

**LBBG AD 2 ЛЕТИЩА
AERODROMES**

**LBBG AD 2.1 ИНДИКАТОР ЗА МЕСТОПОЛОЖЕНИЕТО И ИМЕ НА ЛЕТИЩЕТО
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**

LBBG – БУРГАС/BURGAS

**LBBG AD 2.2 ГЕОГРАФСКИ И АДМИНИСТРАТИВНИ ДАННИ ЗА ЛЕТИЩЕТО
AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	Географски координати и местоположение на контролната точка ARP geographical coordinates and site	423413N 0273055E RWY centre
2	Посока и разстояние на контролната точка на летището от центъра на града или на населеното място, обслужвано от летището Direction and distance of ARP from centre of the city or town that the AD serves	15 km N of Burgas
3	Превишение/Референтна температура/Средна ниска температура Elevation/Reference temperature/Mean low temperature	137 ft/30.6 °C/0.8 °C
4	Вълна на геоида на превишението на летището Geoid undulation at the aerodrome elevation position	NIL
5	Магнитно отклонение/Дата на информацията/Годишна промяна MAG VAR/Date of information/Annual change	6°E 2025/3.5'E
6	Наименование на летищния оператор, адрес, телефон, телефакс, електронна поща, AFS адрес и адрес на уебсайт Name of AD Operator, address, telephone, telefax, e-mail address, AFS address and website address	Fraport Twin Star Airport Management AD 8007 Burgas Airport, Burgas, Republic of Bulgaria Tel.: (+359 56) 870 201 FAX: (+359 56) 870 203 E-mail: vasil.atanasov@burgas-airport.bg
7	Тип трафик, за който е разрешено да се използва летището (ППП/ПВП) Types of traffic permitted to use the aerodrome (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Забележки Remarks	Airport Operations Centre Tel.: (+359 56) 870 260, 870 258 FAX: (+359 56) 870 259 SITA: BOJKOXH E-mail: operation@burgas-airport.bg

**LBBG AD 2.3 РАБОТНО ВРЕМЕ
OPERATIONAL HOURS**

1	Летищен оператор AD Operator	MON - FRI: 0600 - 1430 (0500 - 1330)
2	Митнически и имиграционни служби Customs and immigration	H24
3	Здравни и карантинни служби Health and sanitation	H24
4	Летищна аеронавигационна служба ARO/Briefing office	H24
5	Служба за метеорологично обслужване и брифинг MET Briefing office	H24
6	ОВД ATS	H24
7	Зареждане с гориво Fuelling	H24
8	Обработване Handling	H24
9	Сигурност Security	H24
10	Противообледеняване De-icing	H24
11	Забележки Remarks	Airport Operations Centre: H24

LBBG AD 2.4 СЛУЖБИ И СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ОБРАБОТВАНЕ
HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Съоръжения за обработване на товари Cargo-handling facilities	Loaders: 3 x 7000kg, 1 x 5000kg, 1 x 20000 kg Fork-lift trucks: 1 x 3500 kg, 2 x 5000 kg, 1 x 7000 kg
2	Видове горива и масла Fuel/Oil types	JET A1, AVGAS 100 LL
3	Съоръжения за зареждане с гориво/Капацитет Fuelling facilities/Capacity	JET A1: 4 fixed storage tanks x 2000m ³ (3 in operation), 2 trucks x 60000 litres, 4 trucks x 40000 litres, (one additional truck x 40000 litres is available during the summer season) AVGAS 100 LL: 1 truck x 12000 litres
4	Противообледеняващи средства De-icing facilities	1 truck FMC - liquid SAFEWING type II 1 MALLAGHAN Deicer TA8200 SAFEWING type II 2 trucks MAN - SAFEWAY KA HOT deicing liquid 1 UREA sprayer
5	Хангарно пространство за временно пребиваващи ВС Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Съоръжения за ремонт на временно пребиваващи ВС Repair facilities for visiting aircraft	Yes, on request by an external company
7	Забележки Remarks	NIL

LBBG AD 2.5 ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ПЪТНИЦИ
PASSENGER FACILITIES

1	Хотел(и) на или в близост до летището Hotel(s) at or in the vicinity of the AD	Some 500m from AD and in Burgas
2	Ресторант(и) на или в близост до летището Restaurant(s) at or in the vicinity of the AD	At AD, some 500 m from AD and in Burgas
3	Транспортни средства Transportation possibilities	Bus, Taxi, Rent-a-car
4	Медицинска служба Medical facilities	First aid at AD, 1 fully equipped ambulance available Hospitals in the town
5	Банков и пощенски клон на или в близост до летището Bank and Post Office at or in the vicinity of the AD	Bank: Yes Post: 500 m from AD and in Burgas
6	Бюро за туристическо обслужване Tourist Office	Information counter, Ticketing desks, Tourist office
7	Забележки Remarks	NIL

LBBG AD 2.6 СПАСИТЕЛНИ И ПРОТИВОПОЖАРНИ СЛУЖБИ
RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Противопожарна категория на летището AD category for firefighting	CAT 8
2	Спасително оборудване Rescue equipment	4 firefighting vehicles, 2 ambulances, 1 emergency rescue vehicle, 1 vehicle with medical equipment, 1 mobile command post vehicle, 1 command vehicle in the Firefighting Service
3	Възможност за отстраняване на аварийали ВС Capability for removal of disabled aircraft	Lifting equipment from external operator: 1 freight carrier 10 tons and 7 m, 1 freight carrier 25 tons and 13.60 m 1 lift truck with capacity 18 tons and jib 20 m, 1 lift truck with capacity 45 tons and jib 34 m, 1 lift truck with capacity 80 tons and jib 50 m, 1 lift truck with capacity 140 tons and jib 46 m Disabled aircraft removal operations are conducted by external operator 1 cherry picker truck 14 m, 1 cherry picker truck 27 m aircraft recovery de-bogging kit for use on narrow body and wide body aircraft up to B747
4	Забележки Remarks	NIL

LBBG AD 2.7 ОЦЕНКА И ДОКЛАДВАНЕ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ПОВЪРХНОСТТА НА ПИК И ПЛАН ЗА СНЕГОПОЧИСТВАНЕ
RWY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING, AND SNOW PLAN

1	Вид(ове) почистващо оборудване Type(s) of clearing equipment	Runway sweepers, snow ploughs, snow blowers, de-icing sprayers and spreaders, snow clearing tractor
2	Приоритети за почистване Clearance priorities	1. RWY 2. TWY C, TWY H, TWY E 3. TWY A, TWY B, TWY D, TWY J 4. Apron
3	Използване на материал за третиране на повърхността на работната площ Use of material for movement area surface treatment	SAFEWAY KA HOT RWY deicing liquid Urea
4	Специално подготвени за зимни условия ПИК Specially prepared winter RWYs	NIL
5	Забележки Remarks	NIL

LBBG AD 2.8 ДАННИ ЗА ПЕРОНИТЕ, ПЪТИЩАТА ЗА РУЛИРАНЕ И МЕСТОПОЛОЖЕНИЕТО НА КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ ЗА ПРОВЕРКА
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Обозначение, покритие и носеща способност на пероните Designation, surface and strength of aprons	Stands 7, 7A, 7L, 8, 8A, 8R, 9-15, 9L, 10R, 11R, 11L, 12R, 18, 18L, 19-21 - concrete, PCN 47/R/B/W/T Stands 22, 23 - concrete, PCN 64/R/B/W/T Stands 16, 17, 16R, 16L, 17L - concrete, PCN 58/R/A/W/T Stands 1, 2, 3, 4, 1R, 2R, 2L, 3R, 4R, 4L - concrete, PCN 63/R/A/W/T Stands 5, 6, 5R, 6R, 6L - concrete, PCN 86/R/C/W/T
2	Обозначение, ширина, покритие и носеща способност на ПР Designation, width, surface and strength of TWYs	TWY A segment RWY - intermediate holding position A1: 23 m/asphalt/PCN 60/F/B/X/T segment intermediate holding position A1 - TWY J: 23 m/concrete/PCN 100/R/C/W/T TWY B - 22.5 m/concrete/PCN 56/R/B/W/U TWY C - 23 m/asphalt/PCN 60/F/D/X/T TWY D - 22.5 m/concrete/PCN 56/R/B/W/T TWY E - 22.5 m/concrete/PCN 50/R/B/W/T TWY G - 23 m/asphalt/PCN 49/F/C/W/T TWY H - 22.5 m/concrete/PCN 59/R/B/W/T TWY J segment TWY A - TWY C: 23 m/concrete/PCN 100/R/C/W/T segment TWY C - Stand 23: 23 m/concrete/PCN 47/R/B/W/T segment Stand 23 - TWY H: 23 m/concrete/PCN 59/R/B/W/T TWY K - 23 m/concrete/PCN 86/R/C/W/T TWY L - 23 m/concrete/PCN 58/R/A/W/T
3	Местоположение и превиишение на контролните точки за проверка на висотомера Location and elevation of altimeter checkpoints	300 m from THR RWY 04, H=26.202 m 300 m from THR RWY 22, H=36.340 m
4	Местоположение на контролните точки за проверка на VOR Location of VOR checkpoints	NIL
5	Местоположение на контролните точки за проверка на инерциалните навигационни системи Position of INS checkpoints	See LBBG AD 2 - 43.1/2/3/4
6	Забележки Remarks	All TWYs outside apron have 10 m wide shoulders on both sides.

**LBBG AD 2.9 СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ НА НАЗЕМНОТО ДВИЖЕНИЕ И
МАРКИРОВЪЧНИ ЗНАЦИ
SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Използване на знаци за обозначаване на местостоянките, насочващи линии на ПР и система за визуално насочване при присъединяване/паркиране на самолет на местостоянка Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	Aircraft stand markings for all stands.
2	Маркировки и осветление на ПИК и ПР RWY and TWY markings and lights	RWY markings: RWY designation, RWY Centre Line, THR, Aiming Point, Touchdown Zone, RWY Side Stripe RWY lights: THR, RWY Edge, RWY Centre Line, RWY End TWY markings: TWY Centre Line, RWY Holding Position and Intermediate Holding Position. TWY lights: TWY B, C, D, E, H - Edge, LED RWY Guard lights TWY A - LED Inset Centre Line lights and LED RWY Guard lights TWY J, G - LED Inset Centre Line lights
3	Стоп-линии Stop bars	NIL
4	Забележки Remarks	NIL

**LBBG AD 2.10 ПРЕПЯТСТВИЯ НА ЛЕТИЩЕТО
AERODROME OBSTACLES**

**LBBG AD 2.10.1 В сектора на подход и в сектора за излитане
In approach and TKOF areas**

ПИК/засегнат сектор RWY/Area affected	Вид на препятствието Obstacle type	Географски координати Geographical coordinates	Превишение (m) Elevation (m)	Маркировка/осветление Marking/LGT	Забележки Remarks
1	2	3	4	5	6
RWY 04/APP	Frame	422725.96N 0272303.00E	181	NIL/NIL	NIL
RWY 04/APP	Frame	422722.83N 0272259.73E	207	NIL/NIL	NIL
RWY 04/APP	Terrain	422726.87N 0272251.52E	210	NIL/NIL	NIL

**LBBG AD 2.10.2 По кръга и на летището
In circling area and at AD**

Вид на препятствието Obstacle type	Географски координати Geographical coordinates	Превишение (m) Elevation (m)	Маркировка/осветление Marking/LGT	Забележки Remarks
1	2	3	4	5
Antenna	423441.83N 0273141.11E	44	Yes/Yes	NIL
Pole	423440.33N 0273137.89E	45	Yes/Yes	NIL
GP	423439.86N 0273138.51E	53	Yes/Yes	NIL
Pole	423440.11N 0273137.60E	48	Yes/Yes	NIL

1	2	3	4	5
Spire	423439.76N 0273138.46E	45	Yes/Yes	NIL
Frame	423439.41N 0273138.22E	49	Yes/Yes	NIL
Building	423438.68N 0273138.68E	42	Yes/NIL	NIL
Rod	423438.40N 0273138.80E	47	NIL/NIL	NIL
Tree	423438.55N 0273139.64E	44	NIL/NIL	NIL
Mast	423408.98N 0273105.95E	67	NIL/Yes	NIL
Pole	423408.95N 0273056.34E	53	Yes/Yes	NIL
Mast	423405.51N 0273100.81E	66	NIL/Yes	NIL
Pole	423407.17N 0273055.30E	50	Yes/Yes	NIL
Spire	423359.38N 0273104.55E	85	NIL/NIL	NIL
Frame	423402.92N 0273053.73E	52	Yes/Yes	NIL
Building	423402.18N 0273052.20E	50	NIL/NIL	NIL
Frame	423401.85N 0273052.06E	52	Yes/Yes	NIL
Frame	423400.91N 0273050.56E	52	Yes/Yes	NIL
Building	423401.07N 0273049.45E	46	NIL/NIL	NIL
Frame	423359.86N 0273049.03E	51	Yes/Yes	NIL
Frame	423359.59N 0273047.16E	51	Yes/Yes	NIL
Frame	423358.60N 0273045.68E	51	Yes/Yes	NIL
Frame	423357.65N 0273044.25E	50	Yes/Yes	NIL
Frame	423356.67N 0273042.77E	50	Yes/Yes	NIL
Frame	423355.67N 0273041.27E	49	Yes/Yes	NIL
Frame	423354.71N 0273039.83E	49	Yes/Yes	NIL
Frame	423353.74N 0273038.37E	48	Yes/Yes	NIL
Frame	423351.59N 0273039.13E	48	Yes/Yes	NIL
Antenna	423350.15N 0273052.72E	77	NIL/Yes	NIL
Chimney with lightning rod	423347.30N 0273059.90E	85	Yes/Yes	NIL
Spire	423343.30N 0273049.64E	72	NIL/NIL	NIL

1	2	3	4	5
Building	423340.93N 0273022.71E	37	Yes/NIL	NIL
Rod	423340.97N 0273022.78E	41	NIL/NIL	NIL
Frame	423338.99N 0273018.20E	43	NIL/NIL	NIL
Pole	423339.25N 0273017.01E	43	Yes/Yes	NIL
Pole	423338.25N 0273016.31E	39	Yes/Yes	NIL
Frame	423435.95N 0273143.63E	59	Yes/Yes	NIL
Frame	423436.46N 0273144.32E	59	Yes/Yes	NIL
Pole	423339.72N 0273016.34E	34	NIL/NIL	NIL
Pole	423340.42N 0273017.29E	34	NIL/NIL	NIL
Equipment	423339.56N 0273016.57E	34	NIL/NIL	NIL
Equipment	423339.08N 0273018.20E	34	NIL/NIL	NIL
Building	423358.92N 0273046.39E	44	NIL/NIL	NIL
Building	423359.87N 0273048.51E	45	NIL/NIL	NIL
Building	423401.85N 0273050.25E	45	NIL/NIL	NIL
Building	423402.53N 0273051.42E	46	Yes/NIL	NIL
Pole	423409.93N 0273056.35E	45	NIL/NIL	NIL
Pole	423410.64N 0273057.29E	45	NIL/NIL	NIL
Pole	423439.88N 0273136.02E	40	NIL/NIL	NIL
Equipment	423439.23N 0273138.08E	40	NIL/NIL	NIL
Equipment	423439.33N 0273138.10E	41	NIL/NIL	NIL
Equipment	423439.44N 0273138.08E	40	NIL/NIL	NIL
Pole	423440.60N 0273136.95E	40	NIL/NIL	NIL
Equipment	423409.61N 0273100.00E	45	NIL/NIL	NIL
Equipment	423411.31N 0273101.10E	46	NIL/NIL	NIL
Equipment	423439.75N 0273138.28E	40	Yes/Yes	NIL
Terrain	423709.58N 0273103.66E	120	No/No	NIL

LBBG AD 2.11 ОСИГУРЯВАНА МЕТЕОРОЛОГИЧНА ИНФОРМАЦИЯ
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Име на метеорологичната служба Name of the associated MET office	Bulgarian Aeronautical Forecasting Center
2	Работно време/Обслужваща метеорологична служба извън тези часове Hours of service/Responsible MET office outside these hours	H24
3	Служба, отговорна за изготвянето на съобщения TAF/Срокове на валидност/Периодичност на издаване Office responsible for preparation of TAFs/Periods of validity/Interval of issuance	Bulgarian Aeronautical Forecasting Center/ 24 HR/6 HR
4	Наличие на прогнози TREND/Периодичност на издаване Availability of TREND forecasts/Interval of issuance	Yes/30 MIN
5	Осигурявани брифинг/Консултация Briefing/Consultation provided	H24 Briefing and consultation on request by telephone after self-briefing: (+359 2) 937 4263 and (+359 2) 937 4262
6	Полетна документация/Използвани езици Flight documentation/Languages used	Charts, bulletins English, Bulgarian
7	Карти и друга информация, достъпна за брифинг или консултация Charts and other information available for briefing or consultation	WAFC London charts, METAR, SIGMET, TAF bulletins
8	Допълнително оборудване за осигуряване на информация за метеорологичните условия Supplementary equipment available for providing information on MET conditions	Self-briefing terminal
9	Органи за ОВД, които получават метеорологична информация ATS units provided with MET information	Burgas TWR Burgas APP
10	Допълнителна информация Additional information	METEOSAT information RADAR information

LBBG AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПИК
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

1	Обозначение Designations	04	22
2	Истински и магнитен пеленг TRUE & MAG BRG	GEO 044.38° MAG 038.06°	GEO 224.40° MAG 218.07°
3	Размери на ПИК (m) Dimensions of RWY (m)	3202 x 45	3202 x 45
4	Носеща способност на настилната (PCN), повърхност на всяка ПИК и на съответните крайни участъци за спиране Strength of pavement (PCN) and surface of each RWY and associated SWYs	60/F/C/X/T Asphalt	60/F/C/X/T Asphalt
5	Географски координати за всеки праг и край на ПИК и вълна на геоида (ft) Geographical coordinates for each THR and RWY end and geoid undulation (ft)	423335.38N 0273005.76E Geoid undulation: 126	423449.56N 0273143.99E Geoid undulation: 125.2
6a	Превишение на прага на ПИК за неточен подход (ft) Elevation of THR of a non-precision APP RWY (ft)	90	121
6b	Превишение на прага и най-високото превишение на зоната за приземяване на ПИК за точен подход (ft) Elevation of THR and the highest elevation of TDZ of a precision APP RWY (ft)	NIL	THR 120.9 TDZ 131.8
7	Наклон на всяка ПИК и съответните SWY Slope of each RWY and associated SWYs	+ 0.776% 493 m + 1.096% 1201 m - 0.681% 1245 m + 0.378% 323 m	- 0.378% 263 m + 0.681% 1245 m - 1.096% 1201 m - 0.776% 553 m
8	Размери на SWY (m) Dimensions of SWY(m)	60 x 45	60 x 45
9	Размери на участъка, свободен от препятствия (m) Dimensions of CWY (m)	60 x 150	60 x 150
10	Размери на летателната писта (m) Dimensions of strips (m)	3442 x 280	3442 x 280
11	Размери на RESA (m) Dimensions of RESA (m)	90 x 90	90 x 90
12	Зона, свободна от препятствия (m) OFZ (m)	NIL	NIL
13	Забележки Remarks	NIL	NIL

**LBBG AD 2.13 ОБЯВЕНИ РАЗСТОЯНИЯ
DECLARED DISTANCES**

Обозначение на ПИК RWY designator	Разполагаема дистанция за разбег (m) TORA (m)	Разполагаема дистанция за излитане (m) TODA (m)	Разполагаема дистанция за прекъснато излитане (m) ASDA (m)	Разполагаема дистанция за кацане (m) LDA (m)	Забележки Remarks
1	2	3	4	5	6
04	3202	3262	3262	3202	NIL
22	3202	3262	3262	3202	NIL
04	2572	2632	2632	-	Take-off from intersection with TWY B
04	1781	1841	1841	-	Take-off from intersection with TWY C
22	1443	1503	1503	-	Take-off from intersection with TWY C
22	2049	2109	2109	-	Take-off from intersection with TWY D
22	2643	2703	2703	-	Take-off from intersection with TWY E

LBBG AD 2.14 ОСВЕТЛЕНИЕ НА ПОДХОДА И НА ПИК
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

1	Обозначение на ПИК RWY designator	04	22
2	Тип, дължина и интензитет на светлинната система на подхода Type, LEN and INTST of APCH LGT system	ALPA ATA 900 m HINT CAT I	ALPA ATA 900 m HINT CAT I
3	Светлини на прага на ПИК, цвят и флангови хоризонти RWY THR LGT, colour, WBAR	G VRB LIH WBAR - NIL	G VRB LIH WBAR - NIL
4	Вид на системата за визуална индикация на глисадата Type of VASIS/PAPI	PAPI 3° MEHT 67 ft, LEFT	PAPI 3° MEHT 64 ft, LEFT
5	Дължина на светлините в зоната за приземяване на ПИК RWY TDZ LGT LEN	NIL	NIL
6	Дължина, цвят, интензитет и интервал между осевите светлини на ПИК LEN, spacing, colour and INTST of RWY centre line LGT	W VRB LIH 2300 m W/R VRB LIH 600 m R VRB LIH 300 m Spacing: 30 m LED	W VRB LIH 2300 m W/R VRB LIH 600 m R VRB LIH 300 m Spacing: 30 m LED
7	Дължина, цвят, интензитет и интервал между страничните светлини на ПИК LEN, spacing, colour and INTST of RWY edge LGT	W VRB LIH 2600 m Y VRB LIH 600 m Spacing: 60 m LED	W VRB LIH 2600 m Y VRB LIH 600 m Spacing: 60 m LED
8	Цвят на светлините в края на ПИК и фланговите хоризонти Colour of RWY End LGT and WBAR	R VRB LIH WBAR - NIL LED	R VRB LIH WBAR - NIL LED
9	Дължина и цвят на светлините на SWY LEN and colour of SWY LGT	NIL	NIL
10	Забележки Remarks	APCH 04 SEQUENCE FLASHING LIGHTS 30 - 900 m FM THR	APCH 22 SEQUENCE FLASHING LIGHTS 30 - 900 m FM THR

LBBG AD 2.15 ДРУГИ СВЕТЛИНИ, ВТОРИЧНО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Местоположение, характеристики и работно време на летищния маяк/идентификационния маяк Location, characteristics and hours of operation of ABN/IBN	NIL
2	Местоположение и осветление на анемометъра/индикатора на посоката за кацане Location and LGT of anemometer/LDI	LDI - NIL Anemometers: 100 m SE of RWY CL and 280 m from THR RWY 04 100 m SE of RWY CL and 310 m from THR RWY 22
3	Странични и осев светлини на ПР TWY edge and TWY centre line lights	Edge: TWY B, TWY C, TWY D, TWY E, TWY H - blue LIL CL: TWY A, TWY J, TWY G
4	Вторично електрозахранване/време за превключване Secondary power supply/switchover time	Yes/less than 15 sec
5	Забележки Remarks	Switch over time less than 1 sec in low visibility operations

LBBG AD 2.16 ЗОНА ЗА КАЦАНЕ НА ВЕРТОЛЕТИ
HELICOPTER LANDING AREA

1	Географски координати и вълна на геоида на геометричния център на TLOF или на всеки праг на FATO Geographical coordinates and geoid undulation of the geometric centre of TLOF or of each THR of FATO	NIL
2	Превишение на TLOF и/или FATO TLOF and /or FATO area elevation	NIL
3	Размери, вид на покритието, носеща способност и маркировка на TLOF и FATO зоните TLOF and FATO area dimensions, surface type, bearing strength and marking	NIL
4	Истински и магнитен пеленг на FATO True and MAG BRG of FATO	NIL
5	Разполагаеми обявени дистанции Declared distances available	NIL
6	Осветление на подхода и на FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Забележки Remarks	Helicopter clearances for landing and take-off: VFR - RWY and all TWY in the segments outside the apron; IFR - RWY only.

LBBG AD 2.17 ОБСЛУЖВАНО ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО
AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

1	Обозначение и географски координати на хоризонталните граници Designation and geographical coordinates of lateral limits	BURGAS CTR 424132N 0272333E - clockwise arc with radius 9.0NM centered on BGS DVOR/DME - 424414N 0273250E - clockwise arc with radius 9.0NM centered on BGS DVOR/DME - 422855N 0274058E - 422116N 0273050E - clockwise arc with radius 14.0NM centered on BGS DVOR/DME - 423350N 0271325E - 424132N 0272333E
2	Вертикални граници Vertical limits	900 m/3000 ft AMSL GND
3	Класификация на въздушното пространство Airspace classification	Class C
4	Позивна и език(-ци) на органа за ОВД, осигуряващ обслужването ATS unit call sign and language(s)	Бургас КУЛА Английски език - за всички полети обект на КВД; Английски или български език - за всички полети, които не са обект на КВД Burgas Tower English - for all flights subject to ATC; English or Bulgarian - for all non-ATC flights
5	Преходна абсолютна височина Transition altitude	10500 FT AMSL
6	Забележки Remarks	NIL

LBBG AD 2.18 КОМУНИКАЦИОННИ СРЕДСТВА ЗА ОВД
ATS COMMUNICATION FACILITIES

Обозначение Service designation	Позивна Call sign	Канал(и) Channel(s)	Работно време Hours of operation	Забележки Remarks
1	2	3	4	5
APP	Burgas Approach	125.340 MHz 126.780 MHz 378.350 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz	H24	8.33 kHz CH Primary FREQ 8.33 kHz CH UHF Emergency FREQ UHF Emergency FREQ
TWR	Burgas Tower	119.655 MHz 122.805 MHz 336.400 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz	H24	8.33 kHz CH Primary FREQ 8.33 kHz UHF Emergency FREQ UHF Emergency FREQ
ATIS	Burgas ATIS	128.880 MHz	H24	8.33 kHz CH

LBBG AD 2.19 СРЕДСТВА ЗА РАДИОНАВИГАЦИЯ И КАЦАНЕ
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Вид на средството Магнитно отклонение Класификация за ILS Вид поддържана експлоатация (VOR/ILS склонение) Type of aid MAG VAR ILS classification Type of supported OPS (VOR/ILS declination)	Обозначение ID	Честота/ Канал Frequency/ Channel	Работно време Hours of operation	Географски координати на местоположението на излъчващата антена Geographical coordinates of the position of transmitting antenna	Превишение на излъчващата антена на DME M (FT) Elevation of DME transmitting antenna M (FT)	Забележки Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVOR/DME 6°E/2025 (declination: 6°E)	BGS	112.000 MHz CH 57X	H24	423513.8N 0273216.7E	60 (200)	Coverage: 278 km (150 NM)
NDB	KMN	399 kHz	H24	423733.3N 0273520.1E	NIL	Coverage: 130 km (70 NM) RWY 22
ILS IBG CAT I RWY 22						
LOC 22	IBG	110.300 MHz	H24	423326.1N 0272953.5E	NIL	NIL
GP 22	-	335.000 MHz	H24	423439.9N 0273138.5E	NIL	3° GP
DME 22	IBG	CH 40X	H24	423439.9N 0273138.5E	30 (100)	Reads ZERO at THR 22.

LBBG AD 2.20 МЕСТНИ ЛЕТИЩНИ ПРАВИЛА
LOCAL AERODROME REGULATIONS

LBBG AD 2.20.1 Летищни разпоредби

1. Забранява се тютюнопушенето в зоната с ограничен достъп на летище Бургас, с изключение на определените за това места. Използването на открит огън и/или инструменти, които отделят дим, се допуска само след предварителното писмено разрешение от сектор "Пожарна безопасност и спасяване" на летище Бургас. Нарушителите се санкционират по режима за санкциите.

2. Лицата (с изключение на пътниците), които пребивават в работната площ на летището и в тревните площи около нея, трябва да носят светлоотразителни жилетки.

LBBG AD 2.20.2 Мерки за безопасност

1. Всички ремонтни дейности по летателното поле на летище Бургас се осъществяват само след предварително съгласуване с Летищен координационен център.

2. Ремонтни дейности по ВС, които ще се извършват на самолетните стоянки, изискват предварителното съгласие на Летищен координационен център.

3. Външно измиване на ВС изисква писмена заявка до Летищен координационен център и се извършва на определените от Летищен координационен център самолетни стоянки.

4. В случай на извънредна, необичайна или кризисна ситуация, може да бъде направено нестандартно паркиране на ВС, при спазване на допълнителни мерки за безопасност.

5. Използването на ПР G се координира между Бургас КУЛА и Летищния координационен център при обслужване на ВС на ПР J и други особени случаи, когато не е въведена в действие процедура за работа в условия на ниска видимост на летище Бургас.

6. Наклонът на самолетни стоянки с номера 1, 1R, 2, 2R, 2L, 3, 3R, 4, 4R и 4L е от 1.3% до 1.8%.

7. Рулирането на ВС код D, код E и код F по ПР B, ПР C, ПР D, ПР E и ПР H се изпълнява с ограничаване на скоростта на ВС в зоната на завоя на съответния ПР, поради отклонения в изискванията към радиусите в завоите на ПР.

8. При заснежена или заледена повърхност, ПР C и ПР D се използват за рулиране от перона към ПИК 04/22 само при свободна ПИК.

9. Минималното видимо разстояние от всяка точка на 3 м височина от ПИК 04 и ПИК 22 до всяка друга точка на 3 м височина от ПИК 04/22 е под изисквания минимум и е със стойност 1252 м.

LBBG AD 2.20.1 Airport Regulations

1. Smoking is prohibited in the restricted zone of Burgas Airport, except in the assigned areas. The use of open fire and/or tools producing smoke is allowed only after prior written permission from Burgas Airport Fire Safety and Rescue Department. Transgressors are penalized according to the sanctions regime.

2. Persons (except passengers) on the airport movement area or on its grass surroundings shall wear reflective safety vests.

LBBG AD 2.20.2 Safety Precautions

1. All construction works on the airfield of Burgas Airport shall take place only after prior approval from the Airport Coordination Centre.

2. Aircraft repair on aircraft stands shall take place only after prior permission from the Airport Coordination Centre.

3. Exterior aircraft washing shall be performed only after written application to the Airport Coordination Centre and shall take place only at the assigned by the Airport Coordination Centre aircraft stands.

4. In case of an emergency, abnormal or crisis situation, a non-standard parking of the aircraft may be performed subject to additional safety precautions.

5. The use of TWY G is subject to coordination between Burgas TWR and the Airport Coordination Centre when handling aircraft on TWY J and in other special cases when Low Visibility Procedures at Burgas Airport are not in force.

6. The slope of the aircraft stands 1, 1R, 2, 2R, 2L, 3, 3R, 4, 4R and 4L is from 1.3% to 1.8%.

7. The taxiing of all aircraft code D, code E and code F on TWY B, TWY C, TWY D, TWY E and TWY H, is performed by speed limitation in the area for a turn of the relevant TWY due to deviations from the requirements for the radius of TWY turns.

8. When the surface is snowy or icy, TWY C and TWY D are used for taxiing in the direction from the apron to the RWY 04/22 only when the RWY is free.

9. The minimum visible distance, from each point of 3 m height on RWY 04/22 to any other point of 3 m height on RWY 04/22, is below the required minimum and its value is 1252 m.

LBBG AD 2.20.3 Мерки за сигурност

1. Всяко лице, което иска да влезе в зоната с ограничен достъп, следва да притежава валиден личен пропуск. Пропуските, образец "Постоянен" се издават от ГД ГВА. Пропуски, образец "Временен" се издават от Летищната администрация на летище Бургас.

2. Всеки водач на моторно превозно средство, който иска да влезе в зоната с ограничен достъп, следва да притежава валиден личен пропуск, както и валиден пропуск за моторното превозно средство. Пропуските, образец "Постоянен" се издават от ГД ГВА. Пропуски, образец "Временен" се издават от Летищната администрация на летище Бургас.

3. Всяко лице, което иска да влезе в зоната с ограничен достъп, преминава проверка за сигурност - лична и на носените от него вещи.

4. Всеки водач на моторно превозно средство, който иска да влезе в зоната с ограничен достъп, преминава проверка за сигурност - лична и на носените от него вещи, както и на моторното превозно средство.

LBBG AD 2.20.4 Система за докладване

1. Всички събития, при които са констатирани щети по ВС, персонал, самолетообслужваща техника, други превозни средства, сгради или съоръжения, както и всички авиационни произшествия или инциденти, които могат да повлияят на безопасната експлоатация на летището, трябва да бъдат незабавно докладвани на Летищния координационен център на летище Бургас.

Летищният координационен център на летище Бургас работи на непрекъснат режим, като координира аварийно-спасителните действия в 5-километровата зона на отговорност на летище Бургас.

2. Работната честота на Летищния координационен център е 131.980 MHz с позивна "Burgas Operations".

3. Работната честота на отдел "Рамп агенти и Лоуд контрол" е 121.655 MHz с позивна "Burgas Handling".

4. Всички събития се докладват в системата за докладване ECCAIRS 2.

LBBG AD 2.20.5 Замърсявания от разливи или други обекти

1. В случай на разливи и/или други замърсявания, причинени от ВС, собственикът/операторът на ВС е длъжен да уведоми незабавно Летищния координационен център. Отговорността по почистване на разлива е изцяло на собственика/оператора на ВС. Собственикът/операторът на ВС е длъжен да почисти замърсяването така, че да се избегне допълнително замърсяване. Ако собственикът/операторът на ВС не предприеме незабавно необходимите действия, Летищният координационен център организира почистването и/или абсорбирането, а на собственика/оператора на ВС се начислява такса.

LBBG AD 2.20.3 Security Precautions

1. Any person entering the airport's restricted zone shall hold a valid personal pass. Passes type "Permanent" are issued by the Civil Aviation Administration. Passes type "Temporary" are issued by the airport administration at Burgas Airport.

2. Any vehicle driver entering the airport's restricted zone shall hold a valid personal pass as well as a valid pass for the vehicle. Vehicle passes type "Permanent" are issued by the Civil Aviation Administration. Vehicle passes type "Temporary" are issued by the airport administration at Burgas Airport.

3. Any person entering the airport's restricted zone should pass security checks - personal check and check on the carried belongings.

4. Any vehicle driver entering the airport's restricted zone should pass security checks - personal check and check on the carried belongings.

LBBG AD 2.20.4 Reporting System

1. All occurrences at the airfield in which damages to aircraft, persons, aircraft servicing equipment, other vehicles, buildings or installations have been found or observed, and all accidents and incidents influencing on the safety operation of the airport should be immediately reported to Burgas Airport Coordination Centre.

Burgas Airport Coordination Centre operates H24 and coordinates all emergency and rescue activities in the 5-kilometre zone of responsibility of Burgas Airport.

2. The operating frequency of the Airport Coordination Centre is 131.980 MHz with Call sign "Burgas Operations".

3. The operating frequency of the "Ramp agents and Load Control" department is 121.655 MHz with Call sign "Burgas Handling".

4. All occurrences are reported in the ECCAIRS 2 reporting system.

LBBG AD 2.20.5 Spillages and Foreign Object Contaminations

1. In case of spills or other pollution, caused by aircraft, the owner/operator of the aircraft shall immediately inform the Airport Coordination Centre. The responsibility for cleaning up the spillage rests entirely at the owner/ operator of the aircraft. The owner/ operator of the aircraft is obliged to clean up the pollution in such a way as to avoid additional contamination. If the owner/operator of the aircraft does not take the appropriate actions immediately, the Airport Coordination Centre shall organize the cleaning and/or absorption and the owner/ operator of the aircraft shall be charged.

2. Констатирането на оставени или изхвърлени чужди обекти по перона, ПР или ПИК, трябва да се докладва в Летищния координационен център. Всеки служител на Летище Бургас, на авиокомпания или на ДП РВД, пребиваващ в летателното поле е еднакво отговорен за предотвратяване щетите, причинени от чужди обекти.

Ако е невъзможно да отстрани сам чуждите обекти, служителят следва незабавно да уведоми Летищния координационен център.

LBBG AD 2.20.6 Буксирание/избутване, запуск и рулиране на ВС

1. Забранява се запуск на двигателите на ВС с код Е или F, паркирани на самолетни стоянки 1, 2, 3 и 4.

2. Двигателите на ВС с код Е или F, паркирани на самолетни стоянки 1, 2, 3 и 4 се запускат само след избутване на позиция P04 или P22 на ПР J. Позицията за избутване се координира между Бургас КУЛА и Летищния координационен център.

3. Забранява се освобождаването на самолетна стоянка от ВС чрез процедура "powerback". Ако това е наложително, тя може да се приложи само след съгласуване и разрешение от Летищния координационен център.

4. Забранява се процедура "cross-bleed start", когато към ВС има закачено водило и/или "push-back" влекач. "Cross-bleed start" се разрешава, след като влекачът, заедно с водилото, са разкачени от ВС.

5. При буксирание/избутване на ВС от самолетни стоянки 1, 1R, 2, 2R, 2L, 3, 3R, 4, 4R, 4L, 5, 5R, 6, 6R, 6L, 7, 7L, 8, 8R, 9, 9L, 10, 10R, 11, 11R, 11L, 12, 12R, 13, 14, 15, 16, 16R, 16L, 17, 17L и 18 се разрешава запуск само на един двигател. След позициониране на ВС по цялата му дължина на перонния ПР и отстраняване на водилото и "push-back" влекача, отговорното лице от оператора по наземно обслужване подава сигнал за запуск и на другите двигатели.

6. Движението на ВС по перона и по ПР се извършва с двигатели, работещи в режим "IDLE".

LBBG AD 2.20.7 Наземно движение

LBBG AD 2.20.7.1. Общи положения

1. Скорост на движение

- a. максимум 30 km/h, когато се осъществява водене на ВС;
- b. максимум 20 km/h за всички останали участници в движението по перона;
- c. максимум 10 km/h, когато се осъществява буксирание на ВС по маневрената площ;
- d. максимум 5 km/h, когато се осъществява буксирание на ВС по перона;
- e. максимум 3 km/h, когато се осъществява буксирание на ВС в близост до сгради, съоръжения или други ВС.

2. Foreign objects left or thrown away on apron, taxiways, or runway shall be reported to the Airport Coordination Centre. Any employee at Burgas Airport, at an airline or at BULATSA, who operates on the airfield is equally responsible for preventing foreign object damages.

If it is impossible to remove foreign objects himself, the employee shall immediately inform the Airport Coordination Centre.

LBBG AD 2.20.6 Push-back, Start-up and Taxiing of Aircraft

1. Engine start-up is prohibited for aircraft code letter E or F parked at aircraft stands 1, 2, 3 and 4.

2. The engine start-up of aircraft with code letter E or F, parked on aircraft stands 1, 2, 3 and 4 is only performed after push-back to position P04 or P22 on TWY J. The push-back position is subject to coordination between Burgas TWR and the Airport Coordination Centre.

3. Vacating aircraft stands by using powerback procedure is prohibited. If this is indispensable powerback procedure can be applied only after coordination and approval from the Airport Coordination Centre.

4. Cross-bleed start procedure is prohibited when a push-back or tow bar is connected to the aircraft. Cross-bleed start procedure is allowed when the push-back and tow bar are disconnected.

5. While performing push-back from aircraft stands 1, 1R, 2, 2R, 2L, 3, 3R, 4, 4R, 4L, 5, 5R, 6, 6R, 6L, 7, 7L, 8, 8R, 9, 9L, 10, 10R, 11, 11R, 11L, 12, 12R, 13, 14, 15, 16, 16R, 16L, 17, 17L and 18 the aircraft is allowed to start - up only one engine. After the aircraft is positioned along its entire length on the apron taxiway and when the push-back and tow bar are disconnected the responsible person from the ground handling agent gives a signal for start-up of the other engines.

6. Taxiing on the apron and adjacent taxiways should be done with engines on "IDLE".

LBBG AD 2.20.7 Ground Movement

LBBG AD 2.20.7.1. General

1. Movement Velocity

- a. maximum 30 km/h, when aircraft guidance is provided;
- b. maximum 20 km/h, for all other participating vehicles on the apron;
- c. maximum 10 km/h, when an aircraft is being towed on the manoeuvring area;
- d. maximum 5 km/h, when an aircraft is being towed on the apron;
- e. maximum 3 km/h, when an aircraft is being towed in proximity of buildings, installations or other aircraft.

LBBG AD 2.20.7.2. Контрол по наземното движение

1. Всяко движение на ВС, превозни средства и персонал по маневрената площ на летището изисква предварително разрешение от Бургас КУЛА.
2. Забранява се движението по перона на ВС, кацащи на летище Бургас, без самолетоводещ автомобил. Ако самолетоводещият автомобил се забави, ВС изчаква на определената междинна позиция за изчакване в началото на перона, освен ако не са получени други инструкции.
3. В условията на намалена видимост рулиращите за излитане ВС могат да поискат водене по перона до предварителен и/или изпълнителен старт от автомобил на Летищния координационен център.
4. Движещото се ВС е с предимство пред всички останали средства, движещи се по перона.
5. Когато ВС се води от самолетоводещ автомобил, всички участници в движението по перона трябва да осигурят дистанция и предимство на автомобила и ВС.
6. Когато самолетоводещият автомобил е с включени сигнални лампи, всички участници в движението по перона трябва да осигурят дистанция и предимство на автомобила.
7. Органът за ОВД не предоставя сепарация на перона и перонните ПР и издава разрешения за рулиране на ВС само в зоната на отговорност, указана на картата на летището (Виж LBBG AD 2 - 41.1). Извън тази зона, органът за ОВД издава инструкции и информация за рулиране, необходими за осигуряване на подреден поток на въздушния трафик. По време на рулиране екипажът на ВС трябва да се съобразява с установените правила за движение по перона, като спазва маркировката и отчита инструкциите и информацията, дадени от органа за ОВД, с цел избягване на сблъсък с друго ВС, превозни средства, персонал или други обекти. Не се допуска отклонение освен при водене на ВС от насочващ сигналист или автомобил „FOLLOW ME“ или по специални инструкции, издадени от органа за ОВД.
8. Органът за ОВД може да даде инструкции на ВС да пресече пътя на друго ВС по перона и перонните ПР. В този случай отговорността на екипажа на ВС е да осигури сепарация с другото ВС. Ако екипажът на ВС прецени, че това носи риск за безопасността, трябва да спре на място и да информира органа за ОВД.
9. Разминаването на края на крилата на ВС е отговорност на екипажа на ВС.
10. На ПР Н се използва предварителен старт 22 CAT I, освен ако не е указано друго от ръководителя на полети.

LBBG AD 2.20.8 Излитане от позиция

1. Излитане от позиция може да се използва при видимост над 2000 m.

LBBG AD 2.20.7.2. Ground Movement Control

1. Any surface movement of aircraft, vehicles and personnel on the manoeuvring area requires prior permission from Burgas TWR.
2. Movement on apron without follow-me car/marshaller is prohibited for landing aircraft at Burgas Airport. In case of follow-me car/marshaller delay, the aircraft should wait at the designated intermediate holding position at the beginning of the apron unless otherwise instructed.
3. When taxiing for take-off in low visibility conditions, the aircraft may request from the Airport Coordination Centre guidance to holding point and/or line up position.
4. The moving aircraft has priority to any other vehicles moving on the apron.
5. When aircraft is guided by a follow-me car, all other traffic on apron shall provide clear way and distance from the car and the aircraft.
6. When the follow-me car/marshaller is with switched on signalling lights, all other traffic on apron shall provide clear way and distance to the car.
7. ATS unit does not provide separation on apron and apron TWY and issues clearance for taxiing aircraft only within ATC Service Boundary, presented on the Aerodrome Chart (See LBBG AD 2 - 41.1). Outside the area of responsibility, the ATS unit gives instructions and information for taxiing, necessary to maintain an orderly flow of air traffic. During taxiing, the flight crew shall comply with traffic regulation on apron taking into account the markings and the instructions and information provided by ATS unit in order to avoid collision with other aircraft, vehicles, persons or objects. Neither deviations nor shortcuts are allowed except under the guidance of marshaller or "FOLLOW ME" car or after special instructions given by ATS unit.
8. ATS unit may give instructions to the aircraft to cross another aircraft's path on apron and apron TWY. In that case, it is responsibility of the flight crew to ensure separation to the other aircraft. If the flight crew foresee any safety risk they shall hold position and inform ATS unit.
9. Wingtip clearance is responsibility of the flight crew.
10. Holding point 22 CAT I on TWY H shall be used unless otherwise is specified by ATC.

LBBG AD 2.20.8 Intersection Take-off

1. Intersection take-off may be used at visibility more than 2000 m.

LBBG AD 2.20.9 Прекратено излитане за тестови цели

1. Изпълнението на процедура за прекратено излитане за тестови цели на летище Бургас е забранено.

LBBG AD 2.20.10 Процедура за обслужване на ВС с по-висок код от този на летището

1. Референтният код на летище Бургас е 4E и елементите на летищната инфраструктура са съобразени с експлоатацията на ВС код E.

2. ВС с по-висок код, както и ВС с код E и голямо разстояние между основния и носовия колесник (например Boeing 777-300 и Airbus 340-600) могат да бъдат експлоатирани в съответствие със следните процедури и ограничения:

a. Ограничения на маршрутите за движение по ПР за ВС код F:

- за движение между ПИК и перона, както и обратно, приоритетно се използва ПР А.

- движението по други маршрути трябва да бъде съгласувано с Летищния координационен център.

b. Местостоянки 1 и 2 са определени за паркиране на ВС код F и по-големи. След съгласуване с Летищния координационен център, тези ВС може да бъдат паркирани в други зони - на две съседни местостоянки (например 3 и 4) или на пероните ПР.

Забележка 1: При наличие на паркирани ВС с код F и по-големи на местостоянки 1, 1R, 2, 2R, 2L, 3, 3R, 4, 4R и 4L, минималното разделително разстояние между ПР J и местостоянките, или обектите в участъка между J1 – A1 е намалено. В такива случаи, за осигуряване на движението по ПР се използват допълнителни сигналисти.

Забележка 2: При движение на ВС код F както и ВС с код E и голямо разстояние между основния и носовия колесник се препоръчва при завой, екипажът на ВС да прилага изнасяне на носовия колесник „over-steering“ по собствена преценка.

LBBG AD 2.20.11 Използване на местостоянки

1. Всички местостоянки се заемат от ВС задължително с водене от самолетоводец автомобил FOLLOW ME/сигналист.

2. Освен когато е координирано друго с Летищния координационен център, местостоянките се използват както следва:

LBBG AD 2.20.9 Rejected/Aborted Take-off Procedure for Testing Purposes

1. Execution of rejected/aborted take-off procedure for testing purposes at Burgas airport is prohibited.

LBBG AD 2.20.10 Procedure for Servicing Aircraft with Higher Code than the Airport

1. Burgas Airport reference code is 4E and the aerodrome infrastructure elements are suitable for the operation of code E aircraft.

2. Aircraft with higher code as well as aircraft with code E and extended distance between the main landing gear and the nose gear (e.g. Boeing 777-300 and Airbus 340-600) may be operated in accordance with the following procedures and limitations:

a. Restrictions on TWY routes for aircraft code F:

- TWY A is used with priority for movement between the RWY and the apron, as well as vice versa.

- Movement on other routes requires consultation with the Airport Coordination Centre.

b. Aircraft stands 1 and 2 are assigned for parking of aircraft code F and greater. After approval from the Airport Coordination Centre this aircraft can be parked in other zones - at two adjacent aircraft stands (e.g. 3 and 4) or at the apron TWY.

Remark 1: In presence of parked aircraft code F and greater on aircraft stands 1, 1R, 2, 2R, 2L, 3, 3R, 4, 4R and 4L, the minimum separation distance between TWY J and aircraft stands, or objects in the segment between J1 – A1 is reduced. In such cases additional signalists are used to ensure movement along the TWYs.

Remark 2: During movement of aircraft with code F as well as aircraft with code E and extended distance between the main landing gear and the nose gear it is recommended the aircraft crew to use "judgmental over-steering" when executing turns.

LBBG AD 2.20.11 Aircraft stands usage

1. All aircraft stands shall be occupied under follow-me car/marshaller assistance.

2. Unless otherwise coordinated with the Airport Coordination Centre, aircraft stands are used as follows:

ACFT stand	ACFT Code	MAX Wingspan	MAX Length	Availability	Vacation Procedure
1	F	80	71	If no aircraft on stands 1R, 2R	Push-back
2	F	80	71	If no aircraft on stands 2R, 2L	Push-back
3	E	65	71	If no aircraft on stands 3R, 4R	Push-back
4	E	65	-	If no aircraft on stands 4R, 4L	Push-back
5	D	52	59.5	If no aircraft on stands 5R, 6R	Push-back
6	D	52	59.5	If no aircraft on stands 6R, 6L	Push-back
7	D	52	59.5	If no aircraft on stands 6L, 7L, 7A	Push-back
8	D	52	59.5	If no aircraft on stands 8R, 8A	Push-back
9	B	24	18	If no aircraft on stand 9L	Push-back/ own power if no aircraft on stands 9L, 10R, 10
1R	D	52	59.5	If no aircraft on stand 1	Push-back/ own power if no aircraft on stands 1, 2, 2R
2R	D	52	55	If no aircraft on stands 1, 2	Push-back/ own power if no aircraft on stands 1, 2, 1R, 2L
2L	D	52	59.5	If no aircraft on stand 2	Push-back/ own power if no aircraft on stands 2, 3, 2R, 3R
3R	C	36	45	If no aircraft on stand 3	Push-back/ own power if no aircraft on stands 3, 2L, 4R, 4
4R	C	36	45	If no aircraft on stands 3, 4	Push-back/ own power if no aircraft on stands 3, 4, 3R, 4L
4L	C	36	45	If no aircraft on stand 4	Push-back/ own power if no aircraft on stands 4, 4R
10	B	24	18	If no aircraft on stand 10R	Push-back/ own power if no aircraft on stands 9L, 10L, 11R
11	B	24	18	If no aircraft on stands 11R, 11L	Push-back/ own power if no aircraft on stands 11R, 11L, 12R, 12
12	C	30	26	If no aircraft on stands 11L, 12R	Push-back if no aircraft on stand 11L/ own power if no aircraft on stands 11, 11L, 12R
13	C	36	45	-	Push-back
14	C	36	45	-	Push-back/ own power if no aircraft on stands 13, 15
15	C	36	45	-	Push-back/ own power if no aircraft on stand 14
16	C	36	45	If no aircraft on stands 16R, 16L	Push-back
17	C	36	45	If no aircraft on stands 16L, 17L	Push-back
18	C-	36	38	If no aircraft on stand 18L	Push-back
7A	C	36	45	-	Push-back/ own power if no aircraft on stands 6, 6L
8A	C	36	45	-	Push-back/ own power if no aircraft on stands 7, 7L
5R	C	36	45	If no aircraft on stand 5	Push-back
6R	C	36	45	If no aircraft on stands 5, 6	Push-back
6L	C	36	45	If no aircraft on stands 6, 7, 7A	Push-back
7L	C	36	45	If no aircraft on stands 7, 7A	Push-back
8R	C	36	45	If no aircraft on stands 8, 8A	Push-back
9L	B	24	18	If no aircraft on stand 9	Push-back
10R	B	24	18	If no aircraft on stand 10	Push-back
11R, 11L	B	24	18	If no aircraft on stand 11	Push-back
12R	B	24	18	If no aircraft on stand 12	Push-back
16R	B	24	18	If no aircraft on stand 16	Push-back
18L	C	36	41	If no aircraft on stand 18	Own power
17L	B	24	18	If no aircraft on stand 17	Push-back
16L	B	24	18	If no aircraft on stands 16, 17	Push-back
19 - 23	C	36	45	-	Own power

3. Сведения за ползването на местостоянки AC1 и AC2 - При особена ситуация, след координация с ЛЦ за ОВД, Летищният координационен център може да определи за използване от ВС позиции AC1 и AC2, след налагане на допълнителни ограничения на перона, като затвори за движение ПР К.

4. За местостоянки 1R, 2R, 2L, 3R, 4R, 4L, 7A, 8A, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, AC1 и AC2, когато ВС напуска местостоянка на собствен ход, двигателите на ВС задължително трябва да работят в режим малък газ (IDLE POWER), от момента на стартирането им на съответната местостоянка до напускането ѝ и навлизането на ВС на перонен ПР.

3. Information on the use of aircraft stands AC1 and AC2 - In special situations, after coordination with the ATS Unit, the Airport Coordination Centre may assign stands AC1 and AC2 for aircraft use, with additional apron restrictions applied, including the closure of TWY K.

4. For aircraft stands 1R, 2R, 2L, 3R, 4R, 4L, 7A, 8A, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, AC1 and AC2, when an aircraft is leaving the stand under its own power, the aircraft engines shall be operated at idle power from engine start on the respective stand until vacating the stand and entering the apron taxiway.

LBBG AD 2.21 ПРОЦЕДУРИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА NOISE ABATEMENT PROCEDURES

LBBG AD 2.21.1 Общи положения

1. За намаляване на самолетния шум над населения район на гр.Бургас са предвидени посочените по-долу процедури.

2. Командирът на ВС може да се отклони от тези процедури само в интерес на безопасността на полета или при указания на ръководителя на полети.

3. Граничната стойност на максималното ниво на шума, при прелитане на летателно средство над урбанизирана територия, е 85 dB(A), съгласно законодателството на Република България.

LBBG AD 2.21.1 General

1. The procedures stated below are designed to avoid excessive aircraft noise over the populated areas of the city of Burgas.

2. Pilots-in-command may deviate from these procedures only for the purpose of the safety of flight or when instructed by ATC.

3. Limit value of the maximum noise level of aircraft flying over urbanized territory is 85 dB(A), according to the Bulgarian regulations.

Location and Noise Monitoring Terminals Geographic Coordinates	
MP01	NMTBOJ001 423346.92N 0273127.24E
MP02	NMTBOJ002 423147.28N 0272753.46E
MP03	NMTBOJ003 423126.04N 0272708.88E
MP04	NMTBOJ004 423106.36N 0272758.38E

LBBG AD 2.21.2 Отлитане

1. Използването на процедурата за намаляване на шума при отлитане 2 (NADP2), както е посочено в документ 8168, том I на ICAO, е препоръчително за всички турбореактивни ВС, излитащи от летище Бургас.

LBBG AD 2.21.3 Долитане

1. Подход с непрекъснато снижение (CDA) е препоръчителна техника за експлоатация на ВС, при която долитащото ВС снижава от оптимална позиция с минимална тяга и избягва хоризонтален полет до степента разрешена от безопасната експлоатация на ВС и в съответствие с публикуваните процедури и инструкциите на ръководителя на полета. Целта на CDA е да подпомогне пилотите да оптимизират профилите на ВС, за да се намали въздействието на шума върху земята и където е възможно да се намали разхода на гориво и емисиите в атмосферата. В зависимост от въздушната обстановка, ръководителят на полети ще използва векториране, допълнено с информация за оставащото разстояние (дистанция до кацане) за финален подход.

LBBG AD 2.21.2 Departure

1. The use of noise abatement departure procedure 2 (NADP2) as mentioned in ICAO Doc 8168 Volume I is recommended for all jet aircraft departures from Burgas airport.

LBBG AD 2.21.3 Arrival

1. Continuous descent approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions. The aim of a CDA is to assist pilots to optimize aircraft profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions. Depending on the air traffic situation, ATC shall use vectoring supplemented with information on remaining track miles (distance - to - go) for final approach.

2. След получено разрешение за визуален подход, пилотите следва да избягват прелитането над гъсто населените райони, доколкото това е възможно.

3. Между 2100 - 0400 (2000 - 0300) се препоръчва използването на режим "реверс" на малък газ на двигателите след кацане, ако безопасността го позволява. За да се постигне възможно най-висок капацитет на ПИК, времето за заемането ѝ следва да бъде намалено до минимум.

LBBG AD 2.21.4 Избор на използвана ПИК

1. Терминът "използвана ПИК" се употребява за обозначаване на ПИК, която в определен период от време се приема от органа за ОВД като най-подходяща за излитане и кацане.

2. По правило ВС изпълняват кацане и излитане срещу вятъра, освен ако не е за предпочитане друго направление, поради съображения за безопасност, конфигурацията на ПИК, метеорологични условия, налични процедури за подход по прибори или въздушната обстановка. При избор на използвана ПИК освен скоростта и посоката на приземния вятър, органът за ОВД отчита и други уместни фактори като летищния кръг на полетите и наличните средства за подход и кацане.

3. Изискванията за намаляване на шума не са определящи при избор на използвана ПИК от органа за ОВД, при следните обстоятелства:

a. състоянието на повърхността на ПИК затруднява нейното използване (например поради наличие на сняг, киша, лед, вода, кал, гума, масло и други субстанции);

b. при видимост по-малка от 2500 m;

c. при кацане, когато таванът на облачността е по-нисък от 150 m (500 ft);

d. когато е докладван или прогнозиран срез на вятъра или когато се очакват гръмотевични бури, които да повлияят на подхода или отлитането;

e. когато пилотите докладват за прекомерен вятър във височина, водещ до минаване на втори кръг или прекратяване на подхода;

f. когато страничната компонента на вятъра, включително поривите, превишава 15 kt (7 m/s) или гръбната съставна на вятъра, включително поривите, превишава 5 kt (2 m/s);

g. когато спирачният ефект е по-нисък от добър;

h. когато не работи инструменталната система за кацане (ILS) или системата за визуална индикация на глисадата (за операции във ВМУ);

i. при усложнена въздушна обстановка.

LBBG AD 2.21.5 Предпочитана ПИК за намаляване на шума

1. Предпочитана ПИК за намаляване на шума при излитане е ПИК 04.

2. Предпочитана ПИК за намаляване на шума при кацане е ПИК 22.

2. When cleared for visual approach, pilots should avoid overflying densely populated areas as much as possible.

3. Between 2100 - 0400 (2000 - 0300) the use of idle reverse thrust after landing is advised, safety permitting. To achieve the highest possible RWY capacity, RWY occupancy times are to be reduced to minimum.

LBBG AD 2.21.4 Selection of RWY in use

1. The term "RWY in use" indicates the RWY that, at a particular time, is considered by the ATS unit to be the most suitable for use by the types of aircraft expected to land or take-off at the aerodrome.

2. Normally, an aircraft will land and take-off into wind unless safety, the RWY configuration, meteorological conditions and available instrument approach procedures or air traffic conditions determine that a different direction is preferable. In selecting the RWY in use, the ATS unit will take into consideration relevant factors such as the aerodrome traffic circuits and the approach and landing aids available.

3. Noise abatement will not be a determining factor in RWY nomination by the ATS unit under the following circumstances:

a. if the RWY surface conditions are adversely affected (e.g. by snow, slush, ice, water, mud, rubber, oil or other substances);

b. when the visibility is less than 2500 m;

c. for landing, when the ceiling is lower than 150 m (500 ft);

d. when wind shear has been reported or forecast or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure;

e. when pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds or approach cancelling;

f. when the crosswind component, including gusts, exceeds 15 kt (7 m/s) or the tailwind component, including gusts, exceeds 5 kt (2 m/s);

g. when braking action is less than good;

h. when ILS or visual approach path indicator (for operations in VMC) system are not operational;

i. when complex traffic situation exists.

LBBG AD 2.21.5 Noise preferential RWY

1. Noise preferential RWY for take-off is RWY 04.

2. Noise preferential RWY for landing is RWY 22.

3. Публикуваните стандартни процедури за отлитане и долитане в подраздел LBBG AD 2 на сборник AIP на Република България избягват населените места, доколкото това е възможно, и се считат за минимално шумни маршрути.

4. Отклонения от избраната използваема ПИК поради по-къси маршрути за рулиране, долитане или подход не са разрешени.

5. В периода между 2100 - 0400 (2000 - 0300) се забранява провеждането на:

- a. Тестови полети и полети за техническо обслужване;
- b. Тренировъчни полети на ВС с максимално излетно тегло над 2000 kg;

6. Планирането и изпълнението на тренировъчни полети в CTR на летище Бургас се разрешава само след предварителна координация с органа за ОВД (тел.: +35956873207). Координацията следва да бъде извършена не по-късно от 1 час и не по-рано от 3 часа преди полета.

LBBG AD 2.21.6 Изключения

1. Изключения от посочените по-горе процедури се допускат в следните случаи:

- a. полети на държавни ВС;
- b. полети за търсене и спасяване;
- c. полети за санитарни задачи;
- d. полети за специални операции по смисъла на Регламент за изпълнение (ЕС) 923/2012 ;
- e. полети в извънредни и/или аварийни ситуации;
- f. принудителни кацания и кацания на самолети, използващи летището като резервно;
- g. полети за проверка на наземни аеронавигационни средства и съоръжения и полетни процедури.

LBBG AD 2.21.7 Ограничения при работа на двигатели

1. Наземните изпитания на двигателите на режими по-високи от "малък газ" се извършват само на определената за целта стоянка за наземни изпитания на двигатели.

2. Наземните изпитания на двигатели на режими до "малък газ" или други запуски, свързани с техническото обслужване на ВС, се извършват само след съгласуване с летищния оператор.

3. Забраняват се наземните изпитания на двигатели в периода 2100 - 0400 (2000 - 0300).

3. The published in AIP Republic of Bulgaria subsection LBBG AD 2 standard instrument departure and arrival procedures avoid residential areas as much as possible and are considered as minimum noise routes.

4. Deviations from an assigned RWY in use in order to obtain a shorter taxi route, departure or approach pattern are not permitted.

5. Between 2100 - 0400 (2000 - 0300) the following are prohibited:

- a. Test flights and maintenance check flights;
- b. Training flights with maximum take-off weight above 2000kg;

6. Flight planning and performing of training flights within Burgas CTR are permitted only after prior coordination with the ATS unit (phone: +35956873207). The coordination should be done not later than 1 hour and not earlier than 3 hours before the flight.

LBBG AD 2.21.6 Exceptions

1. Exceptions from the above procedures are allowed in the following cases:

- a. flights of state aircraft;
- b. flights for search and rescue;
- c. ambulance flights;
- d. flights for special operations according Regulation (EU) 923/2012;
- e. flights in abnormal and/or emergency situations;
- f. emergency landings and landings of aircraft using the airport as alternate;
- g. flights carrying out checking of aeronautical ground equipment and facilities and flight procedures.

LBBG AD 2.21.7 Restrictions on Engine Ground Run-Ups

1. Engine ground run-ups above idle power shall be carried out only at the Engine Run-Up Bay.

2. Engine ground run-ups to idle power or other aircraft maintenance related run-ups shall be carried out only after coordination with the aerodrome operator.

3. Engine ground run-ups are forbidden between 2100 - 0400 (2000 - 0300).

LBBG AD 2.22 ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОЛЕТИ FLIGHT PROCEDURES

LBBG AD 2.22.1 Процедури за провеждане на полети по ППП в летищния контролиран район Бургас

1. Общи положения

- a. Процедурите за долитане и за отлитане са описани и показани съответно на картите STAR и на картите SID.
- b. Процедурите за подход и втори кръг са описани и показани на картите IAC.
- c. При установяване на радиокомуникация, командирите на ВС потвърждават информацията от ATIS и повтарят стойността на налягането по средно морско ниво (QNH).
- d. При долитане по зонална навигация, завоят към финалния подход обикновено ще се изпълнява чрез радарни вектори за ускоряване обслужването на въздушното движение и за осигуряване на сепарация. Изпълнението на процедурите изисква получаване на разрешение от Бургас ПОДХОД.

2. Процедури при загуба на комуникация

a. Долитане

- След получаване на разрешение за долитане по зонална навигация:
Поставете на транспондера код A7600.
Продължете полета в съответствие с описаните хоризонтални и вертикални параметри на процедурата с последващо изпълнение на финален подход по процедура за подход по прибори.
- След получаване на разрешение за директен полет до пътна точка, която е част от процедура за долитане по зонална навигация:
Поставете на транспондера код A7600. Продължете полета до съответната пътна точка и следвайте процедурата за долитане към използваната ПИК. След включването в процедурата за долитане снижавайте от последното разрешено ниво до минималните височини за снижение в съответствие с картата на процедурите за долитане и изпълнете финален подход по процедура за подход по прибори.

b. Отлитане

- Командирите на ВС, получили и потвърдили разрешение за набор на височина, различна от посочената в текущия полетен план за полет по маршрут, следва да поставят на транспондера код A7600, да поддържат последната назначена височина за 2 минути, след което да набират височината за полет по маршрута, посочена в текущия полетен план.
- Командирите на ВС, под радарно векторирание, следва да поставят на транспондера код A7600, да продължат по дадените инструкции за 2 минути, след което по най-краткия маршрут да се присъединят към разрешената процедура или маршрут за отлитане и да набират височината за полет по маршрут, посочена в текущия полетен план.

LBBG AD 2.22.1 Procedures for IFR flights in Burgas TMA

1. General

- a. Arrival and departure procedures are described and shown on STAR and SID charts respectively.
- b. Approach and missed approach procedures are described and shown on IAC charts.
- c. Pilots-in-command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when they establish radio contact.
- d. During RNAV arrival the turn to the final approach will usually be performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons. The utilization of the procedures requires a clearance by Burgas APP.

2. Radio Communication Failure Procedure

a. Arrival

- After reception of a transition clearance:

Switch transponder code A7600.
Continue the flight in accordance with the lateral and vertical description of the procedure with subsequent final approach of an IAP.
- After reception of a clearance direct to a waypoint on a transition:

Switch transponder code A7600.
Continue the flight to the cleared waypoint and follow the transition to the RWY in use. Once on transition descent from the last cleared level to the minimum descent altitudes according to the chart and fly the subsequent final approach of an IAP.

b. Departure

- Pilots-in-command who have received and acknowledged a clearance to climb to a level other than the one specified in the CPL for the en-route phase of the flight, shall, set the transponder to A7600, maintain last assigned level for 2 minutes, then climb to the cruising level stated in the CPL.
- Pilots-in-command of aircraft under vectoring shall set the transponder to A7600, continue on last cleared and acknowledged heading and level for 2 minutes, then proceed via the most direct route to join the cleared SID or route and climb to the cruising level stated in CPL.

LBBG AD 2.22.2 Процедури за провеждане на полети по правилата за визуални полети (ПВП) в контролираната зона (CTR) на летище Бургас и в контролирания район (ТМА) на летище Бургас

1. Долитането и отлитането на ВС към/от летище Бургас по ПВП се изпълняват по маршрутите за долитане и отлитане, описани в картите за полети по ПВП, освен ако не са получени други указания от органите за ОВД.
2. Изискванията за планиране на полетите в CTR/TMA на летище Бургас са указани в подраздел ENR 1.10.
3. Преди навлизане в CTR на летище Бургас, пилотите, изпълняващи полети по ПВП, осъществяват двустранна радиокommunikация с Бургас КУЛА на честота 119.655 MHz (122.805 MHz), като непрекъснато прослушване на честотата е задължително.
4. Преди навлизане в ТМА на летище Бургас, пилотите, изпълняващи полети по ПВП, осъществяват двустранна радиокommunikация с Бургас ПОДХОД на честота 125.340 MHz (126.780 MHz), като непрекъснато прослушване на честотата е задължително.
5. Командирите на ВС, изпълняващи полети по ПВП, осъществяват двустранна радиокommunikация с Бургас КУЛА или с Бургас ПОДХОД най-малко 10 минути преди навлизането в съответното въздушно пространство, като предоставят информация за провеждания полет.
6. Докладът на командирите на ВС трябва да съдържа:
 - a. Опознавателен индекс на ВС;
 - b. Входно/изходна точка в/от CTR/TMA на летище Бургас;
 - c. Разчетно време за прелитане над входната точка;
 - d. Абсолютна височина на прелитане над входната точка;
 - e. Дискретен вторичен код (SSR code);
 - f. Летище на кацане/излитане.

Забележка: Всички ВС, изпълняващи полети по ПВП в CTR на летище Бургас, трябва да бъдат оборудвани с транспондери, с възможност за Mode A и C 4096-кода. Освобождаване от изискването за оборудване се разрешава от съответните органи след предварително поискване и разрешение.

С цел изпълнение изискването за оборудване с ACAS II и постигане на пълно съответствие със стандартите и препоръчителните практики на ICAO за ACAS II, се препоръчва използването на транспондер с Mode S SARPS, отговарящ на Приложение 10 на ICAO.

7. При установяване на радиокommunikация, командирите на ВС потвърждават получената информация от ATIS и повтарят стойността на налягането по средно морско ниво (QNH) на летището.
8. Забранено е навлизане в CTR на летище Бургас без предварително разрешение от Бургас КУЛА. Разрешение за навлизане в CTR на летище Бургас може да се получи след предварително поискване и доклад съгласно т. 5. и т. 6.

LBBG AD 2.22.2 Procedures for VFR Flights in Burgas CTR and in Burgas TMA

1. VFR arrivals/departures to/from Burgas Airport shall be carried out via the arrival/departure routes contained in the VFR charts, unless otherwise instructed by the ATS units.
2. The requirements for flight planning in Burgas CTR/TMA are published in subsection ENR 1.10.
3. Before entering Burgas CTR, pilots-in-command operating VFR flights shall establish two-way radio communication with BURGAS TWR on 119.655 MHz (122.805 MHz) and shall perform continuous listening watch on the frequency.
4. Before entering Burgas TMA, pilots-in-command operating VFR flights shall establish two-way radio communication with BURGAS APP on 125.340 MHz (126.780 MHz) and shall perform continuous listening watch on the frequency.
5. Pilots-in-command of aircraft operating VFR flights shall establish two-way radio communication with BURGAS TWR or BURGAS APP at least 10 minutes before entering the respective airspace and shall forward information about the flight.
6. The pilots-in-command's report shall contain:
 - a. Identification of the aircraft;
 - b. Entry/exit point into/from Burgas CTR/TMA;
 - c. Estimated time over the entry point;
 - d. Altitude over the entry point;
 - e. SSR code;
 - f. Aerodrome of landing/departure.

Remark: All aircraft operating VFR routes in Burgas CTR shall be equipped with SSR transponder capable to reply to mode A and C interrogations on 4096 codes. Exceptions are to be approved by the respective authorities upon prior request.

Mode S SARPS transponder compliant with ICAO Annex 10 is recommended in order to meet the ACAS II mandate and to ensure full compliance with ICAO ACAS II Standards and Recommended Practices (SARPs) functionality.

7. Pilots-in-command confirm ATIS information and read back its QNH at the aerodrome when establishing radio contact.
8. Burgas CTR shall not be entered without prior clearance by Burgas TWR. Clearance to enter Burgas CTR shall be issued on prior request and report as per item 5 and item 6 above.

9. Забранено е навлизане в ТМА на летище Бургас без предварително разрешение от Бургас ПОДХОД. Разрешение за навлизане в ТМА на летище Бургас може да се получи след предварително поискване и доклад съгласно т. 5 и т. 6.

LBBG AD 2.22.2.1. Долитане и отлитане

1. Входните, изходните и точките за доклад и визуални маршрути за долитане/отлитане към/от летище Бургас са показани на картата на стр. LBBG AD 2 - 59.1.

Забележка: Защитената зона на маршрутите за полети по ПВП е с постоянна ширина от 2 km (1.1 NM) от двете страни на номиналната пътна линия и минимален резерв (кларънс) от височина над препятствията (МОС) - 150 m (492 ft). Препятствия, спрямо които не е осигурен МОС - 150 m (492 ft), са обозначени на картата и пилотите са отговорни за поддържането на визуална сепарация с тях.

2. Пилотите на ВС, изпълняващи полети по ПВП за кацане на летище Бургас, може да очакват изпълнение на зона за изчакване по указание на ръководител полети КУЛА - зона за изчакване - EMDOD, десни завои, 600 ft AMSL.

3. Полети по ПВП маршрути при активиране на временно резервирани зони (BP3) и опасни зони:

3.1. При активиране на LBTRA 37 екипажите на ВС, изпълняващи полети по ПВП между точките BOBMI и IDEBU, следва да се придържат стриктно към номиналната пътна линия, която преминава в близост до тази BP3.

3.2. При активиране на LBTRA37, полетите по ПВП между NUBMI-LUVIG и IDEBU-LUVIG са забранени. Заобикаляне на LBTRA37 може да се планира през точките IDEBU DCT GEGDI на максимална височина 1700 ft AMSL.

3.3. При активиране на LBD102B, полетите по ПВП между точките OLMOM и BOBMI са забранени. Заобикаляне на LBD102B може да се планира през NUBMI DCT TUTLI на максимална височина 1300 ft AMSL.

4. Всички ВС, долитащи/отлитащи от CTR на летище Бургас, трябва да бъдат с включени светлини за по-ясно обозначаване на ВС.

LBBG AD 2.22.2.2. Транзитно прелитане през CTR на летище Бургас

1. Препоръчително е ВС, изпълняващи транзитни полети, да прелитат извън границите на CTR на летище Бургас. При изпълнение на транзитни полети по ПВП, екипажите на ВС осъществяват двустранна радиокомуникация с Бургас КУЛА най-малко 10 мин. преди навлизане в CTR на летище Бургас. Транзитното прелитане на ВС през CTR на летище Бургас се изпълнява само по публикуваните маршрути.

2. Транзитно прелитане на CTR на летище Бургас по маршрути, непубликувани в сборник AIP на Република България, не може да бъде предварително планирано от екипажите на ВС.

9. Burgas TMA shall not be entered without prior clearance by Burgas APP. Clearance to enter Burgas TMA shall be issued on prior request and report as per item 5 and item 6 above.

LBBG AD 2.22.2.1. Arrivals and Departures

1. Burgas VFR arrival/departure routes, entry, exit and reporting points are contained in the chart on page LBBG AD 2 - 59.1.

Remark: The protection area of the VFR routes maintains a constant width of 2 km (1.1 NM) on either side of the nominal track and MOC at 150 m (492 ft). Obstacles which penetrate the 150 m (492 ft) MOC are shown on the chart and pilots are responsible for maintaining VFR separation with them.

2. The pilots of aircraft following a VFR route for landing at Burgas Airport may expect instruction by BURGAS TWR for following a holding pattern at EMDOD, right turns, 600 ft AMSL.

3. VFR flights when temporary reserved areas (TRA) and danger areas are activated:

3.1. In case of LBTRA 37 activation, aircraft crews operating VFR flights between the VFR route points BOBMI and IDEBU shall strictly adhere to the nominal route which is in close proximity to this TRA.

3.2. In case of LBTRA37 activation, VFR flights between NUBMI-LUVIG and IDEBU-LUVIG are prohibited. Circumnavigation of LBTRA37 may be planned via IDEBU DCT GEGDI at 1700 ft AMSL or below.

3.3. In case of LBD102B activation, VFR flights between OLMOM-BOBMI are prohibited. Circumnavigation of LBD102B may be planned via NUBMI DCT TUTLI at 1300 ft AMSL or below.

4. All aircraft arriving/departing to/from Burgas CTR shall turn their landing lights on in order to ensure clear visual identification.

LBBG AD 2.22.2.2. Transit crossing of Burgas CTR

1. Aircraft operating transit flights are recommended to avoid crossing the boundaries of Burgas CTR. Aircraft crew performing transit VFR flights shall establish two-way radio communication with BURGAS TWR at least 10 minutes before entering Burgas CTR. Transit overflying in Burgas CTR shall be performed only along the published VFR routes.

2. Aircraft crews shall not plan transit crossing of Burgas CTR along routes which are not published in the AIP of the Republic of Bulgaria.

Забележка: След разрешение от органа за обслужване на въздушното движение, по искане на екипажите на ВС, е възможно да бъде осигурен директен полет между входно/изходните точки на CTR на летище Бургас.

3. При транзитно прелитане по визуалните маршрути екипажите на ВС може да очакват изпълнение на зона за изчакване над точките за доклад и точките от маршрутите за полетите по ПВП по указание на ръководител полети КУЛА. При изпълнение на зона за изчакване, посоката на завоите (леви или десни), се определя от пилота на ВС, освен при зона за изчакване EMDOD (десни завои) и RCF (леви завои).

LBBG AD 2.22.2.3. Процедури при загуба на комуникация в CTR Бургас

1. В случай на загуба на комуникация:

- a. Установете вторичен код 7600;
- b. Напуснете CTR на летище Бургас и продължете към друго летище, като следвате публикуваните маршрути за полети по ПВП на абсолютна височина, не по-голяма от посочената за съответния участък от маршрута;
- c. Ако полетът до друго летище не може да бъде считан за безопасен, продължете по установените визуални маршрути до BOBMI, след което влезте в HLDG RCF;
- d. Включете светлините за кацане и наблюдавайте Бургас КУЛА за визуални/светлинни сигнали.

2. Зона за изчакване при загуба на комуникация:

RCF - зона за изчакване (3.3 NM югоизточно от THR RWY 22) 423328N 0273546E, леви завои, 600 ft AMSL.

LBBG AD 2.22.3 Провеждане на полети в условия на ниска видимост

1. Процедури при ниска видимост на летище Бургас се прилагат при излитане при следните стойности на метеорологичните елементи:

- видимост на ПИК (RVR) под 550 m и/или долна граница на облаците 200 ft и по-ниска.

2. За излитане в условията на ниска видимост се използва ПИК 04.

3. При неподходящи метеорологични условия (посока и скорост на приземния вятър) може да се използва ПИК 22.

4. Пилотите ще бъдат информирани, когато се прилагат процедури при ниска видимост, чрез ATIS или от Бургас КУЛА.

5. За излитане в условията на ниска видимост при използване на ПИК 04 за рулиране се използва само ПР А, а за ПИК 22 се използва ПР Н.

6. Рулиране в условията на ниска видимост се извършва само с водеща кола. Воденето на ВС започва от местостоянката и завършва в края на перона, непосредствено преди навлизането в ПР А (ПР Н за ПИК 22). Воденето на ВС се извършва при спазване на максимална скорост на движение от 20 km/h и минимално разстояние 30 m или постоянен визуален контакт.

Remark: Direct flight between entry/exit points of Burgas CTR can be provided upon request of the flight crew and after permission by the ATS unit.

3. During transit operations along VFR routes the crew may expect a holding pattern over reporting points and points from VFR routes following TWR controller's instructions. When holding, pilots of aircraft may choose the direction of turns (left or right), except for holdings EMDOD (right turns) and RCF (left turns).

LBBG AD 2.22.2.3. Radio Communication Failure (RCF) Procedures in Burgas CTR

1. In case of RCF:

- a. SQUAWK 7600;
- b. Leave Burgas CTR and proceed to a different aerodrome following the published VFR routes at an altitude not higher than the altitude depicted on the respective route segment;
- c. If flying to a different aerodrome is considered unsafe, proceed via the established VFR routes to BOBMI and then enter RCF holding;
- d. Flash landing lights and watch Burgas TWR for visual/light signals.

2. RCF holding pattern:

RCF Holding Point (3.3 NM South-East of THR RWY 22) 423328N 0273546E, left turns, 600 ft AMSL.

LBBG AD 2.22.3 Operations in low visibility conditions

1. Low visibility procedures at Burgas airport are in force when:

- runway visual range (RVR) below 550m and/or cloud base 200 ft or less.

2. RWY 04 shall be used for take-off in low visibility conditions.

3. RWY 22 may be used in adverse meteorological conditions (direction and speed of the surface wind).

4. Pilots shall be advised when the Low Visibility Procedures are in force by ATIS broadcast or by Burgas TWR.

5. Take-off in low visibility conditions shall only be performed via TWY A for RWY 04 or via TWY H for RWY 22.

6. Taxiing of an aircraft in low visibility conditions shall only be performed with the assistance of a follow-me car. The aircraft shall start being led from the aircraft stand to the end of the apron prior to entering TWY A (TWY H for RWY 22). Aircraft shall be conducted on the apron at speed not exceeding 20 km/h and minimum spacing of 30 m or constant visual contact.

7. По искане на екипажа на ВС извеждането на ВС от водеща кола може да бъде продължено до предварителен или изпълнителен старт.

8. За освобождаване на ПИК 04/22, при отказ за излитане или при прекратено излитане, се следват инструкциите на Бургас КУЛА.

9. В условия на ниска видимост разрешение за рулиране на ВС се дава след доклад от предходното ВС, ако има такова, за излитане или спиране на местостоянка при прекратено излитане.

10. За излитане от ПИК 04/22 при видимост по-малка от 550 m се използват само ПР А и ПР Н.

LBBG AD 2.23 ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ ADDITIONAL INFORMATION

LBBG AD 2.23.1 Система за прогонване на птици

1. През летния сезон, в летателното поле са монтирани допълнително визуални и звукови устройства за контрол на птиците.

LBBG AD 2.23.2 Привлекателни за птиците места и местообитания около летище Бургас

1. Орнитологично важни места

7. Upon flight crew request follow-me car assistance may be provided up to the holding point or the line-up position.

8. In case of suspended take-off, directions of Burgas TWR for vacating RWY 04/22 shall be followed.

9. In Low Visibility Conditions taxiing clearance shall be granted after the preceding aircraft, if any, has reported take-off or parking at an aircraft stand in case of suspended take-off.

10. In visibility less than 550 m only TWY A and TWY H shall be used for take-off RWY 04/22.

LBBG AD 2.23.1 Bird Strike System

1. During the summer season, on the airfield additionally are installed visual and acoustic bird control devices.

LBBG AD 2.23.2 Attractive places and habitat of birds near Burgas aerodrome

1. Ornithologically significant places

Зона Zone	Площ, ha Area, ha	Координати Coordinates
КОМПЛЕКС МАНДРА-ПОДА MANDRA-PODA COMPLEX	5 988.0	422460N 0272257E
БУРГАСКО ЕЗЕРО BURGAS LAKE	3 092.0	422958N 0272318E
АТАНАСОВСКО ЕЗЕРО ATANASOVSKO LAKE	7 208.9	423511N 0272715E
ПОМОРИЙСКО ЕЗЕРО POMORIYSKO LAKE	948.0	423525N 0273720E
ЗАЛИВ ЧЕНГЕНЕ СКЕЛЕ CHENGENE SKELE BAY	191.2	422545N 0273039E
ЕМИНЕ EMINE	68 811.2	424440N 0274354E

2. Миграционен път на птиците - „Via Pontica“-пролет и есен, около летище Бургас се концентрират всички преминаващи ята от рееци се птици от източната половина на Европа.

3. Наличие на обработваеми площи в непосредствена близост до територията на летище Бургас.

LBBG AD 2.23.3 Период от годината, през който съществува най-голяма вероятност от сблъсък на въздухоплавателните средства с птици

- септември;
- август;
- юли.

2. Migration path of birds - “Via Pontica” - during spring and autumn all passing flocks of birds from the east part of Europe are concentrated near Burgas aerodrome.

3. Presence of arable lands close to the territory of Burgas aerodrome.

LBBG AD 2.23.3 Period of the year with highest risk of bird strike

- September;
- August;
- July.

LBBG AD 2.24 АЕРОНАВИГАЦИОННИ КАРТИ, СВЪРЗАНИ С ЛЕТИЩЕТО
AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Аеронавигационните карти за летище Бургас са включени в следния ред:

The aeronautical charts for Burgas aerodrome are included in the following order:

1	Карта на летището - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	ADC	LBBG AD 2 - 41.1/ LBBG AD 2 - 41.2
2	Карта за паркиране и присъединяване - ICAO Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO	PDC	LBBG AD 2 - 43.1/ LBBG AD 2 - 43.2/ LBBG AD 2 - 43.3/ LBBG AD 2 - 43.4
3	Карта на летищните препятствия Aerodrome Obstacle Chart	AOC	LBBG AD 2 - 47.1/ LBBG AD 2 - 47.2
4	Карта на минималните абсолютни височини при използване на средства за обзор - ICAO ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	Burgas	LBBG AD 2 - 51.1/ LBBG AD 2 - 51.2
5	Карти на стандартни схеми за отлитане по прибори (SID) - ICAO Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO	Burgas RNAV RWY 04	LBBG AD 2 - 53.1/ LBBG AD 2 - 53.2/ LBBG AD 2 - 53.3/ LBBG AD 2 - 53.4
		Burgas RNAV RWY 22 West	LBBG AD 2 - 53.5/ LBBG AD 2 - 53.6
		Burgas RNAV RWY 22 East	LBBG AD 2 - 53.7/ LBBG AD 2 - 53.8
6	Карти на стандартна схема за долитане по прибори (STAR) - ICAO Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO	Burgas RNAV RWY 04	LBBG AD 2 - 55.1/ LBBG AD 2 - 55.2/ LBBG AD 2 - 55.3/ LBBG AD 2 - 55.4
		Burgas RNAV RWY 22	LBBG AD 2 - 55.5/ LBBG AD 2 - 55.6/ LBBG AD 2 - 55.7/ LBBG AD 2 - 55.8
7	Карти за подход по прибори - ICAO Instrument Approach Charts - ICAO	Burgas RNP RWY 04	LBBG AD 2 - 57.1/ LBBG AD 2 - 57.2/ LBBG AD 2 - 57.3/ LBBG AD 2 - 57.4
		Burgas VOR RWY 04	LBBG AD 2 - 57.5/ LBBG AD 2 - 57.6
		Burgas ILS or LOC RWY 22	LBBG AD 2 - 57.7/ LBBG AD 2 - 57.8
		Burgas RNP RWY 22	LBBG AD 2 - 57.9/ LBBG AD 2 - 57.10/ LBBG AD 2 - 57.11/ LBBG AD 2 - 57.12
		Burgas VOR RWY 22	LBBG AD 2 - 57.13/ LBBG AD 2 - 57.14
8	Карта за визуален подход - ICAO Visual Approach Chart - ICAO	Burgas VFR Routes	LBBG AD 2 - 59.1/ LBBG AD 2 - 59.2/ LBBG AD 2 - 59.3/ LBBG AD 2 - 59.4

**I LBBG AD 2.25 ПРОНИКВАНЕ ПРЕЗ ПОВЪРХНОСТТА НА ВИЗУАЛНАТА ОТСЕЧКА (VSS)
VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

Неприложимо

Not applicable