преминавана от контейнера/палета (ULD), с изключение на зоните, където има други носещи устройства, измерено в две посоки под 90° една спрямо друга:

5.6.1. когато се използват сфери с диаметър, по-малък от 30 mm - 127 mm;

5.6.2. когато се използват сфери с диаметър 30 mm и по-голям - 180 mm;

5.6.3. когато се използват сфери с диаметър 60 mm и по-голям - 305 mm.

5.7. Минимален диаметър на сферата - 25 mm.

5.8. Максимална разлика във височините на многопосочни (кастор) ролки или на ненатоварени сферични устройства във всяка площ с размери 1524 x 1524 mm - 6 mm.

5.9. Максимална разлика във височините между всеки две многопосочни (кастор) ролки или сферични устройства - 3 mm.

5.10. Коравината и допуските на носещата конструкция трябва да бъдат проектирани така, че да отговарят на горните изисквания, когато носят празен контейнер/палет (ULD) или контейнер/палет (ULD), натоварен до неговия максимален капацитет.

6. Системи с плоска горна повърхност

6.1. Посоченото по-долу се отнася до конвейерни или складиращи системи, които обезпечават носещи устройства с плоска контактна повърхност (като

например плоски верижни преместващи системи, складови стелажни площи или превозни средства за превоз по магистрали).

6.2. Минимум 20 % от площта на основата на контейнера/палета (ULD) трябва да бъде върху опора.

6.3. Максималното надвисване на контейнер/палет (ULD) (без опора, като например такава от ролки) - 310 mm.

6.4. Максимално разстояние между носещи повърхности, напречно на движението, без опора от други носещи повърхности - 405 mm.

6.5. Максимално разстояние (ако има такава) между носещи опори по посока на движението - 305 mm.

6.6. Минимален радиус на ръбовете - 2 mm.

V. Функционална спецификация за самоходни пътнически стълби

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване).

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за самоходни пътнически стълби, по които пътниците могат да се качват на самолети, на които височината на прага на вратите за пътници е в интервала от 2,46 - 5,80 m.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Стълбата трябва да бъде монтирана за предпочитане върху товарен автомобил и трябва да се състои от телескопични секции с междинна и горна или основна платформа и да осигурява качване/слизване направо в/от вратата на самолета.

1.2. Стълбите трябва да могат да се придвижват по обществени пътища и поради това не трябва да бъдат по-високи от 4 m (по тази причина може да бъде необходимо навесът да може да се сваля).

1.3. Най-ниската точка от конструкцията не трябва да бъде на по-малко от 200 mm над земята.

1.4. Кабината или мястото на шофьора не трябва да се подава пред предния край на горната платформа, когато тя е в напълно прибрано положение.

1.5. Площта директно под предната платформа трябва да бъде свободна от всякакви компоненти и/или препятствия на разстояние не по-малко от 0,3 m от зоната на доближаване до самолета.

1.6. Дебелината на платформата в тази зона трябва да бъде минимално

възможната.

2. Конструкция на стълбата

2.1. Стъпалата трябва да се състоят от фиксирани вертикални части (чела) и стъпенки. Платформите и перилата на стълбището не трябва да имат стърчащи части или ъгли, които биха могли да причинят нараняване.

2.2. Ъгълът на стълбата, съотношението на вертикалната част (челото) към стъпенката, размерите на стъпенката и на вертикалната част (челото) трябва да отговарят на препоръките, дадени в документа SAE APR 836A, и наклонът на платформата във всяко положение не трябва да превишава 2° от/към хоризонталната равнина.

2.3. Стълбището в комплект трябва да бъде достатъчно широко, за да могат двама човека да застанат на едно стъпало.

2.4. Носещата способност на стълбите трябва да отговаря на стойностите посочени в документа SAE APR 836A.

2.5. Всяко шарнирно монтирано стъпало, което може да бъде поставено на долната страна на стълбата, трябва да има вертикална част (чело) със същите размери, както тези на стълбището. Това стъпало трябва да бъде с противотежест за улесняване при обслужването и за безопасност. За фиксиране на това стъпало в горно положение трябва да има самофиксиращ се заключващ механизъм.

2.6. От двете страни трябва да има перила и във всички точки на стълбището трябва да се поддържа максимално плавен приход. Перилата трябва да могат да се сменят лесно и трябва да бъдат с подходяща повърхностна обработка, за да се изключи възможността от замърсяване на дрехите.

2.7. Когато стълбата е при вратата на самолета, страниците и перилата на горната платформа трябва да могат да правят такъв контур, който да отговаря на профила на самолета и да има минимална хлабина към прага на вратата. Горната платформа, когато е поставена в работно положение на самолета, трябва да бъде с достатъчна широчина и дължина, така че вратата на самолета да може да се затваря без никакви пречки.

2.8. Платформите с ограничена широчина трябва да бъдат снабдени с плъзгащи се парпети, така че когато са поставени в работно положение на самолета, това да даде възможност вратата на самолета да може да се отваря и затваря без никакви пречки.

Забележка. По отношение на т. 2.7 и 2.8 трябва да се знае, че някои типове самолети имат прибрани навътре прагове на вратите, което води до

размер на отклонението на вратата до 1,7 m.

2.9. Осветяването на стълбището трябва да бъде подходящо, да не заслепява и да не образува дълбоки сенки, което може да представлява опасност.

3. Работа на стълбата

3.1. Всяко нагласяване на стълбата трябва да има блокировка с принудително разблокиране (положителна блокировка), за да може в случай на неизправност стълбата да остане стабилна.

3.2. Височината на горната платформа трябва да може да се нагласява от 2,46 до 5,80 m.

4. Мобилност и стабилност

4.1. Оборудването трябва да може да се движи по пътищата в напълно прибрано положение със скорости, отговарящи на изискванията на местното законодателство.

4.2. Оборудването трябва да може да прави завой, като радиусът, описван от външните му части, трябва да бъде по-малък от 12,2 m.

4.3. Трябва да бъдат инсталирани стабилизатори с хидравлично задвижване, за да се осигури стабилността, изисквана за операции по качване/слизване на пътници.

4.4. Оборудването трябва да бъде стабилно при всички етапи на експлоатация.

4.5. При ограничена скорост и с прибрани стабилизатори оборудването трябва да може да бъде маневрирано да застане на и да се отдалечи от работното положение на самолета.

5. Органи за управление

5.1. Изисква се индикатор за взаимното разположение на прага на вратата и на стълбището по височина, който да се намира от долната страна на стълбището и да може да се наблюдава от позицията на оператора.

5.2. За позициониране към зоната на вратата при нощни условия трябва да бъдат осигурени работни фарове (светлини).

5.3. Трябва да има индикаторни светлини, които да дават индикация, когато е включено захранването/двигателят.

6. Опции

6.1. Да бъдат осигурени приспособления за натоварване на несамостоятелни пътници.

6.2. По цялата дължина в предния край на моста да бъде осигурена

въртяща се секция за паралелно разполагане на моста спрямо прага на вратата. Границите на въртене ще бъдат 10° и в двете посоки спрямо централното положение.

6.3. Възможност на горната платформа да прави ограничено движение напред и назад, за да може да се прави допълнително нагласяване поради изменяне на взаимното разположение праг/платформа по време на обслужване на самолет, като за това не е необходимо преместване на цялото оборудване. Органите за управление на това трябва да бъдат разположени на горната платформа.

6.4. Може да бъде осигурен навес за защита при всякакви атмосферни условия върху горната платформа или върху цялото стълбище; предната част на навеса съответства на контура на вратата за пътници. Навесът може да бъде на секции и телескопичен с отделни секции.

6.5. Дублирани органи за управление на стълбата, разположени върху горната платформа. Тези органи за управление трябва да имат приоритет пред органите за управление от мястото на шофьора.

6.6. Предупредителни светлини.

6.7. Оборудването ще има възможност за безпрепятствено движение нагоре/надолу на отворена врата на самолета, докато стълбата е на самолета.

6.8. Предупредително устройство, което да алармира оператора, че вратата на самолета е в контакт с платформата.

VI. Функционална спецификация за самоходна товарна конвейерна лента

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване).

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за самоходна товарна конвейерна лента, конструирана за товарене/разтоварване на багаж, товари и поща в/от багажниците на самолети с височина на прага в интервала от 1,2 до 3,5 m.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Монтирана върху подходящо шаси, самоходната товарна конвейерна лента трябва да има транспортър (стрела) и шофьорско място за оператора.

1.2. Височините на вдигане на транспортъра (стрелата) трябва да бъдат следните:

1.2.1. край на самоходната товарна конвейерна лента откъм самолета

трябва да може да достигне до всяка височина между 1,2 и 3,5 m;

1.2.2. повдигането на двата края на транспортъора (стрелата) трябва да бъде независимо едно от друго.

1.3. Товарната конвейерна лента трябва да може да обслужва всяка посочена височина на праг на самолет, като височината на края откъм перона не трябва да бъде по-голяма от 760 mm.

1.4. Общата дължина на оборудването трябва да се дава от дължината на транспортъора (стрелата).

1.5. Общата широчина на оборудването трябва да бъде не по-малко от 2 m.

2. Конструкция на транспортъора (стрелата)

2.1. Достъп до самолета

2.1.1. Конструкцията на транспортъора (стрелата) трябва да бъде такава, че да може да се използва от оператора за получаване на достъп до вратата на багажника и безопасно да я отваря или затваря, да влиза в багажника или да излиза от него. Следователно изискват се следните свойства:

2.1.1.1. едно перило по дългата страна на транспортъора (стрелата); перилото трябва да бъде сгъващо се или прибиращо се под равнината на лентата;

2.1.1.2. повърхност на лентата, която не е хлъзгава при никакви атмосферни условия за безопасност на персонала;

2.1.1.3. 24° (45 %) максимален ъгъл на работа.

2.2. Лента

2.2.1. Минималната широчина на лентата трябва да бъде 0,6 m, като никаква част не трябва да излиза извън нейната външна повърхност.

2.2.2. Лентата трябва да бъде проектирана да осигурява подходящо оттичане на водата.

2.2.3. Сцеплението на лентата трябва да предотвратява плъзгане или търкаляне на товара назад при максимален ъгъл на наклона дори и в момента на тръгване на лентата.

2.2.4. Лентата трябва да бъде подходящо носена от ролки или други приспособления за осигуряване на безопасност на транспортирането на товара и на обслужващия персонал.

2.2.5. Задвижващата система на лентата не трябва да приплъзва при максимално натоварване, при никакви атмосферни условия.

2.2.6. Обтягането на лентата трябва да бъде саморегулиращо. Трябва също да бъде осигурено лесно ръчно регулиране.

2.3. Ограничаване на товара (натоварването)

Трябва да се има предвид следното натоварване:

2.3.1. Максимален товар от 135 kg на линеен метър от транспортъора (стрелата), равномерно разпределен.

2.3.2. Максимален единичен товар 400 kg върху площ при основата 0,6 x 0,8 m.

2.3.3. Единичен товар трябва да се разбира такъв товар във всяка точка на транспортъора (стрелата).

2.4. Скорост на товарене

Скоростта на лентата трябва да може да се регулира от 10 до 30 m/min.

2.5. Направляващи релси

2.5.1. Страничните направляващи релси трябва да бъдат инсталирани на всяка дълга страна на транспортъора (стрелата). Те трябва да могат да се прибират под повърхността на лентата. Тяхната вътрешна повърхност трябва да бъде гладка.

2.5.2. Широчината между тях трябва да бъде минимум 0,8 m.

2.5.3. Те трябва да се подават минимум на 100 mm над лентата.

2.5.4. Релсите трябва да бъдат по-къси от транспортъора (стрелата) и да осигуряват страничен достъп от най-малко 0,5 m откъм страната на транспортъора (стрелата) към самолета и най-малко 1,5 m откъм страната на транспортъора (стрелата) към перона.

2.6. Защита на оператора

2.6.1. Конструкцията на стрелата трябва да бъде такава, че оперирането да не представлява никаква опасност за краката или ръцете на оператора, когато лентата се движи, или за шофьора, когато транспортъорът (стрелата) се вдига.

2.6.2. Системата за повдигане трябва да бъде конструирана да бъде надеждна.

2.6.3. Шофьорът трябва да бъде подходящо защитен от всяко странично изместване на транспортъора (стрелата) на конвейера.

2.7. Защита на товара

Конвейерната лента, особено в краищата, трябва да бъде така конструирана, че да не дава възможност за повреда на товара.

3. Мобилност и стабилност

3.1. Скоростта на повдигане трябва да бъде такава, че преместването на транспортъора (стрелата) нагоре или надолу в максималния обхват на височините да изисква по-малко от 15 s.

3.2. Не трябва да бъде възможно едновременното движение на лентата и на превозното средство.

3.3. Оборудването трябва да може да се движи със скорост до 40 km/h.

3.4. Външният радиус на завой трябва да бъде по-малък от 7,6 m.

4. Органи за управление

4.1. Оборудването трябва да бъде подходящо защитено срещу инцидентно задействане или повреждане от падащи товари.

4.2. Движението на транспортъора (стрелата) нагоре и надолу трябва да бъде управлявано само от шофьорското място.

4.3. В двата края на транспортъора (стрелата), за предпочитане е откъм лявата страна по посока на движението, трябва да бъдат осигурени органи за управление на движението на лентата и аварийен стопбутон.

5. Опции

5.1. Обхват на транспортъора (стрелата) по височина откъм страната на самолета между 1,2 и 4,1 m. Максимален радиус на завой - 9,6 m.

5.2. Минимална височина на стрелата откъм страната на самолета - 1 m.

5.3. Органи за управление на скоростта на лентата на всяко от следните места:

5.3.1. края на транспортъора (стрелата) откъм перона;

5.3.2. края на транспортъора (стрелата) откъм самолета;

5.3.3. шофьорското място.

5.4. Кутия за дистанционно управление на края на транспортъора (стрелата) откъм самолета.

5.5. Хоризонтална повърхност на края на транспортъора (стрелата) откъм самолета, за да може операторът да стои безопасно, без да се държи за перилото, когато отваря или затваря вратата на багажника на самолета.

5.6. Осигуряване на перила и от двете страни.

5.7. Версия за теглене.

5.8. Защита от влиянието на атмосферните условия с навес и с плъзгащ се покрив над конвейерната лента.

5.9. Стабилизатори с хидравлично задвижване.

5.10. Устройство за присъединяване към товарен автомобил на края на транспортъора (стрелата) откъм перона.

VII. Функционална спецификация за машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети на долната палуба на самолети

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид

изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване) и т. IV. Наземна самолетообслужваща техника.

Изисквания за съвместимост с контейнери/палети за самолети.

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за самоходна машина за товарене, която може да повдига и премества контейнери/палети (ULD) със стандартни размери на основата (дължина x широчина) и с максимално бруто тегло за палети, както следва:

3175 x 2438 mm, 6804 kg;

3175 x 2235 mm, 6804 kg;

2743 x 2235 mm, 3629 kg;

3175 x 1534 mm, 3175 kg;

2438 x 1534 mm, 2450 kg;

1562 x 1534 mm, 3500 kg.

Поради надвисване и от двете страни габаритните размери на контейнери/палети в горния край могат да бъдат до 4724 mm.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Върху подходящо шаси машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети трябва да има две платформи:

- предна платформа с възможности за движение нагоре и надолу между 1,88 и 3,45 m, която да бъде позиционирана на съответстваща врата на самолет и която да остава в тази позиция по време на операцията по товарене/разтоварване;
- основна платформа за движение нагоре/надолу между 0,48 и 3,45 m.

1.2. Габаритната височина на цялото оборудване не трябва да превишава 3 m, когато се движи. Височината на предната платформа (горната страна на ролките) не трябва да превишава 1,88 m при напълно свалено положение.

1.3. Габаритните размери на оборудването трябва да бъдат колкото е възможно по-малки.

1.4. Машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети трябва да поддържа върху основната платформа, при техните максимални бруто тегла, два контейнера/палета с половин размер и един контейнер/палет с пълен размер и едновременно с това един контейнер с половин размер върху предната платформа.

1.5. Машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети не трябва да пречи при позиционирането на влекач за самолет под фюзелажа на самолета.

2. Конструкция на платформата, направляващи релси и ограничители

2.1. Дължината на предната платформа трябва да бъде подходяща да побере по дължина един контейнер/палет с половин размер или с пълен размер.

2.2. Дължината на основната платформа трябва да бъде подходяща да побере по дължина два контейнера/палета с половин размер или един с пълен размер.

2.3. Широчината и на двете платформи трябва да бъде подходяща да побере палет, чийто размер от 2438 mm е поставен напречно на платформите.

2.4. Предният край на предната платформа трябва да осигурява условия за заставане в работно положение при врати с широчина 1780 mm на багажници за контейнери. Осигуряването на тези условия може да се състои или от прибиращо се удължение на предната платформа, или да се изпълнява чрез регулиране на широчината на предната платформа.

2.5. Някои самолети имат обтекатели на релсите за пускане на задкрилките, които се подават назад от задния ръб на крилото. Ако машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети, като се има предвид общата ѝ широчина, трябва да мине под крилото, за да подходи или да се отдалечи към или от задния багажник на долната палуба, височината на всяка част, която е вероятно да премине под обтекателите на релсите за пускане на задкрилките, трябва - по причини, свързани с безопасността - да не бъде повече от 2,8 m. Ако има нещо, което е монтирано и стърчи над тази граница, то трябва да бъде сгъваемо или прибиращо се.

2.6. Повърхностите и на двете платформи трябва да дават възможност за надлъжно и напречно преместване на контейнери/палети. Надлъжните премествания трябва да се извършват чрез система с механизирано задвижване.

2.7. Машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети трябва да бъде конструирана, според избраните опции, за механизирано товарене на контейнери/палети откъм края или странично.

2.8. Механизираната система трябва да може да премества контейнери/палети със скорост от приблизително 18 m/min. Трябва да има възможност за регулиране за по-малка скорост.

2.9. Предната платформа трябва да може автоматично да се нагласява, за да компенсира промените във височината на самолета. Това може да бъде постигнато чрез устройство с датчици или чрез физически контакт към самолета. Трябва да има ръчна система, която да може да регулира височината на предната платформа в случай на неизправност на автоматичната система.

2.10. Предната платформа трябва да бъде конструирана така, че да не

пречи на отварянето и затварянето на самолетните врати.

Забележка. Изисквания за извънгабаритни товари - опитът на потребителите е показал, че ако някои компоненти на машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети стърчат над повърхността на платформата, те често пречат на преместването на палет, на който има подаващи се извън него товари. Поради това се препоръчва при проектирането да се вземе под внимание, че е за предпочитане всички компоненти да се подават на не повече от 100 mm над конвейерната равнина на платформата или ако това не е възможно, трябва да бъдат така конструирани, че да могат да се съгват (прибират), без това да влияе на техните функции.

2.11. Трябва да бъдат осигурени странични направляващи релси върху предната и задната платформа, за да могат да се товарят контейнери/палети със следните широчини:

1534 mm;

2235 mm;

2438 mm;

предна платформа - по цялата дължина от двете страни на платформата, за да насочват дълги товари за точно влизане в самолета; направляващите релси трябва да могат да се регулират ръчно или механично, така че товарът да бъде в една линия със съответните направляващи вътре в самолета;

основна платформа - на разстояние 2438 mm една от друга по цялата дължина на двете страни на основната платформа; направляващите релси трябва да могат да работят независимо и да се вдигат автоматично, когато платформата е повдигната на повече от 559 mm над земята, и да остават в това положение.

2.12. Трябва да бъдат осигурени автоматични ограничители на контейнери/палети, както следва:

а) предна платформа - в края откъм основната платформа; тези ограничители трябва да започват да се вдигат в момента, когато основната платформа започне да се движи надолу, и трябва да се прибират, когато основната платформа се изравни с предната платформа;

б) основна платформа - в двата края; ограничителите откъм перона трябва автоматично да се прибират, когато платформата е достигнала в най-долно положение, и да се вдигат, когато платформата се повдига; ограничителите в края откъм предната платформа трябва да бъдат вдигнати при долно положение и да се прибират, когато платформата се изравни с предната платформа (вижте

също опция 7.2); местоположението на тези ограничители трябва да отчита надвисването на контейнери/палети; когато основната платформа се спуска и достигне височина 1,52 m, тогава операторът трябва да може да управлява прибирането на крайните ограничители.

Забележка. При странично прехвърляне на контейнери/палети страничните направляващи трябва да могат да действат като ограничители.

2.13. Всички ограничители трябва да имат височина минимум 54 mm.

3. Работа с платформата и товарене

3.1. Контейнер/палет трябва да може да бъде нагласен в напречна посока върху предната платформа.

3.2. Системите за повдигане на платформите трябва да могат да задържат и двете платформи на максимална височина, при непрекъснато действие на посочения максимален товар при повдигане, без значително намаляване на височината в продължение на 30 min, със и без работещ двигател.

3.3. Операторът трябва да може да:

3.3.1. от машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети да отваря и затваря вратите на самолета, когато това не може да се прави от земята;

3.3.2. оперира едновременно с машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети и с намиращите се на самолета системи.

3.4. Времето, необходимо за вдигане на основната платформа от долно положение до максимална височина и обратно, т.е. за един пълен цикъл, не трябва да превишава 35 s.

3.5. По всяко време от земята трябва да има достъп до предната платформа.

3.6. Когато контейнери/палети са застанали между двете платформи, не трябва да бъде възможно променяне на височината на която и да е от платформите.

3.7. Блокира придвижването на оборудването, когато на основната платформа има товар.

4. Мобилност и стабилност

4.1. Оборудването трябва да може да се движи със скорост до 16 km/h в продължение на най-малко 3 km. За оборудването не се изисква възможност да си движи, когато е натоварено.

4.2. Трябва да има кормилно сервоуправление и оборудването трябва да може да бъде управлявано, когато е на буксир и при неработещ двигател.

4.3. Ненатоварено оборудване трябва да може да започне движението си по 5° наклон.

4.4. Оборудването трябва да може да прави завой с външен радиус, по-малък от 12,2 m.

4.5. За осигуряване на необходимата за товарене/разтоварване стабилност и за разтоварване на осите на колелата трябва да бъдат инсталирани стабилизатори с хидравлично/механично задействане.

4.6. Ако стабилизаторите не са спуснати, не трябва да бъде възможно задействането на системата за преместване на товар и повдигането на основната платформа от най-ниско положение.

5. Органи за управление

5.1. Всички органи за управление, необходими за движение и позициониране на машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети, трябва да бъдат разположени на шофьорското работно място.

5.2. Трябва да бъде осигурен панел за управление, който да дава възможност управлението и на двете платформи, и на целия процес по товарене/разтоварване да става от операторската станция. Тя трябва да бъде разположена близо до дясната страна на предната платформа, като по този начин се дава възможност за едновременно опериране с органите за управление в самолета и на машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети.

5.3. Добре осветяващи работни светлини са необходими за работа през нощта, като те трябва да осветяват платформите и близо около тях.

5.4. Трябва да бъдат осигурени предупредителни устройства и индикаторни светлини.

6. Опции

6.1. Нормални автомобилни осветление и предупредителни светлини.

6.2. Сваляеми перила за защита на персонала за поставяне към предната и/или основната платформа.

6.3. Механизирано напречно преместване на контейнери/палети (ULD) върху едната или двете платформи.

6.4. Странично товарене на контейнери/палети (ULD).

6.5. Електрическа кутия за дистанционно управление, с минимално тегло и размери.

6.6. Ръчно управлявани крайни ограничители на основната платформа.

Обаче прибирането на задните ограничители ще бъде възможно единствено когато основната платформа е спряна на височина между 0,5 и 1,5 m над земята.

6.7. Механизирана система за въртене върху основната платформа на контейнери/палети (ULD) с половин размер.

6.8. Парапетите за защита на персонала и направляващите релси, ако има такива, ще бъдат съваеми или прибиращи се.

6.9. Възможност за обработване на палети с размер 3175 mm като широчина. Това може да бъде постигнато по един от следните начини:

6.9.1. осигуряване на широка предна платформа с възможност за механично въртене на палет 2438 x 3175 mm, без за това да има пречки от страна на самолета, основната платформа и/или оператора; ще бъдат необходими направляващи за въртене и изравняване с отвора на вратата на самолета;

6.9.2. осигуряване на достатъчна широчина и на двете платформи, за да може контейнер/палет да се движи напред със страната с размер 3175 mm.

6.10. Предната платформа да се вдига на височина на основната палуба 5,54 m с максимален товар, като бъдат спазени всички изисквания за стабилност от т. 4. В предния край на платформата трябва да бъде осигурен ограничител, освен ако платформата не остава хоризонтална наравно с пода на самолета по време на цялата операция по товарене/разтоварване.

6.11. Механизирано задвижвани ролки на основната платформа, за да може да се трансферира товар през някоя от страните или за друга такава комбинация.

VIII. Функционална спецификация за машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети на основната палуба на самолети

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване) и т. IV. Наземна самолетообслужваща техника. Изисквания за съвместимост с контейнери/палети за самолети.

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за самоходна машина за товарене, която може да повдига палети и контейнери с максимални височина 3048 mm и размери на основата (дължина x широчина) и с максимално бруто тегло, както следва:

3175 x 2438 mm, 6804 kg;

3175 x 2235 mm, 6804 kg;

2991 x 2438 mm, 5670 kg;

6058 x 2438 mm, 11 340 kg,

от стандартна височина 508 mm до височина 5,60 m.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Върху подходящо шаси машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети трябва да има две платформи: предна платформа, която се позиционира на съответстваща врата на самолет и която остава в тази позиция по време на операцията по товарене/разтоварване; основна платформа за движение нагоре/надолу между 508 mm и 5,60 m.

1.2. Габаритната височина на цялото оборудване не трябва да превишава 3,6 m, когато се движи. Височината на предната платформа (горната страна на ролките) не трябва да превишава 2413 mm при напълно свалено положение.

1.3. Габаритните размери на оборудването трябва да бъдат колкото е възможно по-малки.

1.4. Машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети трябва да поддържа върху основната платформа, при техните максимални бруто тегла, два 2438 x 3175 mm контейнера/палета и едновременно с това един 2438 x 3175 mm контейнер/палет върху предната платформа.

2. Конструкция на платформата, направляващи релси и ограничители

2.1. Дължината на предната платформа трябва да бъде подходяща да побере по дължина един 2438 x 3175 mm палет.

2.2. Дължината на основната платформа трябва да бъде подходяща да побере по дължина два 2438 x 3175 mm палета един зад друг.

2.3. Широчината и на двете платформи трябва да бъде подходяща да побере палет, чийто размер от 3175 mm е поставен напречно на платформите.

2.4. Повърхностите и на двете платформи трябва да дават възможност за надлъжно и напречно преместване на контейнери/палети.

2.5. Машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети трябва да бъде конструирана за механизирано товарене на контейнери и палети откъм края или странично:

върху предната платформа надлъжното и напречното преместване трябва да бъде извършвано с помощта на механизирани системи;

върху основната платформа надлъжното и напречното преместване трябва да бъде извършвано с помощта на механизирани системи.

Механизираната система на основната платформа трябва да бъде разделена на две секции, всяка от които ще побира един 2438 x 3175 mm контейнер/палет. Управлението на тези секции трябва да може да се извършва индивидуално или едновременно.

2.6. Механизираната система трябва да може да премества

контейнери/палети (ULD) със скорост от приблизително 18 m/min. Трябва да има възможност за регулиране за по-малка скорост.

2.7. Предната платформа трябва да може автоматично да се нагласява, за да компенсира промените във височината на самолета. Това може да бъде постигнато чрез устройство с датчици или чрез физически контакт към самолета. Трябва да има ръчна система, която да може да регулира височината на предната платформа в случай на неизправност на автоматичната система.

2.8. Предната платформа трябва да бъде конструирана така, че да не пречи на отварянето и затварянето на самолетните врати.

Забележка. Изисквания за извънгабаритни товари - опитът на потребителите е показал, че ако някои компоненти на машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети стърчат над повърхността на платформата, те често пречат на преместването на палет, на който има подаващи се извън него товари. Поради това се препоръчва при проектирането да се вземе под внимание, че е за предпочитане всички компоненти да се подават на не повече от 100 mm над конвейерната равнина на платформата или ако това не е възможно, трябва да бъдат така конструирани, че да могат да се съгват (прибират), без това да влияе на техните функции.

2.9. Сваляеми направляващи релси, фиксирани върху основната платформа и регулируеми на предната платформа, за контейнери/палети със следните широчини:

2438 mm;

3175 mm;

трябва да бъдат осигурени, както следва:

предна платформа - по цялата дължина от двете страни на платформата, за да насочват контейнери/палети за точно влизане в самолета; направляващите релси трябва да могат да се регулират в напречна посока, така че да бъдат в една линия със съответните направляващи вътре в самолета;

основна платформа - на разстояние 3175 mm една от друга по цялата дължина на двете страни на основната платформа; направляващите релси трябва да се състоят от две секции, разположени до механизирани секции на платформата, и трябва да могат да работят независимо.

Всичките четири секции трябва автоматично да се вдигат, когато основната платформа започне да се движи нагоре, и да остават в това положение. Когато основната платформа се спуска надолу и достигне до височина 1,5 m над земята, операторът трябва да може да управлява

прибирането на направляващите релси.

2.10. Трябва да бъдат осигурени ограничители, както следва:

а) Предна платформа - трябва да бъдат осигурени автоматични ограничители в края откъм основната платформа. Тези ограничители трябва да започват да се вдигат в момента, когато основната платформа започне да се движи надолу, и трябва да се прибират, когато доближаващата основна платформа се изравни с предната платформа. Работата на основната платформа трябва да се блокира, ако ограничителите не са вдигнати.

б) Основна платформа - трябва да има ограничители в предния и в задния край и на разделителната линия между двете механизирани секции.

в) Ограничителят откъм предната платформа трябва автоматично да се прибира, когато основната платформа се изравни с предната платформа.

г) Ограничителят между двете секции трябва да бъде управляван от оператора отделно.

д) Задният ограничител трябва да бъде от тип, чието действие може да се отмени (в зависимост от посоката на товарене). Задният ограничител трябва автоматично да се прибира, когато контейнер/палет се прехвърля надлъжно върху основната платформа, и трябва да се вдигне автоматично веднага щом контейнерът/палетът е преминал.

е) За надлъжно преместване на контейнери/палети в посока навън от края на основната платформа прибирането на задния ограничител ще се управлява от оператора. Обаче прибирането на задния ограничител ще бъде възможно само тогава, когато основната платформа е спряна на височина между 0,5 и 1,5 m над земята.

ж) Всички ограничители трябва да имат височина минимум 54 mm.

Прибиращите се направляващи релси трябва да бъдат с височина не по-малка от 50 mm.

3. Работа с платформата и товарене

3.1. Контейнер/палет трябва да може да бъде нагласен в напречна посока върху предната платформа.

3.2. Системите за повдигане на платформите трябва да могат да задържат и двете платформи на максимална височина, при непрекъснато действие на посочения максимален товар при повдигане, без значително намаляване на височината в продължение на 30 min, със и без работещ двигател.

3.3. Движението на товара навътре и навън от самолета трябва да бъде осъществявано само от един човек (оператор). Операторът трябва да може да

отваря и затваря вратите на самолета от предната платформа.

3.4. Времето, необходимо за вдигане на основната платформа от долно положение до максимална височина и обратно, т.е. за един пълен цикъл, не трябва да превишава 60 s.

3.5. По всяко време от земята трябва да има достъп до предната платформа.

3.6. Когато контейнери/палети са застанали между двете платформи, не трябва да бъде възможно променяне на височината на която и да е от платформите.

4. Мобилност и стабилност

4.1. Оборудването трябва да може да се движи със скорост до 16 km/h в продължение на най-малко 3 km. За оборудването не се изисква възможност да се движи, когато е натоварено.

4.2. Трябва да има кормилно сервоуправление.

4.3. Ненатоварено оборудване трябва да може да започне движението си по 5° наклон.

4.4. Външният радиус на завиване трябва да бъде колкото е възможно по-малък, за да може машината за товарене/разтоварване на контейнери/палети лесно да се позиционира на самолета и с нея да може лесно да се шофира по служебните пътища на летището.

4.5. За осигуряване на необходимата за товарене/разтоварване стабилност трябва да бъдат инсталирани регулируеми стабилизатори с хидравлично/механизирано задействане.

4.6. Ако стабилизаторите не са спуснати, не трябва да бъде възможно задействането на системата за преместване на товар и повдигането на основната платформа от най-ниско положение.

5. Органи за управление

5.1. Електрическа кутия за дистанционно управление с минимално тегло и размери трябва да бъде осигурена, за да може от предната платформа във вдигнато положение или от зоната при вратата на самолета да се управляват двете платформи и целият процес на товарене и разтоварване.

5.2. Трябва да бъдат осигурени предупредителни устройства и индикаторни светлини.

5.3. Добре осветяващи работни светлини са необходими за работа през нощта, като те трябва да осветяват платформите и близо около тях.

6. Опции

6.1. Нормални автомобилни осветление и предупредителни светлини.

6.2. Сваляеми перила за защита на персонала за поставяне към предната и/или основната платформа.

6.3. Механизирано напречно преместване на контейнери/палети върху предната платформа.

6.4. Допълнителен панел за управление или дистанционно управление в задния край на основната платформа.

6.5. Допълнителна направляваща релса върху основната платформа за направляване на контейнери/палети, товарени или разтоварвани по дължина. Тази направляваща релса трябва да може да се сваля.

6.6. Товароподемност 18 140 kg.

6.7. Товароподемност 27 200 kg.

6.8. Осигуряване на допълнителни органи за управление от земята, за опериране на задната (основната) платформа на машини за товарене/разтоварване на контейнери/палети, които са пригодени да бъдат буксирани и чиито задни (основни) платформи не се повдигат.

IX. Функционална спецификация за летищен пътнически автобус

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване).

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за летищен пътнически автобус за използване на перони на летище, за превоз на пътници между пътнически терминал и самолет.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Автобусът трябва да осигурява капацитет и пространство за пътници на база четирима правостоящи пътници на квадратен метър. Разположението на седалките (има различни опции) не трябва да пречи на пътничопотока при качване и при слизане.

1.2. Вратите трябва да бъдат достатъчно широки, за да могат през тях едновременно да минат двама пътници.

1.3. Броят и местоположението на вратите трябва да се базира на бързото и безопасно качване и слизане на пътничопотока и от двете страни на автобуса.

1.4. Вратите трябва да се отварят така, че да не представляват никаква опасност за пътниците, като създаваните при това неудобства трябва да са минимални.

1.5. Трябва да бъде осигурена възможност за отваряне на вратите от вътрешната страна в случай на аварийна ситуация.

1.6. Вътрешността трябва да бъде разделена на две секции - секция за шофьора и салон за пътници. Достъпът до шофьорската секция трябва да бъде през отделна врата и самата секция трябва да бъде отделена от пътническия салон. Шофьорската седалка трябва да може да бъде регулирана хоризонтално и вертикално.

1.7. Габаритните размери и капацитетът трябва да бъдат в съответствие с условията, преобладаващи на летището, където ще се използва автобусът.

2. Мобилност

2.1. Радиусът на завой трябва да бъде колкото е възможно по-малък и да отговаря на местните изисквания.

2.2. Автобусът трябва да има задвижване, което да дава възможност за достигане и поддържане на скорост от най-малко 30 km/h.

2.3. Автобусът трябва да бъде оборудван с кормилно сервоуправление.

2.4. Автобусът трябва да бъде оборудван със система на окачване, съответстваща на необходимия за правостоящи пътници комфорт.

2.5. При спирачната система и при системата за ускоряване трябва да бъдат взети предвид условията за комфорт и безопасност на правостоящи пътници.

3. Конструкция на автобуса

3.1. Подът трябва да бъде покрит с повърхност, която да предотвратява подхлъзване.

3.2. Вътрешността трябва да бъде подходящо осветена, без да причинява разсейване на шофьора.

3.3. Трябва да бъдат осигурени подходящ брой хоризонтални лостове с приспособления за хващане. Разстоянието между вертикалните лостове трябва да бъде не по-малко от 1,5 m; височината на хоризонталните лостове трябва да бъде в интервала от 1,9 до 2 m.

3.4. Височината на входните врати, стъпалото от земята, трябва да не превишава 0,3 m. Не трябва да има никакви междинни стъпала.

3.5. Височината на пространството за пътници в секцията за пътници трябва да бъде не по-малка от 2,3 m.

3.6. Височината на отвора на вратите за пътниците трябва да бъде не по-малка от 2 m.

3.7. Широчината на отвора на вратите за пътниците трябва да бъде не

по-малка от 1,1 m.

3.8. Трябва да бъде осигурена подходяща вентилация.

4. Органи за управление

4.1. Трябва да бъдат осигурени стандартни автомобилни органи за управление.

4.2. Трябва да бъде осигурена контролна лампа, която да показва, че вратата е отворена.

5. Опции

5.1. Система за кондициониране на въздуха.

5.2. Хидростатична трансмисия.

5.3. Система за комуникация между шофьорската секция и салона за пътници.

5.4. Комуникационна система земя-земя.

5.5. Комплект за първа медицинска помощ.

5.6. Под с максимална височина 0,3 m.

5.7. Възможност за повдигане на шасито за движение по обществени пътища или в зони извън перона.

5.8. Отопление.

5.9. Стойки за ръчен багаж.

5.10. Задна и предна врата.

5.11. Информационна система в пътническия салон.

X. Функционална спецификация за самоходно транспортно средство за гориво

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид

изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване).

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за самоходно транспортно средство за гориво, което може да зарежда с гориво наземна самолетообслужваща техника и превозни средства, вътре в зоните на летището.

3. Допълнителен справочен материал е даден в нормативните документи за транспортиране на гориво по обществени пътища, като например ADR Европейски правила, Приложение B1, секции 210000 - 210021, Правила за контрол на качеството на авиационното гориво и работни процедури при транспортиране, съхранение и зареждане на въздухоплавателните средства с ГСМ.

4. Във всички случаи са в сила по-строгите изисквания от настоящите и посочените в документите по т. 3.

5. В съответствие с нормативните документи трябва да бъдат поставени външни маркировка и сигнализация, за да могат да бъдат лесно идентифицирани типът на горивото и съдържанието на гориво в транспортното средство.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Монтирано върху подходящо шаси, оборудването трябва да има:

цистерна/резервоар (цистерна/резервоари);

система за зареждане (помпа, маркуч, барабан за маркуча и т.н.);

органи за управление, кранове/клапани и измерватели;

приспособление за вътрешно промиване на цистерната;

кран/клапан за източване;

системи за безопасност.

1.2. Най-ниската точка на конструкцията при натоварено състояние на транспортното средство не трябва да бъде на по-малко от 0,2 m над нивото на земята.

1.3. Транспортното средство трябва да може да завива с външен радиус не по-голям от 12 m.

1.4. С изключение на шофьорската кабина транспортното средство трябва да бъде направено от некорозиращ материал или да бъде обработено срещу корозия.

1.5. На предната страна на оборудването трябва да бъде монтирано приспособление с ухо за буксиране. Трябва да бъде монтирано задно прикачно устройство, за да може в случай на неизправност на транспортното средство то да бъде придвижвано.

1.6. За защита на транспортното средство и на цистерната трябва да бъде монтиран предпазен буфер по периферията му.

2. Цистерни/резервоари

2.1. Транспортното средство трябва да има по един резервоар за всеки тип гориво, което трябва да бъде транспортирано и доставено.

2.2. Цистерната/резервоарите трябва да имат следните свойства:

2.2.1. те трябва да могат да бъдат почиствани лесно;

2.2.2. вътрешните фитинги, заварки, съединения и нитове трябва да имат гладка обработка на повърхността, за да бъде избегнато натрупване на утайки;

2.2.3. за предпочитане е краищата да бъдат оформени като част от сфера и ъглите да бъдат със закръгление с радиус не по-малък от 75 mm;

2.2.4. дъното на цистерната (резервоарите) трябва да бъде с наклон 5° и с кран (клапан) за гравитационно източване;

2.2.5. вътре в цистерната (резервоарите) трябва да бъдат монтирани преградни елементи;

2.2.6. в горната си част цистерната (резервоарите) трябва да има осигурен срещу теч люк с диаметър не по-малък от 0,5 m, за да може през него да се влиза за почистване и инспектиране;

2.2.7. цистерната (резервоарите) трябва да бъде оборудвана с отдушник с незапалителни устройства;

2.2.8. цистерната (резервоарите) трябва да има подходящо защитен и видим към оператора измервател на нивото на течността;

2.2.9. цистерната (резервоарите) трябва да бъде монтирана към шасито посредством плаващ тип окачване, което да поема ударите и вибрациите по време на работа;

2.2.10. върху горната страна на оборудването трябва да има пътека с ширина не по-малка от 0,5 m;

2.2.11. около люка или капците за пълнене трябва да бъде монтирана работна повърхност;

2.2.12. в задната част на оборудването трябва да бъде монтирана стълба за достъп от нивото на земята до горната страна на цистерната (резервоарите);

2.2.13. капците за пълнене с гориво и капакът на люка трябва да имат система за двойно уплътняване и обезопасително заключване.

2.3. Капацитетът на всяка цистерна (резервоар) трябва да бъде проектиран в съответствие с броя на оборудването или на транспортните средства, които трябва да бъдат заредени с гориво. Препоръчва се капацитетът да не бъде по-малък от 2000 t.

3. Помпи

3.1. Помпата (помпите) трябва да бъде задвижвана чрез системата за отвеждане на мощност на транспортното средство или чрез спомагателен двигател.

3.2. Когато помпата (помпите) се задвижва чрез системата за отвеждане на мощност на транспортното средство, отвеждането на мощността не трябва да може да оперира, с изключение на случаите, когато лостът за превключване на скоростите е в неутрално положение и е включена паркингспирачката.

3.3. Помпата (помпите) трябва да може да подава не по-малко от 30 l за минута.

4. Маркучи

4.1. Маркучите трябва да бъдат гъвкави и направени от несвиваем

материал и да бъдат съвместими с типа на горивото, съдържащо се в резервоарите.

4.2. Цветът на капака и/или на накрайника трябва да бъде в съответствие с типа на подаваното гориво:

4.2.1. зелен за дизелово гориво;

4.2.2. червен за бензин.

4.3. Маркучът за зареждане и накрайникът/пистолетът трябва да бъдат произведени в съответствие с международните стандарти. Дължината на маркуча трябва да бъде не по-малко от 5 m.

4.4. Маркучът трябва да има откъм края за зареждане на гориво стандартен накрайник/пистолет за зареждане с гориво с автоматично спиране на подаването на гориво.

4.5. Всеки маркуч трябва да бъде оборудван с устройство за автоматично навиване.

5. Системи за безопасност

5.1. Електрическата система на оборудването трябва да бъде направена в съответствие с международните стандарти за горивотранспортни средства.

5.2. Трябва да бъде осигурено устройство за електрическо разреждане към земя.

5.3. Трябва да бъдат осигурени пожарогасители в съответствие с местните разпоредби.

5.4. Всички изпускателни системи на двигателите трябва да бъдат произведени в съответствие с международните разпоредби.

6. Органи за управление

От нивото на земята трябва да може да се достига до всички органи за управление.

7. Опции

7.1. Резервоар и/или място за съхранение на друга работна течност за наземна самолетообслужваща техника.

7.2. Помпата (помпите) ще има разходомери за отчитане на количеството на подаденото гориво. Разходомерът ще бъде оборудван с устройство за връщане в нулево положение (нулиране).

XI. Функционална спецификация за самоходно оборудване за питейна вода

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща

техника за наземно обслужване), както и изискванията по ISO 450: 1976

Самолети - Свързване за вода с питейно качество.

2. Оборудването трябва да бъде използвано само за зареждане с питейна вода на самолети.

3. Върху оборудването трябва да има надпис "POTABLE WATER ONLY" (САМО ЗА ПИТЕЙНА ВОДА) със 75 mm главни букви.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. За предпочитане е резервоарът да бъде монтиран върху стандартно шаси.

1.2. Габаритните размери и теглото на оборудването трябва да отговарят на изискванията на приложимите нормативни документи и да следват съвременната автомобилна практика за пътни транспортни средства, използвани на обществени пътища.

1.3. Оборудването трябва да може да се движи с пълен товар по обществени пътища със скорости, отговарящи на изискванията на нормативната уредба.

1.4. Габаритните размери на оборудването трябва да бъдат колкото е възможно по-малки.

1.5. Най-ниската точка на конструкцията не трябва да бъде на по-малко от 200 mm над земята.

1.6. Оборудването трябва да може да завива при външен радиус на завоя, по-малък от 8 m.

2. Конструкция на цистерната

2.1. Вместимостта на цистерната трябва да бъде в обхвата между 1500 и 4000 l.

2.2. Цистерната трябва да бъде направена от некорозиращ материал и трябва лесно да може да бъде измивана. Вътрешните фитинги, заварки, съединения и нитове трябва да имат гладка обработка на повърхността, за да бъде избегнато натрупване на утайки. Краищата трябва да бъдат оформени като част от сфера и ъглите трябва да бъдат със закръгление с радиус не по-малък от 75 mm.

2.3. Вътре в цистерната трябва да бъдат монтирани преградни елементи.

2.4. Дъното на цистерната трябва да бъде наклонено към най-ниската точка и там трябва да има кран/клапан за гравитационно източване на резервоара.

2.5. В горната си част цистерната трябва да има осигурен срещу теч люк,

за да може през него да се извършва почистване, дезинфекциране и инспектиране.

2.6. Люкът трябва да може да се заключва и пломбира.

2.7. Диаметърът на люка трябва да бъде не по-малък от 500 mm.

2.8. Трябва да бъде поставен отдушник с филтър. Отдушникът трябва да бъде инсталиран по такъв начин, че изгорелите газове от двигателя да не могат да замърсяват водата.

2.9. Оборудването трябва да бъде конструирано по такъв начин, че цистерната и другите компоненти да могат лесно да бъдат сваляни за ремонт или сменяване.

2.10. Цистерната трябва да има подходящо защитен и монтиран в близост да маркуча за пълнене измервател на нивото на водата.

2.11. Точката за пълнене на цистерната трябва да има куплунг за пълнене на вода, от тип за бързо свързване, с капачка.

2.12. Цистерната трябва да бъде монтирана към шасито посредством плаващ тип окачване, което да поема ударите и вибрациите по време на работа;

3. Водна помпа

3.1. Водната помпа трябва да бъде директно свързана към изхода на цистерната и задвижвана пряко или непряко от двигателя на оборудването или чрез спомагателен източник на задвижване.

3.2. Когато помпата се задвижва чрез системата за отвеждане на мощност на транспортното средство, отвеждането на мощността не трябва да може да оперира, с изключение на случаите, когато лостът за превключване на скоростите е в неутрално положение и е включена паркингспирачката.

3.3. Капацитетът на водната помпата трябва да бъде 120 l за минута при измерено на края на маркуча за пълнене налягане 3,5 kg/cm².

3.4. Помпата трябва да бъде изработена от некорозиращи материали и трябва да отговаря на изискванията на действащите изисквания, приложими за обслужване с питейна вода.

3.5. Трябва да има предпазен клапан, разположен в близост до работната платформа. Той трябва да може лесно да бъде регулиран между 1,5 и 3,5 kg/cm², за да регулира налягането в зависимост от изискванията при различните типове самолети.

3.6. Работата на помпата трябва по подходящ начин да се показва на панела за управление чрез използване на такива уреди, като разходомер и манометър.

3.7. Управлението на водната помпа трябва да бъде разположено по такъв начин, че с него да може да се оперира или от работната платформа, или от нивото на земята.

3.8. Всички тръби, маркучи и съединения за вода трябва да бъдат от некорозиращи материали. Съединенията и фитингите трябва да бъдат херметични и леснодостъпни, и сменяеми.

4. Работна платформа

4.1. В задния край на оборудването трябва да бъде осигурена повдигателна работна платформа 0,8 x 0,8 m.

4.2. Подът на платформата трябва да бъде направен от отворен материал (самопочистващ се).

5. Системи за пълнене и зареждане

5.1. Маркучът за зареждане с питейна вода трябва да бъде с дължина 10 m, с вътрешен диаметър 19 mm, накрая с щуцер и да отговаря на ISO 450:1976.

5.2. Маркучът за вода трябва да бъде разположен в задната част на рамата на корпуса. Трябва да бъде осигурено подходящо място за съхраняване.

5.3. Корозионноустойчив съд за събиране на водата, оттичаща се от маркуча, когато маркучът не се използва. Съдът трябва да бъде напълнен с достатъчно дезинфекцираща течност и краят на маркуча трябва да бъде потопен в нея.

5.4. Между помпата и маркуча трябва да има филтър.

6. Опции

6.1. Оборудване за екстремни атмосферни условия, като например нагревател за водата, нагревател за помпата, изолация, нагревател за съда, в който се поставя краят на маркуча, и т.н.

6.2. Разположен в шофьорската кабина индикатор за температурата на водата.

6.3. Повдигателна работна платформа, оперираща между 0,4 и 3 m от земята, с товароподемност 200 kg.

6.4. Кутия за управление, монтирана върху платформата, съдържаща органи за управление нагоре-надолу и аварийен ключ, когато се използва механизирана хидравлична повдигателна платформа.

6.5. Спомагателна ръчна помпа за изпомпване на вода.

6.6. Блокировка на трансмисията за предотвратяване на движение на транспортното средство, когато платформата е вдигната.

6.7. Прибиращо се перило, около горната част на рамата на корпуса.

6.8. Разходомер за отчитане на количеството на заредената вода.

Разходомерът трябва да бъде оборудван с приспособление за нулиране.

6.9. Ръчна помпа за вдигане и спускане на повдигателната платформа.

6.10. Стъпенки с регулируема височина.

6.11. Устройство на основния резервоар, което да дава възможност за контролирано вкарване на препарати за пречистване на водата.

6.12. Вграден блок за хлориране на водата.

6.13. Система за циркулиране на водата.

6.14. Маркучът за източване трябва да има приспособена за бързо поставяне тапа, за да се предотврати навлизането на чужди вещества в зарежданата вода.

6.15. Корозионноустойчив съд за събиране на водата, оттичаща се от маркуча, когато маркучът не се използва. Съдът трябва да бъде напълнен с достатъчно дезинфекцираща течност и краят на маркуча трябва да бъде потопен в нея.

6.16. Блокираща система за предотвратяване на движение на транспортното средство, когато маркучите не са в прибрано положение.

6.17. Предпазно устройство, монтирано на маркуча на края откъм камиона, за да предотврати повреда на самолета в случай на движение на транспортното средство.

6.18. Когато е необходимо, ще бъдат осигурени пътека (пътеки) с подходящи стъпенки за достъп.

XII. Функционална спецификация за самоходно оборудване за обслужване на санитарните възли

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване), както и изискванията по ISO 450: 1976

Самолети - Свързване за вода с питейно качество.

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за самоходно оборудване за обслужване на санитарни възли, което може да осъществява следните функции:

а) осигурява подходящо наземно обслужване на самолетни санитарни възли на височина в обхвата от 1,6 до 5 m над нивото на земята;

б) транспортиране и изхвърляне на отстранените отпадъци от самолета;

в) дава възможност за бързо промиване и почистване на цистерната за отпадъци и за зареждането му за кратко време.

3. Оборудването трябва да бъде използвано само за обслужване на самолетни санитарни възли (тоалетни).

4. Върху оборудването трябва да има надпис "AIRCRAFT LAVATORY SERVICE" (ОБСЛУЖВАНЕ НА САМОЛЕТНИ САНИТАРНИ ВЪЗЛИ) със 75 mm главни букви.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Монтирано върху подходящо шаси, оборудването трябва да има:

независими резервоари;

помпа за вода;

органи за управление, кранове/клапани и разходомери;

система за промиване за резервоара за отпадъци;

кран/клапан за източване;

повдигателна работна платформа.

1.2. Най-ниската точка на конструкцията не трябва да бъде на по-малко от 200 mm над земята.

1.3. Оборудването трябва да може да завива при външен радиус на завоя, по-малък от 12,2 m.

1.4. С изключение на шофьорската кабина никоя част от конструкцията на оборудването не трябва да бъде по-висока от 1,6 m , когато работната платформа е в напълно прибрано положение.

1.5. С изключение на шофьорската кабина оборудването трябва да бъде направено от некорозиращ материал или да бъде обработено срещу корозия.

1.6. Оборудването трябва да може да се движи с пълен товар по обществени пътища със скорости, отговарящи на изискванията на местните разпоредби.

2. Резервоари

2.1. Оборудването трябва да има два отделни независими резервоара:

2.1.1. резервоар за събиране на отпадъци, и

2.1.2. резервоар за вода за промиване.

2.2. Резервоарите трябва да имат следните свойства:

2.2.1. трябва да могат лесно да се почистват;

2.2.2. вътрешните фитинги, заварки, съединения и нитове трябва да имат гладка обработка на повърхността, за да бъде избегнато натрупване на утайки;

2.2.3. за предпочитане е краищата да бъдат оформени като част от сфера

и ъглите трябва да бъдат със закръгление с радиус не по-малък от 75 mm;

2.2.4. дъната на резервоарите трябва да бъдат наклонени към най-ниската точка за източване;

2.2.5. вътре в резервоара трябва да бъдат монтирани преградни елементи;

2.2.6. в горната си част резервоарите трябва да имат осигурен срещу теч люк, за да може през него да се извършва почистване, дезинфекциране и инспектиране;

2.2.7. резервоарите трябва да бъдат вентилирани по начин, при който се избягва разплискване;

2.2.8. резервоарите трябва да имат подходящо защитени индикатори на нивото на течността;

2.2.9. резервоарите трябва да бъдат монтирани към шасито посредством плаващ тип окачване, което да поема ударите и вибрациите по време на работа;

2.2.10. резервоарите трябва да бъдат покрити с панели от некорозиращ материал, монтирани върху отделна рамкова конструкция;

2.2.11. трябва да има две пътеки с подходящ достъп.

2.3. Резервоарът за събиране на отпадъците трябва да има следните допълнителни свойства:

2.3.1. капацитетът на резервоара за отпадъци трябва да бъде в интервала от 1800 до 3500 l;

2.3.2. в най-ниската точка на резервоара, за предпочитане е в задната част на оборудването, трябва да бъде осигурен клапан/кран за източване с диаметър не по-малък от 100 mm;

2.3.3. дръжката за опериране с клапана/крана за източване трябва да бъде така разположена, че при изпразване на резервоара операторът да не бъде изпръскан;

2.3.4. резервоарът за отпадъци трябва да бъде оборудван със система за промиване.

2.4. Резервоарът за вода за промиване трябва да има следните допълнителни свойства:

2.4.1. капацитетът на резервоара за вода за промиване трябва да бъде в интервала от 1100 до 1800 l;

2.4.2. резервоарът трябва да бъде оборудван с пробка за източване и с капак за пълнене.

3. Водна помпа

3.1. Водната помпа трябва да бъде директно свързана към изхода на

резервоара за вода за промиване и задвижвана пряко или непряко от двигателя на оборудването или чрез спомагателен източник на задвижване.

3.2. Когато помпата се задвижва чрез системата за отвеждане на мощност на транспортното средство, отвеждането на мощността трябва да може да функционира само в случаите, когато лостът за превключване на скоростите е в неутрално или паркингположение.

3.3. Капацитетът на водната помпата трябва да бъде, както следва:
120 l /min при измерено на края на маркуча за пълнене налягане 3,5 kg/cm².

3.4. Изходът на основната помпа трябва да бъде свързан към един двупътен клапан: едното направление е към маркуча за зареждане с вода, а другото е към системата за почистване на резервоара за отпадъци.

3.5. Трябва да има предпазен клапан, разположен в близост до работната платформа. Той трябва да може лесно да бъде регулиран между 1,5 и 3,5 kg/cm², за да регулира налягането в зависимост от изискванията при различните типове самолети.

3.6. Органите за управление трябва да бъдат разположени по такъв начин, че с тях да може да се оперира както от работната платформа, така и от нивото на земята.

3.7. Разходомер за отчитане на количеството на подадената към самолета вода за промиване. Разходомерът трябва да бъде оборудван с приспособление за нулиране, което да може да се разчита от повдигнатата работна платформа.

4. Маркучи

4.1. Маркучът за вода за промиване трябва да бъде свързан към водната помпа посредством подходящ клапан за управление.

4.2. Маркучът трябва да бъде гъвкав и направен от несвиваем материал.

4.3. Маркучът трябва да бъде с дължина най-малко 5 m с вътрешен диаметър 25 mm.

4.4. Маркучът трябва да има накрая стандартен щуцер за самолет.

4.5. Маркучът трябва да бъде разположен в задната част на оборудването, върху барабан за маркучи.

4.6. Маркучът за отпадъци трябва да бъде свързан към горната част на резервоара за отпадъци.

4.7. Маркучът трябва да бъде гъвкав и направен от несвиваем материал.

4.8. Маркучът трябва да бъде с дължина най-малко 5 m с вътрешен диаметър 100 mm.

4.9. Маркучът трябва да има накрая стандартен самолетен куплунг в

съответствие с ISO R47, който да дава възможност отпадъците гравитационно да текат и да влизат в резервоара за отпадъци.

4.10. На оборудването трябва да има подходящо място за поставяне на маркуча за отпадъци заедно с неговия куплунг (щуцер) и на отделен адаптор за самолети.

4.11. Местоположението на маркучите трябва да бъде такова, че да няма никаква опасност от повреждане на маркучите при движение на работната платформа.

5. Работна платформа

5.1. В задния край на оборудването трябва да бъде осигурена повдигателна работна платформа 0,8 x 0,8 m.

5.2. Височината на повдигане трябва да бъде с обхват от 0,4 до 3 m от земята.

5.3. Товароподемността трябва да бъде 200 kg.

5.4. Подът на платформата трябва да бъде направен от отворен материал, за да може да се самопочиства.

5.5. Върху платформата трябва да бъдат инсталирани опори за закрепване на маркучите.

5.6. Повдигателната платформа трябва да се повдига и спуска чрез същия източник на задвижване, който е и за водната помпа.

5.7. Платформата трябва да има дублиран комплект от органи за управление; един на платформата и друг при земята.

6. Опции

6.1. Допълнителен резервоар за дезинфекцираща течност.

6.2. Оборудване за екстремни атмосферни условия, като например нагревател за водата, нагревател за помпата, изолация, нагревател за съда, в който се поставя краят на маркуча, и т.н.

6.3. Нагревателна система за поддържане на температурата на водата над точката на замръзване.

6.4. Ръчна водна помпа.

6.5. Ръчна помпа за повдигане и спускане на оборудването.

6.6. Автоматично навиващ се барабан за маркуча за вода.

6.7. Блокировка на трансмисията за предотвратяване на движение на транспортното средство, когато платформата е вдигната.

6.8. Клапан за източване, който може да се съедини към дренажна система на земята.

6.9. Прибиращо се перило, около горната част на рамата на корпуса.

6.10. Стъпенки с регулируема височина вместо повдигателна работна платформа.

6.11. Вградена система за промиване на резервоара за отпадъци с подходящи органи за управление.

6.12. Макет на съединител за куплунг на маркуч за отпадъци за поставяне и плътно затваряне на края на маркуча за отпадъци.

6.13. Вакуумна система за изтегляне на отпадъци, съвместима със системите на самолетите.

6.14. Втори маркуч за отпадъци с дължина приблизително 2 m, разположен на задната страна на оборудването, за обслужване от нивото на земята.

6.15. Куплунги и вентилационни канали, подходящи за пълнене под налягане.

6.16. Височина на куплунга за отпадъци, отговаряща на условията за обслужване на малки (за извършване на къси полети) самолети.

6.17. Блокираща система, предотвратяваща движението на транспортното средство, когато маркучите не са прибрани.

6.18. Предпазно устройство, монтирано на маркуча на края откъм камиона, за да предотврати повреда на самолета в случай на движение на транспортното средство.

XIII. Функционална спецификация за наземно оборудване за електрозахранване на самолетни електрически системи

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване), както и изискванията по ISO 461:1985, Самолети - Съединители за наземно електрозахранване, както и допълнителните технически и функционални спецификации по документите ARP 1148A на SAE.

2. Този документ определя изискванията за електрически генератор, който може да генерира и да подава променлив ток за електрозахранване на търговски транспортни самолети.

3. Отговарящото на спецификацията оборудване трябва да може да генерира и да подава стабилизирани 400 Hz 115/200 V променлив ток (номинален), 3-фазен, 4-проводниково (заземена неутрала (нула) свързване звезда към паркирано въздухоплавателно средство - за работа на електрическото оборудване на ВС, когато бордните генератори не работят.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Шасито трябва да бъде подходящо конструирано, така че да носи цялото тегло на генераторния блок и на присъединените оборудване и системи.

1.2. Капакът трябва да бъде направен от ламарина или от някакъв друг материал с достатъчна якост за осигуряване на защита на източника на задвижване, алтернатора и електрическите органи за управление.

1.3. Капакът трябва да осигурява и да има следното:

1.3.1. лесен достъп до органите за управление на източника на задвижване и на алтернатора;

1.3.2. врати за лесен достъп на обслужващия и поддържащ персонал;

1.3.3. прозорци за лесно наблюдаване на уредите;

1.3.4. вентилация, за да може оборудването да работи със затворени врати.

1.4. Габаритните размери на оборудването трябва да бъдат колкото е възможно по-малки.

1.5. Отговарящото на спецификацията оборудване трябва да съдържа следното:

подходяща рама за инсталиране на алтернатора и на източника на задвижване;

източник на задвижване;

алтернатор;

защитна система за алтернатора;

капак (ограждане);

панел за управление;

регулатор на напрежение;

кабел за подаване на електрозахранване.

1.6. Оборудването трябва да може да генерира и подава електрозахранване, както следва:

изходяща мощност - 90 kVA;

цикъл за секунда - 400 Hz;

напрежение - 115/200 V;

ток - 260 A;

коэффициент на мощност - 0,8;

фази - 3;

работен цикъл - 100 %.

2. Източник на задвижване

2.1. Източникът на задвижване, задвижващ алтернатора, трябва да бъде двигател с вътрешно горене с достатъчна мощност за генерирането на номиналните kVA, при коефициент на мощност 0,8 и нормално претоварване, при надморската височина и температурния интервал, при които оборудването работи.

2.2. Трябва да има защита с обезопасяващи устройства за автоматично спиране на източника на задвижване при условия на превишаване на оборотите, ниско налягане на масло, висока температура на охладителната течност.

2.3. Трябва да бъде оборудван с подходящ регулатор за регулиране на подаването на гориво на предварително определен дебит.

2.4. Трябва да бъде оборудван с механичен съединител с подходящ за задвижването на алтернатора капацитет.

2.5. Трябва да бъде оборудван с акумулаторна батерия с подходящ за запускането му капацитет.

3. Електрически характеристики

3.1. Алтернатор

3.1.1. Алтернаторът трябва да бъде без четки, с въртящ се индуктор, 3-фазен, 4-проводников, променливотоков тип.

3.1.2. Роторът трябва да бъде подходящо конструиран и динамично балансиран.

3.1.3. Роторът трябва да бъде монтиран по такъв начин, че във въздушната междина да няма никакъв ексцентрицитет.

3.1.4. Алтернаторът трябва да бъде оборудван с подходящо устройство за подаване на охлаждащ въздух към вътрешните намотки.

3.1.5. Алтернаторът трябва да бъде оборудван с възбудител за подаване на постояннотоково напрежение към въртящия се индуктор.

3.1.6. Роторът, възбудителят и пускателят трябва да образуват един общ блок.

3.1.7. Алтернаторът трябва да има идентификационна табелка, по която да могат да бъдат определени номиналните параметри на алтернатора.

3.1.8. Идентификационната табелка трябва да бъде монтирана на подходящо място и да може лесно да бъде откривана.

3.1.9. Алтернаторът трябва да бъде оборудван със защитна система, която да причинява изключване на товара при ненормални състояния на напрежение, честота и товар.

3.1.10. Оборотите на алтернатора трябва да се базират на приемливи обороти за непрекъсната работа на източника на задвижване.

3.1.11. Изолационният материал за алтернатора трябва да има:

3.1.11.1. високи диелектрична якост и магнитна проводимост, особено при висока температура;

3.1.11.2. добра топлопроводимост;

3.1.11.3. добри механични свойства, като лесно обработване и нанасяне, устойчивост на повреждане от вибрации, претриване или огъване;

3.1.11.4. никакво привличане на влага.

3.1.12. Компонентите на алтернатора трябва да бъдат тествани за висока диелектрична якост.

3.1.13. Параметърът за нормално претоварване на алтернатора трябва да бъде 125 % от номиналните kVA при коефициент на мощността 0,8 в продължение на 5 минути.

3.2. Регулатор на напрежението

Регулаторът на напрежението трябва да бъде от полупроводников тип и трябва да отговаря на APR 1148A.

3.3. Изходящи кабели

3.3.1. Изходящите кабели трябва да бъдат от тип 200V променлив ток за еднокордов кабел, с възможност за пренасяне на 125 % от номиналния товар. Те трябва да имат дължина най-малко 6 m и да завършват със съединителен накрайник с 6 гнезда, съвместим със стандартния щепселен контакт на търговски самолети (ISO 461:1985).

3.3.2. Изходящите кабели трябва да бъдат прибирани в подходяща кутия за кабели, която е съставна част от оборудването за наземно електрозахранване.

4. Безопасност - предпазна система

4.1. Предпазната система трябва да бъде направена така, че да отчита и да реагира за разединяване на алтернатора от самолетната система в случай на ненормални състояния на напрежението, честотата и товара.

4.2. Трябва да бъдат осигурени подходящи средства, които да дават възможност контакторите за товара да се отворят, в случай че дадена неизправност продължава повече от допустимите граници.

4.3. Трябва да има разделяне на модули по функции, за да може предпазната система да разедини електрическата система на самолета от наземното оборудване за електрозахранване и за да може предпазните релета да изключат при следните условия:

релето за напрежение да изключва при - 130 - 134 V;

за понижено напрежение - при 94 - 102 V;

за превишена честота - при 415 - 425 Hz;

за понижена честота - при 390 - 395 Hz;

за претоварване - всяка стойност над 125 % от номиналното натоварване.

4.4. Системата за предпазване срещу претоварване трябва да изключи електрическата система на самолета от оборудването за наземно електрозахранване, когато подаваният ток превиши в продължение на 5 минути 125 % от номиналния ток. Тя също така трябва да има обратна времева характеристика и трябва да бъде направена да се задейства мигновено, ако в наземното оборудване за електрозахранване стане късо съединение.

4.5. Защитната система за последователност на фазите трябва да бъде вградена да изключва електрическата система на самолета от алтернатора на наземното електрозахранване, ако се обърне последователността на фазите на изхода на алтернатора. Последователността на фазите трябва да бъде А - В - С.

4.6. Предпазната система трябва да включва индикаторни светлини при неизправности понижена честота, превишена честота, понижено напрежение, превишено напрежение и претоварване. За тестването на светлините трябва да има някакъв начин, различен от задействането на предпазните релета.

4.7. Трябва да бъдат осигурени предпазни устройства, които да изключват електрическата система на самолета от алтернатора на наземното електрозахранване в случай на прекъсване (отваряне) на веригата на нуталата (нулата).

4.8. Може да бъде вградено реле за неизправност на свързването към земя, което да предпазва алтернатора от неизправност на свързването към земя.

4.9. Трябва да бъде осигурено устройство за тест (което се натиска, за да се направи тест), за да показва, че предпазното реле е изключило контакторите за товара, и светлините трябва да останат на "ON" (включени), докато системата не бъде върната в изходно състояние.

4.10. Трябва да бъде вградено реле за времезабавяне, за да предотврати паразитно отваряне на контакторите по време на моментни състояния с понижено напрежение, чиято продължителност не продължава повече от 12 s.

4.11. Оборудването трябва да бъде осигурено срещу три пъти ток на късо съединение (да не превишава четири), ако късо съединение се получи в края на изходящия кабел или вътре в самолета. Продължителността трябва да бъде не по-малко от четири секунди и не повече от осем секунди.

4.12. Заземената нула трябва да бъде стабилно свързана към корпуса на алтернатора със свързване с достатъчен капацитет, за да може да издържи за

период от 10 s на максимален ток при неизправност на заземяването.

4.13. Контакторот(ите) за товара трябва да бъде свързан с електрическата система на самолета, така че захранващият кабел да не остава под напрежение, с изключение на случаите, когато е поставен в щепселния контакт на самолета. Вътре в панела за управление трябва да бъде осигурен двупозиционен ключ, който да изключва горепосочената предпазна функция, когато е необходимо.

4.14. Самолетната система осигурява в самолета малък трансформаторен изправител, захранван от външните линии за подаване на електроенергия, за получаване на 28 V постоянно токово напрежение, което може да бъде върнато обратно към оборудването. Наземното оборудване за електрозахранване трябва да бъде конструирано така, че да може да използва източник на 28 VDC до 0,5 A на кабел.

5. Управление

5.1. Органите за управление и уредите върху панела за управление трябва да бъдат леснодостъпни и панелът за управление трябва да съдържа цялото оборудване, необходимо за оперирането и управлението на източника на задвижване и на алтернатора.

5.2. Органите за управление и уредите върху панела трябва да бъдат подходящо обозначени и ясно разделени между органи за управление и уреди на източника на задвижване и органи за управление и уреди на алтернатора.

5.3. Уредите трябва да бъдат от тип, който лесно се разчита, и от добре известен производител, така че да могат лесно да се намират резервни за смяна.

5.4. Уредите трябва да бъдат в границите на 2 % точност.

5.5. Панелът за управление на алтернатора като минимум трябва да съдържа следното оборудване:

5.5.1. измервател с подходящ обхват и ключ, за да може да се отчита токът във всяка фаза;

5.5.2. един волтметър със скала 0 - 300 V и ключ, позволяващ отчитането за всяка фаза на напрежението от линеен проводник до линеен проводник и от линеен проводник до нулев проводник;

5.5.3. честотомер с обхват 380 - 420 Hz и зелена индикаторна светлина "ON" (включен) за товар;

5.5.4. ключ "ON - OFF" (включено-изключено) или бутони с натискане, за алтернатора с индикаторни светлини, свързвани с контактор.

5.6. Оборудването трябва да бъде конструирано така, че да осигурява защита за предпазване на оборудването от електромагнитни смущения.

5.7. В електрозахранващото оборудване трябва да има устройство, което да го предпазва от изменения в напрежението, които могат да се получат в резултат от работата на самолетното радиочестотно оборудване.

6. Опции

6.1. 28 VDC система за обслужване на самолета.

6.2. 112 VDC система за обслужване на самолета.

6.3. Кабина за оборудването, конструирана с възможности за работа при всякакви атмосферни условия.

6.4. Двойни изходящи кабели с индивидуални обезопасяване и органи за управление.

6.5. Самоходно оборудване.

6.6. Капацитет 140 kVA.

6.7. Защита срещу прехвърляне на електроенергия при прекъсване.

XIV. Функционална спецификация за транспортно средство за кетеринг

Забележки: 1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид

изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване), както и изискванията по ISO 461:1985, Самолети - Съединители за наземно електрозахранване, както и допълнителните технически и функционални спецификации по документите ARP 1148A на SAE.

2. Тази спецификация дава функционалните изисквания за превозно средство, оборудвано с повдигаема каросерия фургон, за да може да товари/разтоварва кетеринг оборудване във/от самолети. Оборудването трябва да може да обслужва самолети с височини на прага в интервала от 2,5 до 5,8 m. Препоръчаната товароподемност на оборудването трябва да бъде 3500 kg.

1. Конструкция и габаритни размери

1.1. Оборудването, което отговаря на спецификацията, трябва да се състои от:

1.1.1. подходящо шаси (стандартно, което може да бъде закупено свободно);

1.1.2. шаси фургон, в което кетеринг оборудване се транспортира, повдига или сваля;

1.1.3. платформа в предния край на фургона, която да служи за изравняване с прага на вратата на самолета;

1.1.4. повдигателно устройство за повдигане и спускане на каросерията фургон.

1.2. Транспортното средство трябва да бъде направено върху стандартно автомобилно шаси.

1.3. Размерите и теглото на транспортното средство трябва да отговарят на всички приложими правителствени разпоредби за превозни средства, използвани по обществени пътища.

1.4. Общата височина на транспортното средство в свалено положение не трябва да превишава 4 m.

1.5. Транспортното средство трябва да може да прави завой с външен радиус, по-малък от 12,2 m.

1.6. Транспортното средство не трябва да може да се движи, когато каросерията фургон не е в напълно свалено положение. Трябва да бъде възможно ръчно изключване на тази блокировка.

1.7. Кабината или шофьорското място не трябва да излиза пред предния ръб на предната платформа, когато тя е в напълно прибрано хоризонтално положение.

1.8. Транспортното средство трябва да бъде оборудвано с кормилно сервоуправление.

2. Конструкция на платформата

2.1. Предната платформа трябва да се състои от две части:

2.1.1. фиксирана платформа по цялата широчина на фургона с дължина най-малко 1,6 m;

2.1.2. плъзгащ се мост, който да може да се изравни с вратата на самолета; широчината на плъзгащия се мост трябва да бъде не по-малка от 800 mm до максимум 1000 mm.

2.2. Фиксираната платформа трябва да може да носи разпределен товар 600 kg или 300 kg концентриран товар на една от предните четвъртини от площта си, без да се огъва с повече от 6 mm.

2.3. Между платформата и плъзгащия се мост трябва да бъдат осигурени регулируеми перила.

2.4. Предната страна на фиксираната платформа трябва да бъде оборудвана с плъзгащ се мост, който може да бъде регулиран по цялата си широчина. Той трябва да може да се заключва във всяко положение.

2.5. Изтеглянето и прибирането на плъзгащия се мост от неговото нормално положение трябва да бъде 600 mm.

2.6. На площта директно под плъзгачия се мост не трябва да има компоненти и/или препятствия най-малко на 0,3 m от зоната до самолета при заставане в работно положение до самолета. Дебелината на платформата в тази площ трябва да бъде колкото е възможно по-малка.

2.7. Мостът трябва да бъде конструиран да носи разпределен товар от 350 kg и концентриран товар от 100 kg върху изтегляния напред преден край.

2.8. Изтеглящи се перила трябва да бъдат осигурени по дължина и на двете страни на плъзгачия се мост.

2.9. Перилата трябва да бъдат така направени, че да може да се отваря вратата на самолета.

2.10. Трябва да има стълба за достъп до предната платформа, когато е в свалено положение.

2.11. Трябва да бъдат осигурени ръкохватки, колкото е необходимо, за да помагат при достигане от стълбата до предната платформа.

2.12. Подходящ предпазен щит трябва да бъде поставен вертикално пред каросерията фургон; функцията на този щит е да затваря свободното пространство между пода на каросерията в свалено положение и горната линия на пода на предната платформа. Предпазният щит трябва да бъде монтиран наравно с пода.

3. Каросерия фургон

3.1. Вътрешната дължина трябва да бъде 6000 mm.

3.2. Вътрешната широчина трябва да бъде 2300 mm.

3.3. Свободната височина трябва да бъде 1900 mm.

3.4. Подът трябва да бъде гладък и от тип за тежки условия на експлоатация, покрит с материал, който не е хлъзгав.

3.5. По всяка странична стена трябва да бъдат осигурени подходящи дървени релси.

3.6. По вътрешната дължина на страничните стени трябва да бъдат осигурени приспособления за укрепване.

3.7. Отворът за товарене в задната част на фургона трябва да може да се затваря.

3.8. Стъпала за достъп и дръжки за хващане трябва да бъдат поставени на задната страна на каросерията за лесно влизане в каросерията от задната страна при свалено положение.

3.9. Задният край на каросерията по цялата дължина трябва да бъде оборудван с гумен буфер за тежки условия на експлоатация.

3.10. Вътре във фургона на каросерията трябва да бъде осигурено подходящо за работа осветление.

3.11. Вътрешността на каросерията фургон трябва да бъде направена за лесно почистване, без места за задържане на боклук и замърсяване и трябва да бъде направена от неабсорбиращ и нетоксичен материал.

4. Органи за управление

4.1. Органите за управление на повдигането и спускането на каросерията фургон и на предната платформа трябва да бъдат монтирани в каросерията фургон и в кабината на транспортното средство.

4.2. Намиращият се в каросерията фургон панел за управление трябва да бъде разположен в предния край.

4.3. Двигателят трябва да бъде оборудван с устройство за подаване на газ при необходимост, което да подава газ за високи обороти на празен ход, когато се задейства някоя от функциите на хидравликата.

4.4. Двигателят трябва да може да бъде пускан и спиран от панела за управление в каросерията фургон.

5. Опции

5.1. Възможност за обслужване на самолет с височина на прага, по-малка от 2,5 m.

5.2. Възможност за обслужване на самолет с височина на прага, по-голяма от 5,8 m.

5.3. Плъзгач се покрив над предната платформа с подходяща дължина и широчина.

5.4. Изолационен материал между двойната обшивка на покрива и страните на каросерията фургон.

5.5. За целите на техническото обслужване два блокиращи щифта за поставяне в повдигателното рамо на предната платформа за повдигане на предната платформа заедно с каросерията фургон.

5.6. Автономен хладилник.

5.7. Габаритни светлини от външната страна на покрива на каросерията фургон.

5.8. Прехвърлящ мост за гладко обслужване на кетеринг оборудването от предната платформа до самолета.

5.9. Рафтове вътре в каросерията фургон.

5.10. Дренаж на пода.

5.11. Повдигателна платформа в задния край на транспортното средство.

5.12. Прозорци на каросерията фургон.

5.13. Спомагателна помпа за аварийна работа.

5.14. Фиксирана предна платформа, направена да носи разпределен товар 1000 kg или 500 kg концентриран товар на една от предните четвъртини от площта си, без да се огъва с повече от 6 mm.

5.15. По-големи или по-малки размери на каросерията фургон.

5.16. Други товароподемности.

XV. Основни изисквания към захранвана с акумулаторни батерии наземна самолетообслужваща техника

1. Общи изисквания

1.1. Мотор

1.1.1. Техниката трябва да бъде оборудвана с електрически мотор с достатъчна за изпълняване на изискваната функция мощност.

1.1.2. Моторът трябва да бъде с подходяща система за вентилиране, за да бъде предотвратено голямо нагряване по време на работа.

1.1.3. За избягване на повреди моторът трябва да има устройство за защита срещу претоварване.

2. Електрически системи

2.1. Оборудването трябва да има електронно управление (електронен контролер), което да дава възможност за плавно ускоряване и опериране.

2.2. Оборудването трябва да има преобразовател за 12 V постоянен ток за стандартни автомобилни системи.

2.3. Всички електрически устройства, инсталирани в оборудването, трябва да бъдат подходящо защитени срещу атмосферни условия и вода или акумулиране на влага.

2.4. Инсталираните в оборудването електронни устройства трябва да бъдат изолирани, за да бъдат избегнати електромагнитни смущения с други комуникационни честоти.

2.5. Всички устройства, които биха могли да образуват искри, трябва да бъдат подходящо затворени (оградени) и/или защитени.

3. Акумулаторна батерия

3.1. Оборудването трябва да има акумулаторна батерия с достатъчен капацитет, за да може да отговаря на експлоатационните изисквания.

3.2. Разположението на акумулаторната батерия трябва да бъде такова, че сменяването ѝ да може да се извършва от един човек в рамките на минимален период от време.

3.3. Кутията на акумулаторната батерия трябва да има дренаж, за да се предотвратява събирането на вода. Дренажното устройство трябва да предотвратява такава течност да влиза в контакт с оборудването.

3.4. Кутията за акумулаторната батерия трябва да бъде защитена срещу корозия и киселини.

3.5. Кутията за акумулаторната батерия трябва да има точки за повдигане.

3.6. Кутията за акумулаторната батерия трябва да бъде закрепена, когато се намира на оборудването.

4. Куплунги

Куплунгите трябва да бъдат с цветен код и с блокировка при свързване, за да се избегне неправилно свързване между акумулаторната батерия и оборудването и между оборудването или акумулаторната батерия и зарядното устройство.

5. Уреди

Оборудването трябва да има индикатор и ограничител на разреждането на акумулаторната батерия.

6. Опции

6.1. Изолация на акумулаторната батерия за работа при студени атмосферни условия.

6.2. Автоматична система за допълване.

6.3. Вградено зарядно устройство.

XVI. Функционална спецификация за оборудване, използвано за измерване на теглото на контейнеризирани/палетизирани товари, палетни платформени ремаркета и на насипни товари

Забележки:

1. Тази спецификация има за цел да осигури изисквания, така че товарът, който трябва да бъде качен на борда на самолета, да може да бъде лесно претеглен с достатъчна точност за осигуряване безопасността на полета.

2. Измерителното оборудване ще служи за въвеждане или проверка на теглото на товари и поща върху етикета за тегло на всеки контейнер/палет или насипен товар. Това е особено важно, тъй като тези тегла се използват при всички следващи изчисления на тегло и центровка на самолета.

3. Оборудването ще служи и за да покаже теглото на багажа, в контейнер или поединично, когато не се използват стандартни тегла на багажа.

4. Оборудването не трябва да се използва за изчисляване на приходи. В случай че се използва за това, тогава оборудването трябва да отговаря на

изискванията на приложимите нормативни документи.

1. Общи въпроси, отнасящи се до измервателно оборудване

1.1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване).

1.2. Оборудването трябва да бъде разположено колкото е възможно по-близо да самолета, така че да може да бъде претеглян товарът, качван на борда на самолета.

1.3. Оборудването може да бъде мобилно и стационарно.

1.3.1. Мобилно оборудване

Оборудването може да бъде интегрирано с количка или с машина за товарене/разтоварване на контейнери/палети. Затрудненията, свързани с това, че не винаги мобилното оборудване може лесно да бъде намерено в района, когато е необходимо да бъде използвано, и трудностите при поддържането му в изправност водят до предпочитане на стационарно оборудване.

1.3.2. Стационарно оборудване

1.3.2.1. Оборудването може да бъде монтирано във или върху земята или да бъде интегрирано в стационарен конвейер.

1.3.2.2. Оборудването може да бъде монтирано на изхода към страна "въздух" на конвейера на карго склада, където товари в контейнери/палети и насипни товари могат да бъдат претеглени, преди да бъдат качени на колички, палетни платформени ремаркета и колички за насипни товари.

1.3.2.3. Обаче трудностите, произтичащи от разполагането на това оборудване в карго терминал, водят до предпочитания за измервателно оборудване на земята.

1.3.2.4. Измервателното оборудване на земята трябва да може да претегля поотделно натоварени колички, теглени една след друга. То може да бъде монтирано в шахта - и по този начин да бъде наравно със земята - или да бъде поставено върху земята.

1.3.2.5. Трудностите при получаване на разрешение за инсталиране на измервателно оборудване в шахта, стойността на инсталирането и трудностите при преместването му от едно място на друго водят до предпочитания за измервателно оборудване, поставено на земята и снабдено с най-малко две рампи за осигуряване на достъп за влакче от колички, палетни платформени ремаркета и колички за насипни товари.

1.3.2.6. Оборудването може да работи по механичен или електронен начин.

Трудностите при поддържането на механично измервателно оборудване в добро техническо състояние и необходимостта да се разчита на електрическо захранване на отдалечено разположени индикатор или принтер за разпечатки водят до предпочитания за електронно измервателно оборудване.

1.4. Оборудването трябва да бъде съставено от платформа и блок за измерване/управление.

1.5. Платформата трябва да бъде оборудвана с две рампи за достъп, като могат да бъдат необходими и четири (наклонът на които не трябва да бъде по-голям от 20°).

1.6. Оборудването трябва да бъде подходящо за използване на закрито или на открито.

Обаче оборудването за използване на открито трябва да бъде водоустойчиво. Блокът за измерване/управление трябва да бъде сваляем.

1.7. Блокът за измерване/управление трябва да дава показанията в метрични единици.

1.8. За предпочитане е блокът за измерване/управление да показва теглото в цифри с височина 25 mm, видими при всички условия на осветление.

1.9. Блокът за измерване/управление трябва да показва претоварване при превишаване на капацитета на измервателното оборудване.

1.10. Блокът за измерване/управление не трябва да показва тегло в случай на неизправност.

1.11. Оборудването трябва да може да бъде използвано от неквалифициран персонал.

1.12. Блокът за измерване/управление трябва да дава възможност за въвеждане от оператора на теглото на тарата (колички/палетни платформени ремаркета/колички за насипни товари), за да бъде показано теглото на товара.

1.13. Оборудването не трябва да се влияе от вибрации.

1.14. Трябва да бъде осигурено устройство, което да блокира показването на теглото, докато количка, палетно платформено ремарке, количка за насипни товари не застане неподвижно.

2. Работен обхват, околна среда и надеждност

2.1. Оборудването трябва да бъде с нормален капацитет от 10 000 kg, като измерените тегла се показват с нарастване (стъпка) през 10 kg.

2.2. Точността на оборудването трябва да бъде • 1 % от теглото на претегления товар.

2.3. Оборудването трябва да работи на променлив или на постоянен ток.

Там, където се изисква работа на батерии, капацитетът на батерията трябва да бъде такъв, че да може да поддържа един 24-часов цикъл на работа.

2.4. Оборудването трябва да има минимално време за първоначално загряване. Времето на реагиране трябва да бъде по-малко от 1 s, след като товарът е установен неподвижно.

2.5. Оборудването трябва да има най-малко 10 години гарантирана експлоатационна дълготрайност. През същия период трябва да има наличие на резервни части.

2.6. Оборудването трябва да дава възможност за лесно откриване и отстраняване на неизправности.

2.7. Всички компоненти трябва да бъдат лесно взаимозаменяеми и да бъдат така конструирани, че да бъде необходима минимална настройка в случаите на смяна на компоненти.

2.8. Оборудването трябва да издържа без повреди на натоварване, два пъти по-голямо от нормалния капацитет.

3. Размери и транспорт

3.1. Размерите на платформата трябва да бъдат определени в зависимост от типа на наземното самолетообслужващо оборудване, което трябва да бъде претегляно.

Забележка. Палетно платформено ремарке може да бъде претеглено, като първо бъде направено претегляне при предните колела, след това при задните колела и двете тегла се сумират.

3.2. Теглото на оборудването трябва да бъде колкото е възможно по-малко, като се отчитат изискванията за необходимата здравина.

4. Местоположение и инсталиране

4.1. Местоположението на оборудването трябва да бъде такова, че влакчета от колички, палетни платформени ремаркета и колички за насипни товари да могат лесно да маневрират по прилежащите пътища и/или направените проходи.

4.2. Избраното местоположение трябва да бъде такова, че пътят за достъп на мобилни кранове/влични повдигачи да бъде възможно най-кратък, ако се наложи да бъдат поставяни тежки материали или товари.

4.3. Избраното местоположение трябва да може да носи натоварванията, породени от общото тегло на оборудването и от максимално натоварени колички, палетни платформени ремаркета и колички за насипни товари. Трябва да бъде

осигурен подходящ дренаж.

4.4. Оборудването трябва да бъде конструирано и разположено така, че да не позволява да се получава друсане или наклоняване на натоварени колички и ремаркета. Оборудването трябва да може да претегля колички, палетни платформени ремаркета и колички за насипни товари, теглени една след друга без откачване.

4.5. Инсталирането или преместването на оборудването трябва да става така, че да изисква минимален брой хора и техника.

4.6. Рампите за достъп трябва да бъдат анкерирани към земята.

5. Опции на функции

5.1. Блокът за измерване/управление да бъде защитен срещу магнитни и електрически смущения.

5.2. Блокът за измерване/управление да съдържа печатащо устройство.

5.3. Блокът за измерване/управление да има възможност да запамятава последователни тегла и да ги сумира при поискване.

5.4. Оборудването да може да се транспортира на палет 88 x 125 in.

Забележка. Опциите на функции не трябва да имат неблагоприятно въздействие върху основните функции.

XVII. Функционална спецификация за влекач за носовия колесник без водило

1. Принципи на работа

1.1. Тази спецификация описва функционалните изисквания за влекач без водило, който може да изпълнява операции по избутване назад (пушбек)/буксиране при използването на носовия колесник на самолет.

1.2. Конструкцията трябва да обезпечавя влекачът безопасно да присъедини (фиксира) самолета при носовия колесник вътре в системата за присъединяване, когато тя е в режим на работа.

1.3. Целта на тази процедура е да се постигне безопасна и по-ефикасна експлоатация, отколкото това е възможно при обикновеното оборудване за буксиране.

1.4. Изисква се водачът самостоятелно да изпълнява всички функции - опериране от един човек. За управляване и безопасна работа се изисква ясно (чисто) поле на видимост.

1.5. Присъединяване (куплиране) към влекача трябва да бъде възможно при всички условия на натоварване (тегло на) от носовия колесник.

1.6. Влекачът трябва да бъде конструиран да изпълнява не по-малко от

едно от следните различни експлоатационни приложения:

1.6.1. "ПУШБЕК" (ИЗБУТВАНЕ НАЗАД) - Придвижване на натоварен самолет назад от паркингпозиция до пътеката за рулиране.

1.6.2. "БУКСИРАНЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ" - Придвижване на самолет (обикновено ненатоварен) с цел техническо обслужване/към отдалечено място за паркиране със скорост до 32 km/h.

1.6.3. "ЕКСПЛОАТАЦИОННО БУКСИРАНЕ" - Придвижване на натоварен самолет от гейт/паркингпозиция до място, близо до активна (действаща) ПИК, със скорост до 32 km/h.

2. Обща част

2.1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване), както и изискванията по SAE ARP4853 Спецификации за буксиращи (теглеци) влекачи без водила и SAE ARP4852 Спецификации за влекачи за избутване назад (пушбек) без водила.

2.2. Влекачът трябва напълно да отговаря на последните изменения (ревизии, допълнения) на следните документи, стандарти, спецификации и практики:

2.2.1. SAE ARP5283 Основни изисквания за изпитания (тест) на влекачи за носов колесник без водило;

2.2.2. Национални стандарти/наредби за безопасни и здравословни условия на труд;

2.2.3. SAE ARP1330 Заваряване на конструкции за наземна самолетообслужваща техника;

2.2.4. Националната нормативна уредба за движение по пътищата.

2.2.5. Приложими промишлени (индустриални) инженерни стандарти.

2.3. Производителят на влекача трябва да предостави "Сертификат за съответствие", посочващ съвместимостта влекач/самолет.

2.4. На влекача трябва да се извършва периодично техническо обслужване и изпитване в съответствие с SAE ARP5284 Влекачи, предпазни системи и алармиращи (сигнализиращи) устройства за управлението на и за теглителното усилие към носов колесник на самолет - Изисквания за проверка, техническо обслужване и калибриране.

3. Конструкция и габаритни размери

Височината на която и да е част от влекача трябва да бъде максимум

1650 mm (65 in), тъй като се извършват операции под фюзелажа на самолета.

Габаритните размери на влекача трябва да бъдат колкото е възможно по-малки и да са в съответствие с типовете на обслужваните самолети.

Конструкцията трябва да се състои от шаси с подходящ силов агрегат (източник на задвижване), система за движение и място за оператора.

Влекачът трябва така да бъде конструиран, че неговото използване да не пречи на аварийните евакуационни процедури на самолета.

4. Оперирание и мобилност

4.1. Теглителното усилие трябва да може да бъде променяно в зависимост от типа самолет. Теглителното усилие трябва да бъде достатъчно за придвижване на самолета от напълно неподвижно положение (спрял неподвижно), при всички състояния на повърхността и при работещи на малка газ двигатели на самолета.

4.2. Силите, приложени към самолета по време на оперирание при избутване назад (пушбек) и буксирание (теглене), трябва да бъдат в съответствие с изисквания на производителя на планера на самолета. Тези сили трябва да бъдат ограничени от устройство, ограничаващо натоварването.

4.3. Влекачът трябва да има скорост в ненатоварено положение не по-малко от 32 km/h.

4.4. Максималната скорост трябва да се постига колкото е възможно по-бързо, но силите от ускорението трябва да остават в границите, дадени от производителя на самолета.

5. Кормилно управление

5.1. Трябва да има кормилно сервоуправление.

5.2. Радиусът на завой трябва да бъде колкото е възможно по-малък.

5.3. Влекачът трябва да бъде оборудван с независима аварийна система за кормилно управление.

5.4. Защита срещу превишаване на ъгъла на завиване на носовия колесник:

5.4.1. Влекачът трябва да бъде оборудван с обезопасено алармиращо (сигнализиращо) устройство срещу превишаване на ъгъла на завиване на носовия колесник, което:

5.4.1.1. активира разположени в кабината сигнална предупредителна светлина (червена) и звуков сигнал (алармен сигнал), за да даде индикация, че е достигната максималната граница на безопасност, и

5.4.1.2. за приключване на операцията по избутване назад (пушбек)/буксирание изисква специфично записваемо действие (за да направи така, че

водачът на влекача да не може да сгреша, когато упълномощено лице трябва да осъществи (да инициира) инспекция на носовия колесник).

5.4.2. Освен това желателно е устройството да активира разположени в кабината предупредителна светлина (кехлибарена) (жълта) и звуков сигнал, които да дават индикация, че е достигната оперативната (експлоатационната) граница. Предупредителната система за превишаване на ъгъла на завиване трябва да дава възможност операторът на влекача да има достатъчно време за предприемане на съответстващо действие за избягване на достигането на границата на безопасност. Системата трябва да се активира автоматично, когато самолетът е присъединен към влекача.

5.4.3. Устройството срещу превишаване на ъгъла на завиване трябва да бъде конструирано да предпазва обхвата от самолети, които могат да бъдат обслужвани от влекача.

5.4.4. Освен това една опционална система може да осигури конструктивен предпазител (защита) (или друга надеждна система за ограничаване на натоварването) във (на) влекача, която да предпазва (да предотвратява) прилагането върху носовия колесник на натоварвания, превишаващи специфицираната от производителя на планера гранична стойност.

6. Спирачки

6.1. Влекачът трябва да бъде оборудван с безопасна спирачна система, действаща на всичките четири колела.

6.2. Паркингспирачката трябва да действа на не по-малко от две колела и трябва да задържа в неподвижно положение изцяло натоварен с баласт влекач, който е на неутрална скорост (предавка). Трябва да бъде осигурено аварийно освобождаване на пружинното устройство за задействане на паркингспирачката. Включената паркингспирачка трябва да дава индикация в кабината чрез червена предупредителна лампа (светлина).

6.3. Предпазно устройство трябва да прави невъзможна едновременната работа на работната спирачка и на паркингспирачката.

6.4. Предупредително устройство трябва да дава индикация при неизправност на работните спирачки.

7. Силов агрегат (източник на задвижване)

7.1. Силовият агрегат трябва да има достатъчна мощност, за да отговаря на натоварванията от съответните типове самолети и оперативни (експлоатационни) приложения.

8. Повдигателна/фиксираща (присъединяваща) система

8.1. Повдигателният и фиксиращ (заклучващ) механизъм трябва да може да захване (присъедини) самолет, както е дефинирано в 1.3.

8.2. Повдигателният и фиксиращ (заклучващ) механизъм трябва да дава възможност за опериране при асиметрични условия на носовия колесник на самолета.

8.3. Колелата на носовия колесник на самолета трябва да се фиксират (заклучат) само при работната повърхност на гумата и да остават стабилни в заклучващия механизъм при всички динамични условия.

8.4. Носовият колесник на самолета трябва да остава заклучен при случай на неизправност на двигателя/хидравликата.

8.5. Влекачът трябва да бъде оборудван с независима аварийна система, даваща възможност за отделяне от носовия колесник на самолета в случай на поява на неизправност по време на опериране.

9. Светлини

9.1. За двете посоки на движение трябва да бъдат поставени подходящи светлини.

10. Опции

10.1. Кабина за оператора.

10.2. Автоматична пожарогасителна система.

10.3. Четириколесна система на управление (система за управление на четирите колела) с блокираща (интерлок) система за предотвратяване на промяна на режима.

10.4. Задвижване на всички колела.

10.5. Комплект за студено време.

10.6. Система за комуникация със самолета.

10.7. Агрегат за наземно електрозахранване.

10.8. Напълно автоматизиран режим за пушбек (избутване назад) с дистанционно управление.

10.9. Система от светлини за осветяване на самолета от влекача.

10.10. Свободно въртящи се колела, които могат да бъдат избрани на една ос.

10.11. Кондициониране на въздуха.

10.12. Въртяща се седалка/станция на водача.

10.13. Управление (контрол) срещу буксуване/управление (контрол) на теглителното усилие (ASR).

10.14. Спирачки със система срещу блокиране (ABS).

10.15. Режим за движение при техническо обслужване (допълнително по-ниско положение (позиция) на носовия колесник, използвана за целите на техническо обслужване в техническа база (док), с по-ниско ограничаване на скоростта.

XVIII. Основни изисквания за свързване към самолета на ръкав за качване на пътници

1. Обща част

1.1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване), както и изискванията по ISO/7718:1984. Самолети - Свързване на ръкави - за качване на пътници - или на трансферни превозни средства - Изисквания за свързване по отношение на зоната около вратите за пътници.

1.2. Този документ посочва основните функционални изисквания за свързване по отношение на присъединяващата се към самолета секция на ръкав за качване на пътници или на превозно средство за трансфер на пътници, за да бъде възможно тяхното свързване към вратите на самолетите да стане безпрепятствено и без опасност от повреждане.

1.3. Минимално необходимите критерии, които са от съществена важност, са идентифицирани чрез използването на ключовата дума "трябва". Препоръчаните критерии са идентифицирани чрез използването на ключовите думи "би трябвало" и въпреки че не са задължителни, те се считат за съществено важни при осигуряването на надеждна връзка към самолета.

2. Размерни характеристики в зоната около вратите на самолетите

2.1. Следващите изисквания се отнасят до конструкцията на самолетите в зоната около вратите за качване/слизане на пътници. Конструкцията на присъединяващата се към самолета секция на оборудването трябва да бъде напълно съвместима с всички типове самолети, които ще бъдат обслужвани от това оборудване.

2.2. Освен това по-стари или специфични типове самолети могат да имат отклонения от тези изисквания, като например издадени навън (стърчащи) части в определената щрихована зона: характеристиките на всеки тип самолет, с който се очаква това оборудване да се свързва, трябва да бъдат внимателно разгледани, за да бъде обезпечено да няма вредни взаимодействия между самолета и някоя част от оборудването.

2.3. Минимум пространство, свободно от препятствия (без препятствия)

2.3.1. За връзката с ръкав за качване на пътници в зоната около вратата на самолета трябва да бъде осигурено пространство, свободно от препятствия.

2.3.2. Площта, разположена директно под предната платформа, трябва да бъде свободна от всякакви компоненти (части) и/или препятствия в границите на не по-малко от 0,3 m (12 in) от зоната на свързване към самолета.

Дебелината на платформата в тази зона трябва да бъде колкото е възможно по-малка.

2.3.3. В тази зона са разрешени вградени самолетни стълби, при условие че те не пречат на свързването (присъединяването) на ръкав за качване на пътници нито повреждат самолета, когато са в прибрано положение.

2.4. Височина на прага на вратата

Конкретният интервал на височината на прага на вратата на оборудването би трябвало да бъде определен от съответната височина на прага на пътническата врата на самолета, който конкретно ще бъде обслужван на всяко едно летище. Обаче би трябвало да се обърне внимание на факта, че обхващането на височини на прагове, на врати, по-ниски от приблизително 1,6 m (63 in) и превишаващи 5,6 m (220 in), обикновено води до значително по-сложна/по-скъпа конструкция на оборудването.

3. Конструктивни и размерни характеристики на главата на ръкав за качване на пътници

3.1. Главата на оборудването се определя като предната част, включваща един или няколко градуса подвижност по отношение на самото оборудване, която директно се свързва (граница) с фюзелажа на самолета (фиг. 2).

3.2. Главата на оборудването трябва да осигурява (да има) предна платформа със следното пространство свободно от препятствия, за отваряне на вратата:

3.2.1. Ширина вътре (минимум 3,05 m или 120 in); специално внимание трябва да се обърне на размера на вътрешната ширина на фиксиран ръкав във връзка с точността на спиране на съответната система за водене на самолета за заставане на ръкава.

3.2.2. Вътрешна дължина (минимум 1,27 m или 50 in).

3.3. Когато има телескопична секция, тази вътрешна минимална дължина трябва да се постига при напълно прибрана телескопична секция.

3.4. Външната ширина не трябва да превишава 4,2 m (165 in).

3.5. Предният край на предната платформа трябва да може да се регулира (настройва), за да отговаря на присъединяването към контура на фюзелажа на

самолета. Това може да бъде постигнато или чрез въртене на платформата, и/или чрез регулируемо удължение.

3.6. Движението за регулиране (настройване) трябва да бъде в границите на не по-малко от 15° напред и 5° назад плюс максималния ъгъл между осевите линии на самолета и ръкава за качване на пътници.

3.7. Конструкцията на предния край (ръб) на платформата трябва да е такава, че да се избягва всякакъв процеп (празно пространство), когато контактува с фюзелажа на самолета.

3.8. Подът на предната платформа трябва да бъде равен и покрит с материал срещу подхлъзване или поднасяне. При свързването на фиксирани и подвижни (телескопични и въртящи се) части от пода на платформата се допуска стъпало от максимум 2,5 cm.

3.9. Отворът на предната платформа откъм страната на самолета трябва да бъде изцяло покрит с гъвкав регулируем навес (покрив).

3.10. Свободната височина под края на навеса (покрива), в прибрано положение, измерена вертикално от нивото на предната платформа, трябва да бъде не по-малка от 2,4 m (94 in).

3.11. Разгъването и извиването (отклоняването) на навеса (покрива) трябва да бъдат регулируеми, за да може да се получи плътно прилягане към всичките три страни на самолетни фюзелажи, при радиуси, намаляващи до 2 m (79 in). Особено внимание трябва да се обърне на конструкцията на ръба на навеса (покрива), за да може ефективно да се предотврати стичащата се по фюзелажа дъждовна вода да влезе в ръкава за качване на пътници.

3.12. Дебелината на страничните стени на навеса (покрива) и на съответстващите механизми трябва да бъде колкото е възможно по-малка (под 0,3 m (12 in)), за да бъде намалена възможността за създаване на пречки, свързани с отворената врата на самолета и със издадени навън части на самолета.

3.13. Материалът и носещата конструкция на пода на ръкава трябва да бъдат такива, че да имат товароносимост от четири човека на квадратен метър.

4. Мобилност (подвижност) на оборудването

4.1. Фиксиран тип ръкави за пътници (фиг. 1)

4.1.1. Фиксираният тип ръкави за качване на пътници трябва да осигуряват хоризонтално (телескопично), вертикално и въртеливо (ъгъл на свързване) движение.

4.1.2. При напълно прибрано положение на ръкава, между края на предната

платформа и фюзелажа на най-широкия тип самолет, за който ръкавът е конструиран да обслужва, трябва да бъде осигурено свободно разстояние от не по-малко от 1,2 m (48 in). Допълнително разстояние трябва да бъде добавено, за да бъдат отчетени допустимите отклонения на съответната система за водене на самолета за заставане на ръкава.

4.1.3. Обхватът на вертикално движение трябва да отчита максималния обхват на височината на прага на вратата на типовете самолети, за които е предназначен ръкавът, от който да се извади 0,2 m при долното ниво, а при горното ниво се прибавя нула.

4.1.4. Хоризонталната скорост на бавно преместване на телескопичната секция на ръкава за качване на пътници трябва да бъде по-малка от 0,1 m в секунда при всяка точка по-близо от 1,25 m (50 in) до фюзелажа на най-широкия самолет, за който е предназначен ръкавът (целта при конструирането би трябвало да бъде 0,05 m (2 in/s)).

4.1.5. Трябва да бъде възможно предният край на платформата да бъде преместен от напълно прибрано положение до свързване към фюзелажа на най-малкия тип самолет, за който ръкавът е предназначен, за по-малко от 30 s.

4.1.6. Когато хоризонталната скорост на бавно преместване не отговаря на изискването от 4.1.5, може да се наложи използването на две предварително зададени (настроени) скорости, като промяната на скоростта ще се управлява от оператора или, което е за предпочитане, автоматично при предварително определено разстояние от осевата линия на самолета. Скоростта на преместване при движение на дълго разстояние не трябва да превишава 1,2 m (48 in) в секунда.

4.1.7. Скоростта на вертикалното движение, измерена при края (ръба) на предната платформа, трябва да бъде между 0,05 m (2 in) и 0,1 m (4 in) в секунда, когато се управлява от оператора (вижте 5.1.6 за скорост на вертикално настройване (регулиране), когато се управлява от устройства за автоматично изравняване на нивата).

4.1.8. Скоростта на въртене (настройване на хоризонталния ъгъл на свързване), измерена при външните ъгли на ръба (края) на предната платформа, трябва да бъде в границите, определени в 4.1.4.

4.2. Ръкави за качване на пътници от тип движещ се по перона (фиг. 1).

4.2.1. Ръкавите за качване на пътници, които ръкави са от тип движещ се по перона, трябва да осигуряват хоризонтални движения (телескопични и за придвижване в дадена посока движения), вертикални движения и въртеливи

движения на платформата на главата на ръкава (за ъгъл на свързване).

4.2.2. Напълно прибраното положение трябва да осигурява на нивото на земята не по-малко от 8 m (27 f) свободно разстояние от фюзелажа на най-широкия самолет, за да може да се осъществи разгъване на евакуационния трап в случай на аварийна ситуация.

4.2.3. Обхватът на вертикално движение трябва да отчита максималния обхват на височината на прага на вратата на типовете самолети, за които е предназначен ръкавът, от който да се извади 0,2 m при долното ниво, а при горното ниво се прибавя нула.

4.2.4. Скоростта на хоризонтално телескопично движение трябва да има две различни стойности:

4.2.4.1. бавна скорост, по-малка от 0,1 m (4 in) в секунда (целта при конструирането би трябвало да бъде 0,05 m (2 in/s)).

4.2.4.2. скорост на преместване при движение на дълго разстояние, която не трябва да превишава 1,2 m (48 in/s).

4.2.5. Управление от оператора на изменението на скоростта от бавна към скорост за преместване на дълго разстояние (скорост на пътуване) или обратно трябва да бъде възможно дори и в случаите, когато има автоматично предварително настройване.

4.2.6. Хоризонталната скорост на придвижване (пътуване) при насочване (кормилно управление, управление в дадена посока) на ръкава за качване на пътници, измерена при края на предната платформа, не трябва да превишава 1,2 m (48 in) в секунда.

4.2.7. Навсякъде, за където е конструиран ръкавът за качване на пътници, трябва да бъде възможно предният край на платформата да бъде преместен от напълно прибрано положение до свързване към фюзелажа на най-малкия тип самолет, за който ръкавът е предназначен, за по-малко от 30 s, посредством комбинация от телескопични и насочващи (кормилно управление, управление в дадена посока) движения.

4.2.8. Скоростта на вертикалното движение, измерена при края (ръба) на предната платформа, трябва да бъде между 0,05 m (2 in) и 0,1 m (4 in) в секунда, когато се управлява от оператора (вижте 5.1.6 за скорост на вертикално настройване (регулиране), когато се управлява от устройства за автоматично изравняване на нивата).

4.2.9. Скоростта на въртене (настройване на хоризонталния ъгъл на свързване), измерена при външните ъгли на ръба (края) на предната платформа,

трябва да бъде в границите, определени в 4.2.4.1.

Автоматично изравняване на нивата

Основна система

5.1.1. Ръкав за качване на пътници трябва да бъде оборудван със система за автоматично изравняване на нивата, която да може да пренастройва височината на предната платформа, за да може да съответства на всяка промяна във височината на прага на вратата на самолета по време на операции по неговото обслужване.

5.1.2. Датчикът (датчиците) на системата за автоматично изравняване на нивата, които отчитат пространствено положение на самолета, трябва да обезпечават контакт с фюзелажа на самолета в защрихованата зона, определена от Приложението на ISO 7718. Те трябва да са конструирани така, че да обезпечават подходящ контакт и детектиране (откриване, отчитане) на движенията на самолета, независимо от коефициента на триене на фюзелажа на самолета, например, когато фюзелажът е мокър или покрит с лед, и независимо от условията на околната среда.

5.1.3. Датчикът (датчиците) на системата за автоматично изравняване на нивата, които отчитат пространствено положение на самолета, трябва да са конструирани така, че да реагират на всяка бавна или рязка промяна на височината на прага на вратата на самолета, надолу или нагоре, като се вземе под внимание фактът, че по време на операции по неговото обслужване самолетът може да се премества по някой от следните начини:

5.1.3.1. изменение на ъгъла на завъртане спрямо напречната ос на самолета (когато амортизьорите на основния и на носовия колесник се пренастройват (преместват) поотделно, но симетрично);

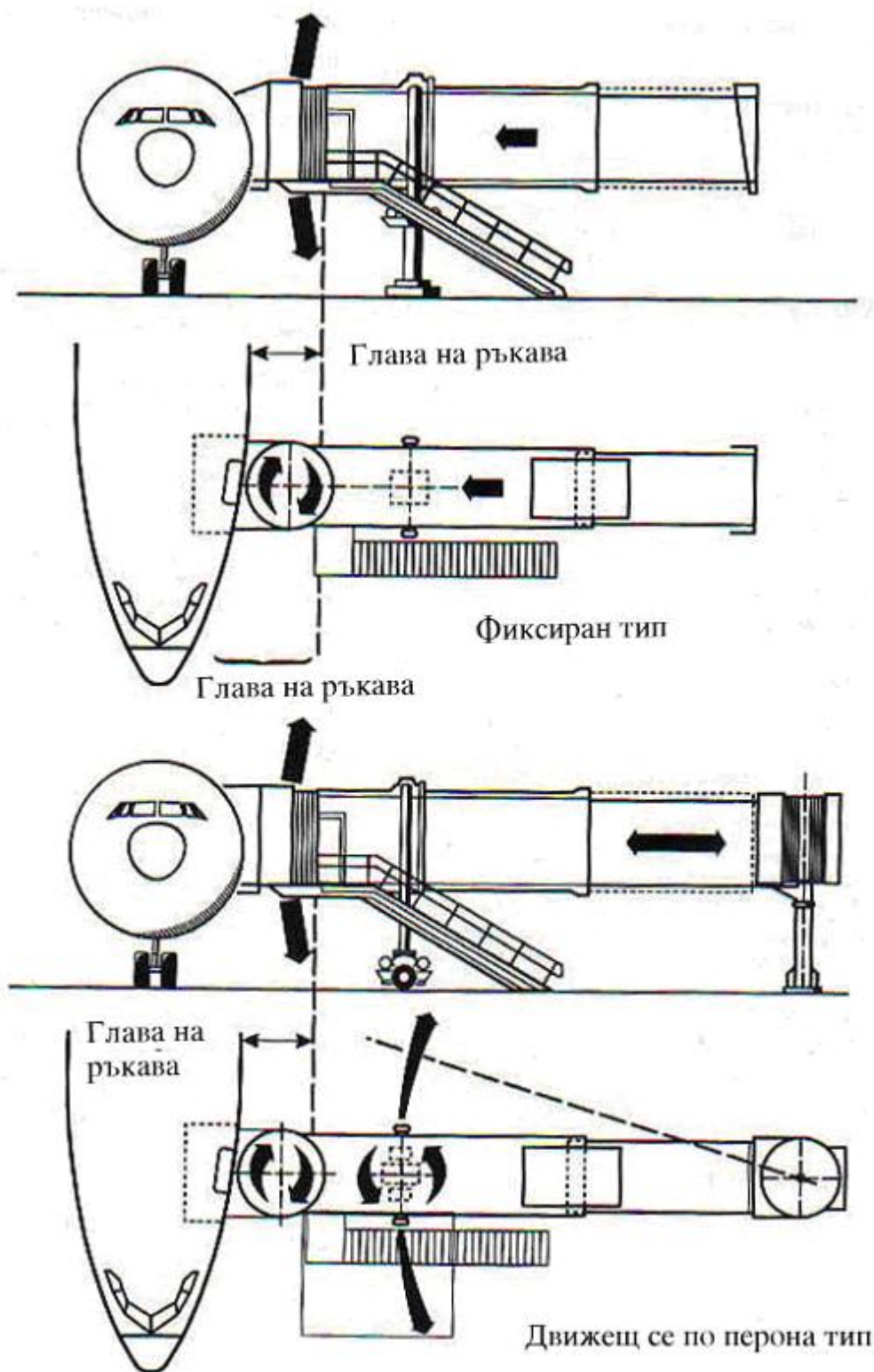
5.1.3.2. по височина (когато амортизьорите на основния и на носовия колесник се пренастройват едновременно);

5.1.3.3. завъртане спрямо надлъжната ос на самолета (когато амортизьорите на основния колесник се пренастройват (преместват) несиметрично);

5.1.3.4. завъртане около вертикалната ос на самолета (когато самолетът е подложен на въздействието на силен вятър или на струя от двигателите на друг самолет).

5.1.4. Системата за автоматично изравняване на нивата трябва да открива всяко изменение на височината на прага на вратата на самолета с амплитуда от 13 mm (0,5 in) или по-малка.

5.1.5. Времето на реакция на системата за автоматично изравняване на нивата (от момента, когато самолетът започне да се движи, до момента, в който височината на предната платформа започне да се пренастройва) не трябва да превишава 0,5 s.



Фиг. 1

5.1.6. Вертикалната скорост на пренастройване на височината на предната платформа, измерена при края (ръба) на платформата, трябва да бъде между 0,1 m (4 in) и 0,15 m (6 in) в секунда, когато се управлява от система за

автоматично изравняване на нивата.

Забележка. Тази вертикална скорост на пренастройване би могло да бъде намалена, ако характеристиките на резервната система, посочена в 5.2, дават възможност това да бъде направено безопасно.

5.1.7. Амплитудата на пренастройване на височината на предната платформа трябва да бъде равна на откритата от датчика (датчиците) за пространствено положение на самолета амплитуда на движение на самолета, с точност от 6 mm (0,25 in).

5.1.8. Системата на ръкава, за автоматично изравняване на нивата, трябва така да бъде конструирана, че да бъде колкото е възможно повече обезопасена, включително и в случай на отказ на основното електрозахранване (вижте 5.2 за допълнителна резервна система).

5.2. Резервна система

5.2.1. Всеки ръкав за качване на пътници трябва да бъде оборудван, в допълнение към определената в 5.1 система за автоматично изравняване на нивата, с една резервна система, за да може да бъде избегната опасността от повреждане на отворени врати на самолети в случаите, когато основната система откаже да работи поради:

5.2.1.1. Отказ на система или на датчик (датчици).

5.2.1.2. Повреда (отказ) на основен източник на електрозахранване.

5.2.1.3. Грешка на оператора.

5.2.2. Резервната система би трябвало да оперира (да се задейства) само срещу относително движение на самолета надолу.

5.2.3. Резервната система за предпазване (защита) на вратите може да се състои от:

Един прорез или отстъп с дълбочина минимум 0,2 m (8 in) в предния ляв край на предната платформа под мястото на отворената врата на самолета или допълнителен датчик/система за задействане на ръкава (в този случай ще се прилагат 5.2.4 - 5.2.7).

5.2.4. Резервната система трябва да бъде конструирана с верига (вериги) и аварийен източник на електрозахранване, които са напълно независими от тези на основната система за автоматично изравняване на нивата.

5.2.5. Тя трябва да се състои от допълнително сензорно устройство, разположено под позицията на отворената врата на самолета и реагиращо, когато влиза в контакт с вратата.

5.2.6. При контакт с вратата на самолета би трябвало да започне

движение на предната платформа надолу, при минимална амплитуда от 0,2 m (8 in).

5.2.7. Звуков предупредителен сигнал, който се чува от предната платформа и от нивото на земята, би трябвало да се включи, когато се задейства резервната система, и да продължи дотогава, докато оператор не поеме управлението на ръкава. Дублиране на звуково/визуално предупреждение би трябвало да бъде осигурено дистанционно в стаята на дежурния служител по терминал или в еквивалентна такава.

6. Изисквания за безопасност

6.1. Органи за управление

6.1.1. Панелът, от който операторът управлява ръкава за качване на пътници, трябва да бъде конструиран по начин, който обхваща и включва всичко, и органите за управление, трябва да бъдат ясно (недвусмислено) обозначени с универсални пиктограми.

6.1.2. Органите за управление трябва да бъдат разположени по такъв начин, че да позволяват на оператора да вижда безпрепятствено свързването (мястото на свързване).

6.1.3. Органите за управление трябва да бъдат защитени, така че да бъде предотвратено всяко неволно задействане или задействане от неупълномощено лице.

6.1.4. Аварийните стоп-бутони не трябва да изключват (прекъсват) описаната в 5.2 резервна система за предпазване на вратите.

6.1.5. Датчик (датчици) трябва да бъдат осигурени под предния ръб (край) на платформата на ръкава, така че, когато се осъществи контакт с фюзелажа на самолета, движението на ръкава напред да спре.

6.2. Видимост

6.2.1. Станцията на оператора трябва да има ъгъл на видимост не по-малък от 180° и се препоръчва той да бъде до 270° хоризонтално напред (вижте фиг. 2).

6.2.2. Видимостта на нивото на земята трябва да отговаря на обхвата, дефиниран на фиг. 2.

6.2.3. Страничните стени на предната платформа (главата на оборудването) трябва да бъде остъклена по цялата си дължина между височини от 0,3 m (12 in) и 1,8 m (72 in) над пода на платформата).

6.2.4. Трябва да бъде осигурено операторът да има ясна и без ограничаване видимост върху цялото пространство, в което ръкавът/превозното

средство трябва да се движи.

6.2.5. За нощни операции предната платформа трябва да бъде оборудвана с работни светлини, осветяващи вратата на самолета и зоната напред и надолу до нивото на земята. Освен това ръкави за качване на пътници, които са от тип движещи се по перона, трябва да са оборудвани с работни светлини, осветяващи задната част и страните на ръкава, за движение назад.

6.3. Предупреждения

6.3.1. Позитивно (зелена светлина) визуално предупреждение трябва да потвърждава на оператора на ръкава за натоварване на пътници, че основната система за автоматично изравняване на нивата е активирана, функционираща и правилно работеща. Отрицателно (червена светлина) визуално предупреждение трябва да дава индикация, когато някои от тези условия не са изпълнени.

6.3.2. Звукова и визуална предупредителна система трябва да бъде осигурена за даване на индикация за движение при транспортиране (преместване).

6.4. Обща част

6.4.1. Предният отвор на предната платформа трябва да бъде затворен чрез заключващи се врати или сгъваема завеса, които да се използват, когато не е свързана към самолет.

6.4.2. Обезопасително устройство трябва да бъде осигурено напречно през зоната на отвора на предната платформа за персонална защита (предпазване).

6.4.3. Навесът (покривът) на ръкава, както е описан в т. 3, и всяка част от главата на ръкава, която контактува директно със самолета или поради конструкцията на самолета е близо до източник на топлина, като например тръба на Пито, светлини за кацане и т.н., трябва да бъдат направени от негорим материал, отговарящ на изискванията на местните наредби за безопасност.

6.4.4. Главата на ръкава трябва да бъде оборудвана с преносим пожарогасител с подходящ капацитет и от подходящ тип, който да е непосредствено видим и достъпен за оператора или за кабинния екипаж на самолета.

6.4.5. Буфер за предпазване на персонала трябва да бъде осигурен около двигателните колела.

7. Опции

Горните и долните граници са приемливи за изпълняване на изискванията на бъдещи самолети.

Забележка. Обаче вниманието на конструкторите и на купувачите е привлечено от факта, че този разширен обхват може да доведе, в зависимост до известна степен от техническата конструкция, до значителна допълнителна цена и сложност на оборудването.

Изисквано поле на видимост на оператора

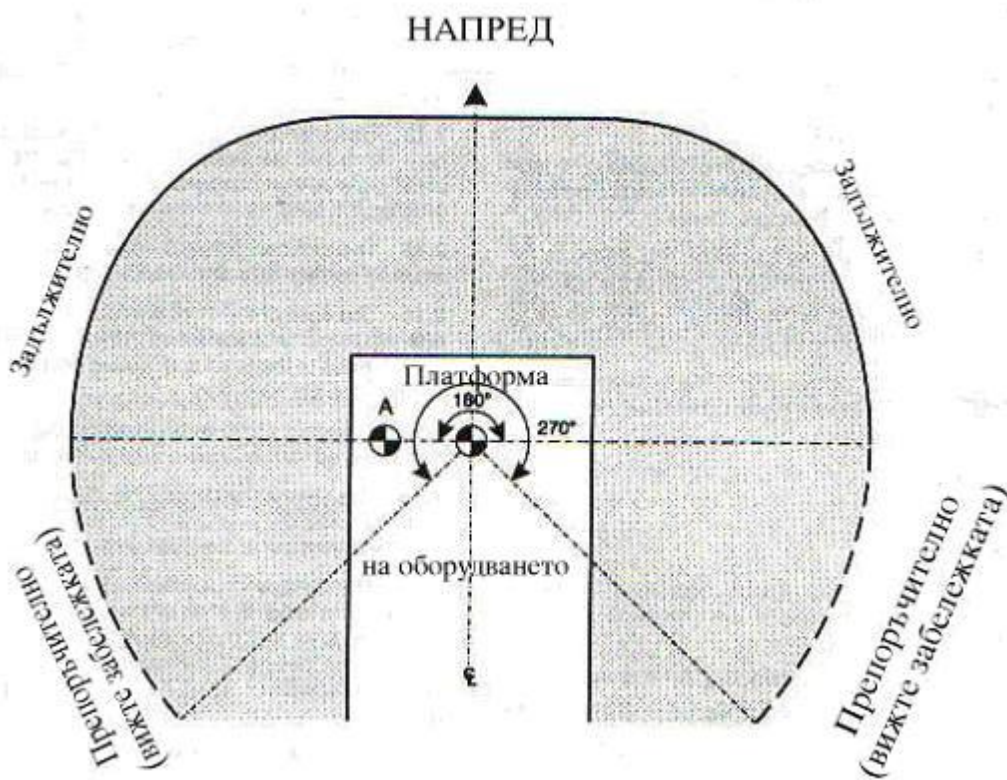
Полето на видимост напред на оператора, което е на нивото на земята (приема се че платформата е на височина 5 m (197 in)).

Легенда:

Мащаб 1:200

A = алтернативно местоположение на оператора (за ръкави за пътници).

Изискваното симетрично поле на видимост е непроменено.



Фиг. 2

Видима площ от земята

Забележка. Полето на видимост с пунктираната линия се препоръчва за фиксиран тип ръкави за пътници и е задължително за движещ се по перона тип ръкави за пътници и за превозни средства за трансфер на пътници. То може да бъде постигнато чрез използване на огледала за виждане назад, при условие че те се виждат удобно от мястото на оператора.

XIX. Функционални спецификации за транспортно средство за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване на самолети

1. Обща част

1.1. Към тези изисквания трябва да се имат предвид изискванията по т. I (Основни изисквания към наземна самолетообслужваща техника) и т. II (Основни изисквания за безопасност към самолетообслужваща техника за наземно обслужване)

1.2. Въпреки че транспортното средство за премахване на/предпазване от обледеняване не е част от оборудването за товарене на самолети, основните общи изисквания са идентични за оборудване за товарене на самолети и за оборудване за обслужване на самолети, тъй като тези оборудвания са конструирани за работа при едни и същи условия на перона на летище.

1.3. Средството трябва да осигурява съответствие на следните изисквания:

- а) ISO 11075: Течности (флуиди) за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване на самолети;
- б) ISO 11076: 1993 Авиация и космонавтика - Методи за премахване на/предпазване от обледеняване посредством флуиди (течности);
- в) ISO 11077: Самоходни оборудвания за премахване на/предпазване от обледеняване;
- г) ISO 11078: Ненютонови флуиди (течности) за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване на самолети;
- д) SAE ARP 1247 (последното издание). Общи изисквания за авиационно мобилно, задвижвано с двигател, оборудване за наземно обслужване;
- е) AEA Спецификация на материали (последното издание). Течност (флуид) за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване, самолети;
- ж) ATA 101 Спецификация (последното издание) за технически данни за наземно оборудване.

1.4. Тази спецификация дава общите функционални и експлоатационни изисквания за самоходно средство, от тип със стрела за работа във въздуха, оборудвано със система за пръскане с течност (флуид) за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване (ADF) на самолети. Средството трябва да бъде с голяма маневреност за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване от/на всички външни повърхности на широкофюзелажни и теснофюзелажни самолети, например B747 и DC9. Транспортното средство трябва да бъде подходящо за работа при дневни и при нощни условия. Транспортното средство и всички присъединени системи трябва да работят добре при температурни условия между минус 40 °C и +50 °C (-40 °F

и +122 °F) и при постоянна влажност до 100 %.

1.5. Тази спецификация не обхваща определянето на пълен комплект технически конструктивни критерии за транспортни средства за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване на самолети, а обхваща само тези критерии, които се отнасят до функционалните и експлоатационните изисквания.

2. Конструкция и габаритни размери

2.1. Транспортното средство трябва да бъде с такива размери, които да му позволяват да побира обема течност, необходим за теснофюзелажни и широкофюзелажни самолети, и купувачът може да избере някоя от следните алтернативни възможности:

Тип	Обхват (интервал) на обема на резервоарите Литри (галони, САЩ)	Минимална височина на пода на коша Метри (фута)
Размер А	До 4 600 (1 215)	10 (33)
Размер В	Над 4 600 (1 215)	12 (40)

2.2. Оборудването трябва да се състои от подходящо самоходно шаси, устройство за работа във въздуха с кош за персонала, който кош да е направен и монтиран в съответствие с приложимите национални стандарти за безопасност, резервоар(и) за подаване на течност, система за изпомпване на течност и нагревател за подаване към всички самолетни повърхности, където е необходимо, на топла течност за премахване на обледеняването.

2.3. Основни експлоатационни характеристики - Оборудване за премахване на обледеняване

2.3.1. Основната функция на оборудването трябва да бъде подаването на нагрети смеси на премахваща обледеняването течност от можеща да се променя височина на стрелата към повърхностите на неподвижни самолети по време на придвижване около техния периметър. За използване на нивото на земята трябва също да има поставен маркуч, който да се съхранява в отсек. Транспортното средство трябва да бъде подходящо за използване в зоните около вратите (гейтовете) на терминалите, по служебните пътища на летищата и на пероните за обслужване на самолети.

2.3.2. В коша за персонала трябва да могат да се настанят максимум двама човека и оборудването и неговата минимална товароносимост трябва да бъде 204 kg (405 либри).

2.3.3. Системата за течност за премахване на обледеняването трябва да осигурява при пистолета за разпръскване в коша за персонала дебит не по-малко от 190 л/мин (50 галона САЩ), при 655 KPA (95 PSI) налягане пред пистолета (дюзата) по време на пръскане, при напълно вдигната стрела.

2.3.4. Системата за течност за премахване на обледеняването трябва да бъде конструирана за температури на разпръскване до +85 °C (+185 °F) при пистолета (дюзата).

2.3.5. Нагревателната система като минимум трябва да може да повишава температурата на съдържанието на резервоара от минус 15 °C (+4 °F) до +85 °C (+185 °F) в рамките на един час.

2.3.6. Резервоарите, съдържащи течност за премахване на обледеняване, трябва да бъдат оптимално изолирани.

2.3.7. Разпределението на енергията трябва така да бъде направено, че движението на транспортното средство, пръскането с течността и позиционирането на стрелата да може да се осъществява едновременно, без да има никакво вредно влияние върху някоя система.

2.3.8. Трябва да бъдат монтирани алтернатори, които при обороти на двигателя на празен ход да захванват 100 % от максималния за оборудването постоянен електрически товар.

2.3.9. При работа на всички системи нивото на шума в кабината не трябва

да превишава 85 dBA.

2.3.10. Транспортното средство трябва да може да бъде транспортирано при нормални пътни скорости в съответствие с приложимите правителствени пътни разпоредби.

2.4. Основни експлоатационни характеристики - Шаси на транспортното средство за премахване на обледеняване

2.4.1. Транспортното средство трябва да има затворена отопляема кабина за водача на транспортното средство и като опция - за един пътник. Кабината трябва да бъде оборудвана с чистачки за ветровото стъкло и с размразяване за всички прозорци (стъкла).

2.4.2. Транспортното средство трябва да има допълнителни прозорци, за да обезпечава на водача на транспортното средство максимално безпрепятствено наблюдение на оператора и коша при всички условия на работа.

2.4.3. Максималната ширина на транспортното средство трябва да бъде ограничена до 2,5 m (98,5 in) и максималната височина при спуснато положение на стрелата трябва да бъде ограничена до 3,8 m (149 in).

2.4.4. Системата за течността за премахване на обледеняване трябва да бъде направена от некорозионен материал.

2.4.5. Транспортното средство трябва да има куки за буксиране, монтирани на конструкцията на шасито, две отпред и една отзад.

2.4.6. Акумулаторните батерии на транспортното средство трябва да бъдат от тип, предназначен за тежки условия на работа. Електрическата система на транспортното средство трябва да бъде на база 12- или 24-волтова електрическа инсталация.

2.4.7. Устройството за работа във въздуха и неговото инсталиране върху транспортното средство трябва да отговаря на приложимите национални разпоредби за безопасност и стабилност.

2.4.8. Кошът за персонала трябва да има саморегулиращ се механизъм, който да го поддържа във вертикално работно положение при всички положения на стрелата.

2.4.9. Кошът за работа във въздуха трябва да бъде снабден с безопасен и лесен вход и изход.

2.4.10. Устройството за работа във въздуха и неговото закрепване към шасито трябва да бъдат такива, че периодично да може лесно да се извършва инспекция на конструкцията, без за това да е необходимо голямо разглобяване.

2.4.11. Кошът за работа във въздуха трябва да бъде конструиран да разполага оператора така, че той да може ефективно да нанася течност върху горните площи на управляващите повърхности на самолета, крилата, оперението на опашката и върху фюзелажа.

2.4.12. При конструирането на стрелата и коша от най-голяма важност трябва да бъдат стабилността и безопасността. Оперирането със стрелата и с органите за управлението ѝ трябва да бъде плавно и позитивно.

2.4.13. Трябва да бъде осигурена аварийна система, която да дава възможност устройството за работа във въздуха и натовареният кош да могат да бъдат маневрирани и спуснати в случай на неизправност на система/спиране на двигателя.

2.4.14. Между коша и кабината трябва да бъде инсталиран комплект за двупосочна взаимна комуникация.

2.4.15. Работещата с течността система на транспортното средство (на оборудването) трябва да бъде конструирана така, че да бъде съвместима с всички типове продавани течности за премахване на обледеняване или за предпазване от обледеняване. Работещата с течността система на транспортното средство (на оборудването) трябва да бъде конструирана така, че да бъде съвместима със съответната по ISO течност за премахване на обледеняване/предпазване от обледеняване. Трябва да бъдат изпълнени специални изисквания за конструкцията на контура за циркулация на течност, за да бъде избегнато влошаването на качествата на ISO тип II течност за предпазване от обледеняване, която може да бъде неблагоприятно повлияна при изпомпването, нагряването и разпръскването (пръскането).

2.4.16. Където е приложимо, помпата трябва да бъде от тип, който намалява до минимум влошаването на качествата на течността за предпазване от обледеняване.

2.4.17. Резервоарът (резервоарите) за течност трябва да бъде направен от некорозивен материал и да има подходящи прегради, предотвратяващи ненужното движение на течността и незапълването на помпата за течността при маневриране. Резервоарът трябва да бъде осигурен с подходящи кранове, преливници, места за ръчно пълнене и нивомери с течност, градуирани съдове

за източване и с люк за влизане на човек в резервоара или с еквивалентен отвор с капак.

2.4.18. Системата трябва да позволява лесен и безопасен достъп до компонентите (частите) за обслужване или сваляне. Спирателни кранове трябва да бъдат монтирани на резервоара (резервоарите) и на други места, където би могло да се получи голям разлив, ако някоя линия бъде отворена.

2.4.19. Формата на разпръскване от пистолета трябва да може да бъде променяна при минимално влошаване на качествата на течността от ветрилообразна струя до плътна струя, според избраното от оператора. Операторът трябва да има пълен контрол над дебита на течността посредством устройството на пистолета за регулиране на дебита и посредством ръчката на пистолета за отваряне - затваряне (пускане - спиране).

2.4.20. Нагревателят на течността трябва да бъде подходящ за продължителна работа на летището и по време на работа в движение на транспортното средство, при премахване на обледеняване на самолет.

2.4.21. Нагревателят на течността трябва да бъде оборудван с подходящи предпазни устройства за предотвратяване на поява на условия, които да повредят оборудването или да създадат опасно състояние.

2.4.22. Всички стъпенки (стъпала), стълби и платформи трябва да имат неплъзгащо се самооттичащо се покритие.

2.4.23. Транспортното средство (оборудването) трябва да бъде оборудвано с устройства за автоматично спиране на системи, когато по време на работа на системата за изпомпване на течност или на работа на системата за нагряване възникне опасно състояние или състояние на саморазрушаване, но при тези условия те трябва да дават възможност транспортното средство да може да бъде откарано настрана (надалеч) от самолета.

2.4.24. Оборудването трябва да разрешава използването и на двата вида - пропорционални или предварително смесени - течности.

2.4.25. Оборудването трябва да отговаря на специалните конструктивни изисквания за избягване на влошаването на качествата на течността за предпазване от обледеняване, които могат да бъдат повлияни от прекомерно движение (разбъркване, разплискване) и нагряване на течността, а също така трябва да бъдат избягвани резки промени в сечението или в посоките на тръбопроводите.

3. Мобилност и стабилност

3.1. Транспортното средство трябва да осигурява безопасна и стабилна конфигурация за маневриране около самолета със стрела във всяко възможно положение и с един оператор в коша, при скорост на транспортното средство до 8 km/h (5 mile/h) и с вятър от всяка посока при 75 km/h (40 възела, 47 mile/h), с течност и с резервоари за течност на минимум и на максимум работни нива.

3.2. Трябва да бъде осигурена спирачна сервосистема.

3.3. Просветът на двигателните колела трябва да бъде подходящ за поставянето на и работата с вериги и всички уязвими компоненти (части) трябва да бъдат подходящо защитени (предпазени).

4. Органи за управление

4.1. При мястото на оператора трябва да бъдат осигурени органите за управление, необходими за безопасното изпълнение на съответните функции.

4.2. Органите за управление за задействане на движения трябва да бъдат от типа дедман (да не се заключват в работно положение). Те трябва да бъдат конструирани за безопасна работа при всички условия, включително и когато операторът носи дебело облекло за предпазване от студено време.

4.3. Дублиращи органи за управление трябва да бъдат осигурени също така на място, леснодостъпно за водача (шофьора) или от нивото на земята. При долната позиция, близо до органите за управление, трябва да бъде осигурен селекторен (избирателен) клапан, който да позволява избирането на опериране

от някое от двете места. При всяка конфигурация долните органи за управление трябва да имат приоритет пред тези в коша (анулират командите от коша).

4.4. Всички органи за управление трябва да бъдат защитени срещу напръскване с течност и/или неволно притискане от тръбопроводи или маркучи.

4.5. При всички места за управление трябва да бъде осигурен аварийен стоп. Задействането му трябва да спре всяко движение и да спре всички източници на задвижване. Задействането на аварийния стоп не трябва да влияе на аварийната система, описана в 2.4.13.

5. Опции

5.1. Система за предпазване от обледеняване

За осъществяването на предпазване от обледеняване е необходима специална конструкция на системата за течността.

Течността тип II, ненютонова, трябва да запази своите плътности и вискозитетни характеристики по контура за своето движение и може да бъде използвана при температура на околната среда.

Контурът за течност за предпазване от обледеняване трябва да има следните характеристики:

5.1.1. Резервоар

Трябва да се избягват нагреватели и бъркалки.

5.1.2. Помпа

Помпата трябва да бъде от тип, който не намалява качествата на плътната течност чрез прекомерно размесване или срязване на молекулите. Помпи от центробежно-лопатков тип не трябва да бъдат използвани, предпочитат се помпи от винтов тип.

Помпата трябва да бъде спирана, когато не се изисква до пистолета да се подава течност: тя трябва да бъде от тип, работещ при поискване, без преминаване на течност, под налягане от помпата, през предпазни клапани.

Дебитът на течността трябва да бъде максимум 95 l/min (25 галона за минута).

5.1.3. Тръби на контура

Трябва да бъдат избягвани резки промени на сечението на тръбопроводите или резки завои (промени) в посоката на тръбопроводите.

5.1.4. Пистолет за пръскане (разпръскване)

Пистолетът трябва да бъде от тип, позволяващ оформяне на струята при минимално влошаване на качествата на течността. За да бъде определен най-подходящият тип пистолет, трябва да бъде направен тест по отношение на

течности от различни търговски марки/типове.

5.1.5. Експлоатационни характеристики

В никакъв случай комбинираните влияния на различните горепосочени системи не трябва да влошават вискозитета на течността с повече от 20 %, измерен между резервоара и изхода от пистолета.

5.1.6. Тестване (изпитване)

Оборудването трябва да бъде сертифицирано като одобрено за извършване на предпазване от обледеняване с ненютонова течност само след осъществяване на пълни изпитания, демонстриращи съответствие с посочените в т. 5.1.5 експлоатационни характеристики, при всички предвидими условия (при използването на оптималния тип пистолет за пръскане, определен в съответствие с т. 5.1.4).

Приложение 10

към чл. 30, ал. 3

(Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА
ГД "ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ"
УДОСТОВЕРЕНИЕ

за експлоатационна годност на свързани с наземното обслужване системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари
...../..... Г.

1. Тип на обекта:

2. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.)

Собственик Начин на придобиване

3. Местонахождение

(летище)

4. Настоящият документ се издава на основание чл. 44, ал. 2 от Закона

за гражданското въздухоплаване в уверение на това, че.....
отговаря на изискванията на нормативната уредба на гражданското въздухоплаване в Република България и е годно за използване при наземно обслужване на полетите.

Основание за издаване на удостоверението:

.....

Настоящото удостоверение се издава за срок месеца, като на

всеки ... месеца след инспекционна проверка Гражданската въздухоплавателна администрация удостоверява с печат заверката за съответния период.

Забележка.

Гл. директор:

ГД "ГВА"

Подпис и печат

Приложение 11
към чл. 37, ал. 5
(Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА
ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ
ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ
ЛИЦЕНЗ
на летищен оператор
Рег. /.....

Настоящият лиценз се издава на основание чл. 48в, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване в уверение на това, че

.....

(фирма на летищния оператор)

отговаря на изискванията на чл. 48г от Закона за гражданското въздухоплаване и условията за лицензиране, определени с Наредба № 20 от 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.

Дата на издаване:

Дати на годишни заверки:.....

(словом, с печат на ГД "ГВА")

Главен директор
ГД "Гражданска въздухоплавателна
администрация"

Приложение 12
към чл. 41, т. 3
(Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.,
изм., бр. 38 от 2012 г.)

Необходими технически средства за всяка една летищна

дейност по наземно обслужване

(Загл. изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.)

1. Наземно администриране и надзор: помещение, оборудвано с необходимите средства за комуникация, компютърно оборудване, интернет връзка, сита-телекс, телефони и др. средства за връзка.
2. (Доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Обслужване на пътниците, с осигурен достъп до: автоматизирана система за предполетен контрол, обслужване и регистрация на пътниците, съвместима с глобалните резервационни системи, автоматизиран чекин, гишета с кантар за приемане на пътници, багажни ленти за доставка на багажите до зоната за сортиране, информационна система, багажни колички, система за издирване на загубени багажи, инвалидни колички.
3. (Доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Обработка на багажите, с осигурен

достъп до: транспортни ленти за сортиране на багажите, транспортни ленти за получаване на багажите, електрокари, мотокари и влекачи.

4. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Обработка на товари и пощенски пратки, с осигурен достъп до: оборудвано и обезопасено помещение за приемане на входящи и изходящи товари; помещение за опасни товари; помещение, оборудвано и обезопасено за радиоактивни товари, рентген за проверка на товари и поща с притежаване на: товарни колички; контейнерни колички; електро- и/или мотокари; кантари; оборудване за изготвяне на документи, интернет връзка и комуникационни средства.

5. (Доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г., изм., бр. 38 от 2012 г.) Обслужване на въздухоплавателните средства на перона, с разполагане с: комуникационна система за диспечерско обслужване; транспортни ленти за товарене и разтоварване на ВС; влекачи, електро- и мотокари; лоудери; стълби за пътниците; багажни колички и контейнерни колички; влекачи за придвижване на ВС; лифтова кола; автомобил за обслужване на инвалиди; техника за пускане на двигатели, перонни автобуси; микробуси.

6. (Доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г., изм., бр. 38 от 2012 г.) Обслужване на въздухоплавателните средства, с разполагане с наземно електрозахранващо устройство: техника за отопляване и охлаждане на салона на ВС; техника за почистване на салона на ВС; антиобледенителна техника; санитарна кола за почистване на тоалетните; водоноска.

7. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Обслужване с горива и масла, с осигурен достъп до: оборудвана и обезопасена база за съхранение на авиационно гориво и масла; лаборатория за проверка на горивата; притежаване на автомобил цистерна за зареждане на ВС и/или специализирано зареждащо устройство (сервисер).

8. (Изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г., бр. 38 от 2012 г.) Техническо обслужване на ВС с разполагане със: средства за комуникация и връзка с ВС и осигурен достъп до помещение за обслужващия състав и складова площ.

9. (Доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г., изм., бр. 38 от 2012 г.) Полетни операции и администриране на екипажите, с разполагане със: средства за комуникация.

10. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г., изм., бр. 38 от 2012 г.) Наземен транспорт, с разполагане с: перонни автобуси и микробуси; електро- и/или мотовлекачи; товарни и контейнерни колички.

11. (Доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г., изм., бр. 38 от 2012 г.) Обслужване

на бордния бюфет, с разполагане със: средства за комуникация; сервизни помещения; складови помещения; оборудвано помещение за приготвяне на храна за борда; помещение за подготовка и подреждане на бордните закуски; помещение за почистване и обеззаразяване на колички и посуда; помещение за съхранение и охлаждане на готовата продукция; хладилни камери; лифтова кола; прибори за измерване на температурата на охладената храна.

Приложение 13

към чл. 42, ал. 3

(Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.)

Ръководство за извършване на наземна дейност на определено летище

I. Съдържание на Ръководство за летищна дейност

Ръководството за летищна дейност включва елементи в зависимост от обхвата и номенклатурата на сертифицираните дейности, както следва:

1.1. Схема на длъжностните лица и отговорностите им по осигуряване на съответната летищна дейност.

1.2. Схема на летището с описание и посочване на разрешените за достъп зони при изпълнение на съответната дейност, както и на забранените за достъп зони.

1.3. Комплексна технология и процедури за обслужване на пътниците, включваща:

- а) ред (процедури) по регистрация на пътниците и оформяне на багажите;
- б) условия и норми за превоз на багаж;
- в) приоритети на обслужване;
- г) обслужване на пътниците при обединяване на рейсове и при замяна на

типа ВС;

д) мерки при неявяване на пътник за отвеждане към самолета;

е) процедури по отвеждане на пътниците до ВС;

ж) процедури, свързани с качването на пътниците във ВС;

з) процедури, свързани със слизането на пътниците от ВС;

и) процедури по отвеждане на пътниците до терминала;

й) обслужване на трансферни и транзитни пътници;

к) процедури, свързани с отказ на регистрация на пътник поради

претоварване;

л) процедури при отмяна на рейс;

м) процедури по обслужване на инвалиди (в инвалидна количка, в

съпровождане на куче-водач), на престарели и болни пътници;

н) обслужване на несъпровождани деца;

о) процедури по приемане на багажа, вкл. отказ от приемане на багаж при наличие на вещества или предмети, забранени за превоз с въздушен транспорт, и при отказ за заплащане на установени плащания за свръхбагаж;

п) ограничения при приемане на багаж за превоз (извънгабаритен, чуплив, тежък, съдържащ опасни предмети багаж);

р) мерки, които се предприемат при задържани багажи, непотърсени багажи, багажи без документи;

с) мерки при недоставяне на багаж, при повреда или загуба на багаж;

т) процедури по търсене и доставяне на загубени багажи;

у) мерки по отношение на намерени и загубени вещи;

ф) информационно осигуряване на пътниците и дейността;

х) образци на технологичната документация (бланки, ведомости, етикети, дневници);

ц) взаимодействие със службата на Гранична полиция;

ч) взаимодействие с ДВСК;

ш) взаимодействие със службите за сигурност;

щ) обслужване на дипломатически куриери и багажа им;

ъ) обслужване на депортирани пътници;

ю) обслужване на пътници с отказано влизане в страната;

я) обслужване на пътници, водещи със себе си животни и птици.

1.4. Комплексна технология и процедури по обработка на багажите,

включваща:

а) процедури по сортиране на багажите на заминаващи пътници;

б) процедури по осигуряване на сигурността при обслужване на багажите на заминаващи пътници;

в) процедури по разпределение и натоварване на багажите в контейнери или на транспортни платформи;

г) измерване на окрупнените багажни единици;

д) (отм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.);

е) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) разтоварване на багажите от ВС и транспортирането им до захранващата лента в зоната;

ж) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) предаване на особени багажи (чуплив, извънгабаритен, тежък, животни);

з) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) организация на работата при

нарушаване на разписанието;

и) идентификация на багажа;

й) (отм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.);

к) приемане и предаване на багажа при претоварване от едно на друго ВС,

както и при обединяване/разделяне на рейсове;

л) обслужване на трансферни багажи;

м) процедури при констатация на нарушаване целостта на багаж;

н) образци на технологичната документация (бланки, ведомости, етикети, дневници);

о) информационно осигуряване на дейността;

п) взаимодействие с митницата;

р) взаимодействие със службите за сигурност.

1.5. Комплексна технология и процедури по обработка на товари и поща, в

т.ч.:

а) описание на категориите обслужвани товари (бързо развалящи се, извънгабаритни, опасни, чупливи, тежки и т.н.);

б) списък на класовете и категориите опасни товари, които се обслужват от оператора;

в) изисквания към товарите, тяхната маркировка и опаковка;

г) процедури по приемане и оформяне на товарите за превоз по въздуха;

д) процедури по съхраняване на товарите (вкл. опасни товари), тяхната обработка в склада, сортиране на товарите и оформяне на окрупнени товарни единици;

е) процедури по осигуряване на сигурността при обработване на товарите;

ж) (доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури по приемане на товарите от оператора по перонно обслужване на ВС;

з) процедури по предаване на товарите на получателя;

и) процедури по отношение непотърсени товари или товари без документи;

й) измерване масата на товарите и товарните единици;

к) организация на работата при отклонение от плана (разписанието) за полетите;

л) информационно осигуряване на дейността.

1.6. Комплексна технология и процедури по осигуряване зареждането с авио ГСМ, включваща:

а) процедури по планиране, заявяване и приемане на ГСМ;

б) (доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) организация на зареждането с авио

ГСМ, включително хидрантно зареждане;

в) зареждане на въздухоплавателните средства с горива, масла и специални течности;

г) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури по контрол върху качеството на ГСМ;

д) обработване на горивото с противообледенителни добавки;

е) проверка на техническата изправност на средствата за зареждане;

ж) метрологично осигуряване на дейността;

з) пълнене на горивозареждащи цистерни и автотранспортни цистерни в пунктовете за пълнене;

и) източване на гориво от резервоарите на ВС;

й) съхраняване на гориво-смазочните материали в складовете за ГСМ;

к) процедури по осигуряване на лабораторния контрол на ГСМ;

л) процедури на взаимодействие с клиенти и доставчици

м) информационно осигуряване на дейността;

н) документооборот;

о) процедури и технологии по третиране на отпадъците.

1.7. (Изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Комплексна технология и процедури по обслужване на самолетите, включваща:

а) процедури по планиране и организация на дейностите;

б) организация на дейностите (вкл. изхвърляне на отпадъците) по вътрешно почистване на ВС;

в) технология на вътрешното почистване на ВС;

г) процедури и технология по обслужване на санитарните възли, вкл. третиране на отпадъците;

д) процедури и технология по зареждане с вода за пиене;

е) процедури и технологии по поддържане на санитарно-хигиенната годност на техниката;

ж) технология и процедури по противообледенителна обработка на ВС;

з) процедури по защита от въздействието на химикали за противообледенителна обработка върху здравето на човека и околната среда;

и) процедури и технологии за отстраняване на леда и снега от ВС;

й) процедури и технологии по вътрешно преоборудване на салоните на ВС.

1.8. Комплексната технология и процедури по обслужване на въздухоплавателните средства на перона включва:

а) процедури по диспечерско обслужване на въздухоплавателното средство

на земята при пристигане и заминаване;

б) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури по осигуряване на съдействие при товаренето и разтоварването на ВС и осигуряване с необходимата техника, включително обработката на особени товари;

в) процедури за връзка между въздухоплавателното средство и оператора на наземното обслужване;

г) технологии за товарене и разтоварване на въздухоплавателното средство, включително осигуряване и работа с необходимата техника;

д) процедури и организация на транспорта на екипажа и пътниците между въздухоплавателното средство и терминала и транспорт на багажа между въздухоплавателното средство и терминала;

е) процедури по осигуряване и технология на работа със специализираната техника за пускане на двигателите;

ж) процедури и технологии по осигуряване придвижване на самолета при пристигане и заминаване, както и осигуряване и работа с необходимата техника;

з) процедури по транспортиране, натоварване и разтоварване във или от въздухоплавателното средство на храни и напитки.

1.9. Комплексната технология и процедури по наземното администриране и надзор включва:

а) процедури по осигуряване на представителни услуги и връзки с местните власти или други такива, разплащания в услуга на авиационния оператор и предоставяне на офис площи за неговите представителства;

б) процедури и технологии по контрола на затоварването;

в) процедури по съобщенията и телекомуникациите;

г) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) технология за обработка, складиране и администриране на средства за транспортиране на багажи, товари (контейнери, палети и др.);

д) процедури по осигуряване на всякакъв друг вид надзорни услуги преди, по време или след полета и всякакви други административни услуги, искани от ползвателите на летището.

1.10. Комплексната технология по обслужване на бордния бюфет включва:

а) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури по управление на връзките със снабдителите;

б) процедури по организация на дейността;

в) организация на съхранение на храна и напитки и оборудването, необходимо за приготвянето им;

г) процедури по осигуряване на почистване на оборудването за приготвяне на храна за борда;

д) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) процедури по приготвяне и доставка на храни и стоки за бордния бюджет;

е) обща организация или технология по осигуряването или подготовка на храна за борда;

ж) хигиенно-санитарни изисквания и ограничения, свързани с подготовката на храни за борда и тяхното съхраняване;

з) процедури по третиране на отпадъците.

1.11. Комплексната технология и процедури по наземния транспорт включва:

а) (изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) организация и извършване на превоз на екипажи, пътници, багажи, товари и поща между различните терминали на летището, но невключващо подобен превоз между въздухоплавателното средство и всяка друга точка в рамките (периметъра) на летището;

б) процедури по организация на всякакъв специален превоз, заявен от ползвателя на летището.

1.12. Комплексната технология по наземно обслужване Полетни операции и администриране на екипажите включва:

а) процедури по подготовка на полета на отправното летище или на всеки друг пункт;

б) процедури по осигуряване на съдействие по време на полет, включващо допълнително диспечерско обслужване при необходимост;

в) следполетни действия;

г) администриране на екипажите.

1.13. (Изм. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.) Процедури и технологии, оборудване и персонал за техническо обслужване на въздухоплавателни средства:

а) рутинно предполетно техническо обслужване;

б) нерутинни услуги по техническото обслужване, заявени от авиационните оператори;

в) организация и снабдяване с резервни части и необходимото оборудване;

г) заявка за/или резервация на подходящо място за паркиране и/или хангарно място.

1.14. Процедури по оказване на първа медицинска помощ на нуждаещи се.

1.15. План за действие при крупна производствена авария, включително при залпово замърсяване на околната среда, с описание на съоръженията, оборудването, екипировката, персонала и процедурите за провеждане на

действията.

1.16. Организация на техническата експлоатация на използваната техника.

1.17. Противопожарно и аварийно-спасително осигуряване на дейността (дейностите).

1.18. Правила за безопасни и здравословни условия труда при различните дейности.

1.19. Процедури на взаимодействие с летищната администрация.

1.20. Програма по качеството на оператора.

1.21. Програма за обучение на персонала на оператора.

1.22. Актове и предписания от експлоатационни инспекции.

II. Оформяне и поддържане на Ръководството за летищна дейност

1. Ръководството за летищна дейност:

а) се утвърждава и съхранява от ръководителя на фирмата, изпълняваща съответната летищна дейност;

б) се подготвя във форма, удобна за ревизиране;

в) трябва да има дата на начално одобрение или дата на одобрението на последната корекция на всяка страница или точка от ръководството, както и да включва списък за проверка на страниците.

2. Операторът по наземно обслужване предоставя на отговорните длъжностни лица и персонала необходимите части от ръководството, съответстващи на изпълняваните функции.

3. По един пълен и актуален екземпляр от ръководството се предоставя на ГД "ГВА", на летищния оператор и на инспекторите при провеждане на инспекция на летището.

Приложение 14

към чл. 46, ал. 5

(Изм. и доп. - ДВ, бр. 49 от 2007 г.)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА
ЛИЦЕНЗ

на оператор по наземно обслужване

Рег. /

Настоящият лиценз се издава на основание чл. 48в, ал. 6 от Закона за гражданското въздухоплаване в уверение на това, че

.....

(фирма на оператора по наземно обслужване)

отговаря на условията за лицензиране, определени с Наредба № 20 от 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.

Категория обслужване

Оператор/
самооб-
служване

1. Наземно администриране и надзор
(Ground administration and supervizion)
2. Обслужване на пътниците
(Passenger handling)
3. Обслужване на багажите
(Baggage handling)
4. Обслужване на товари и поща
(Freight and mail handling)
5. Обслужване на ВС на перона
(Ramp handling)
6. Обслужване на ВС
(Aircraft services)
7. Обслужване с горива и масла
(Fuel and oil handling)
8. Техническо обслужване на ВС
(Aircraft maintenance)
9. Полетни операции и администриране
на екипажите (Flight operations and crew
administration)
10. Наземен транспорт (Surface transport)
11. Доставка на провизии (Catering services)

Дата на издаване:.....

Дати на годишни заверки:.....

(словом, с печат на ГД "ГВА")

Главен директор

**ГД "Гражданска въздухоплавателна
администрация":**