

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

LBSF – СОФИЯ/SOFIA

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

1	Географски координати и местоположение на контролната точка на летището ARP geographical coordinates and site at AD	424142N 0232430E See LBSF AD 2 - 41.1
2	Посока и разстояние на контролната точка на летището от центъра на града или на населеното място, обслужвано от летището Direction and distance of the ARP from centre of the city or town that the AD serves	5 km E of Sofia
3	Превишение/Референтна температура/Средна ниска температура Elevation/Reference temperature/Mean low temperature	1745 ft/30.1 °C/-4.2 °C
4	Вълна на геоида на превишението на летището Geoid undulation at aerodrome elevation position	NIL
5	Магнитно отклонение/Дата на информацията/Годишна промяна MAG VAR/Date of information/Annual change	5°E/2020/6.7°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	SOF Connect AD 1, Christopher Columbus blvd. 1540 Sofia Republic of Bulgaria Tel.: (+359 2) 937 2055 (+359 2) 937 2056 FAX: (+359 2) 937 2010 (+359 2) 945 9051 E-mail: public@sof-connect.com URL: www.sofia-airport.eu SITA: SOFLDXH
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 Control Center - AOCC Tel.: (+359 2) 937 2155 (+359 2) 937 2156 (+359 2) 937 2157 FAX: (+359 2) 945 9048 E-mail: aocc@sof-connect.com AFTN: LBSFCORD SITA: SOFKOXH

LBSF AD 2.3 РАБОТНО ВРЕМЕ
OPERATIONAL HOURS

1	Летищен оператор AD Administration	MON - FRI 0630 - 1500 (0530 - 1400)
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	АОСС: H24

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

1	Съоръжения за обработване на товари Cargo-handling facilities	Yes, see the remarks
2	Видове горива и масла Fuel/Oil types	Fuel: JET A1, LL100
3	Съоръжения за зареждане с гориво/Капацитет Fuelling facilities/Capacity	Total fuel capacity: 14750 m ³ Trucks: 60 m ³ , 45 m ³ , 19 m ³
4	Противообледеняващи средства De-icing facilities	Yes
5	Хангарно пространство за временно пребиваващи ВС Hangar space for visiting aircraft	Yes, on request by an external company.
6	Съоръжения за ремонт на временно пребиваващи ВС Repair facilities for visiting aircraft	Yes, on request by an external company.
7	Забележки Remarks	Handling services available from: 1. SOF Connect AD Tel.: (+359 2) 937 2406 (+359 2) 937 2410 FAX: (+359 2) 937 2409 SITA: SOFKRXH E-mail: ramp-control@sof-connect.com 2. Swissport Bulgaria AD Tel.: (+359 2) 937 3804 (+359 2) 937 3805 (+359 2) 937 3806 FAX: (+359 2) 937 3808 E-mail: sof.operations@swissport.bg SITA: SOFKXXH 3. Goldair Handling Bulgaria LTD Tel.: (+359 2) 937 3901 (+359 2) 937 3911 FAX: (+359 2) 937 3906 E-mail: sof.ops@goldair-handling.bg SITA: SOFLCXH

**LBSF 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	In Sofia
2	Ресторант(и) на или в близост до летището Restaurant(s) at or in the vicinity of the AD	At the airport and some 500 m from it.
3	Транспортни средства Transportation possibilities	Metro, Bus - city and shuttle, taxi, Rent-a-car.
4	Медицинска служба Medical facilities	First aid at AD. Hospitals in the city of Sofia.
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 Office: Yes
6	Бюро за туристическо обслужване Tourist Office	Yes
7	Забележки Remarks	Fully equipped ambulance and PRM loading vehicle available.

**LBSF AD 2.6 СПАСИТЕЛНИ И ПРОТИВОПОЖАРНИ СЛУЖБИ
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

1	Противопожарна категория на летището AD category for fire fighting	CAT 8
2	Спасително оборудване Rescue equipment	Yes, according to ICAO Annex 12 and local legislation.
3	Възможност за отстраняване на аварийали ВС Capability for removal of disabled aircraft	1. Towing tractors up to 180 t MTOW 2. VETTER Recovery Lifting Bags with relevant equipment, total lifting capacity 109 t 3. RESQTEC R2S7 Column High-pressure Recovery Lifting Bag sets, total lifting capacity 45 t/60 t with jackpoint adapter 4. KUNZ Trakmat Heavy Duty Ground Reinforcement Mat System, total coverage area 300 sq. m 5. KUNZ Recovery Dolly (platform trolley) 10 t 6. KUNZ Recovery Trailer 40 t with Wing Transition Equipment 30t and Fuselage Transition Equipment 12 t 7. KUNZ Lifting Slings Cat I/II for Aircraft Recovery 8. RESQTEC Roll up Mats Ground Reinforcement Mat System, total coverage area 300 sq. m 9. RESQTEC Q-Mat, Ground Reinforcement Panels, total coverage area 48 sq. m 10. Plywood sheets for ground strengthening 11. Aircraft Stability System - RESQTEC Tethering Kit 12. Aircraft Pulling System - RESQTEC Debogging Kit 13. Wooden material for temporary support 14. Ballast sand bags 15. ROSENBAUER Emergency Rescue Vehicle 16. In emergency, all Sofia Airport equipment (fork lifts, dollies, etc.) will be available.
4	Забележки Remarks	Airport Operations Control Center - AOCC Tel.: (+359 2) 937 2155 (+359 2) 937 2156 (+359 2) 937 2157 FAX: (+359 2) 945 9048 E-mail: aocc@sof-connect.com AFTN: LBSFCORD SITA: SOFKOXH

**LBSF 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	Air blast sweepers, Snow scrapers, Rotary snow ploughs, Snow blowers, Liquid/Solid de-icer
2	Приоритети за почистване Clearance priorities	1. RWY 2. TWYs 3. Apron
3	Използване на материал за третиране на повърхността на работната площ Use of material for movement area surface treatment	De-icing fluid Potassium formate-base 50% concentration Solid de-icing Sodium formate-base 97% concentration
4	Специално подготвени за зимни условия ПИК Specially prepared winter RWYs	N/A
5	Забележки Remarks	1. The airport shall be opened 60 min after heavy snowfall stop. 2. Breaking action is measured by ASFT, SARSYS - friction tester or by car.

LBSF 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	Main apron: Stands 1 - 4, 4A, 4B - Concrete, PCN 66/R/B/X/T Stands 5 - 11 - Concrete, PCN 52/R/B/X/T Stand 12 - Asphalt, PCN 70/F/B/X/T Stands 13 - 16 - Asphalt, PCN 68/F/B/X/T Stands 17 - 28 - Asphalt, PCN 53/F/B/X/T Stands 29 - 34, 29A - 34A - Concrete, PCN 70/R/B/X/T General Aviation Apron South: Stands 12A - 16A - Asphalt, PCN 28/F/B/X/T General Aviation Apron North - East: Stands 35 - 38 - Asphalt, PCN 28/F/B/X/T General Aviation Apron North - West: Stands 39 - 44 - Asphalt, PCN 35/F/A/W/T De-icing pads De-icing pad BRAVO De-icing pad LIMA Engine run up bay
2	Обозначение, ширина, покритие и носеща способност на ПР Designation, width, surface and strength of TWYs	TWY A, B, E, K, L, M - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T TWY C segment TWY N - TWY J - 23 m, Asphalt, PCN 53/F/B/X/T - apron TWY segment TWY J - TWY H - 18 m, Asphalt, PCN 53/F/B/X/T segment TWY H - RWY - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T TWY D, S - 15 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T TWY F - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/A/W/T TWY H segment TWY N - TWY L - 23 m, Asphalt, PCN 45/F/B/X/T segment TWY L - RWY - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T TWY J segment TWY N - TWY P - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T - apron TWY segment TWY P - TWY R - 23 m, Asphalt, PCN 45/F/B/X/T - apron TWY segment TWY R - TWY B - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T - apron TWY segment TWY H - TWY N - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T TWY N segment TWY J - TWY P - 23 m, Asphalt, PCN 70/F/B/X/T - apron TWY segment TWY P - TWY H - 23 m, Asphalt, PCN 45/F/B/X/T - apron TWY TWY P - 23 m, Asphalt, PCN 68/F/B/X/T - apron TWY TWY Q - 18 m, Asphalt, PCN 45/F/B/X/T TWY R - 23 m, Asphalt, PCN 53/F/B/X/T - apron TWY TWY T, V, U, W - 10.5 m, Asphalt, PCN 35/F/A/W/T - apron TWY
3	Местоположение и превиишение на контролните точки за проверка на висотомера Location and elevation of altimeter checkpoints	NIL
4	Местоположение на контролните точки за проверка на VOR Locatin of VOR checkpoints	NIL
5	Местоположение на контролните точки за проверка на инерциалните навигационни системи Position of INS checkpoints	NIL
6	Забележки Remarks	For taxiing and parking limitations see LBSF AD 2.20.5. For graphic depicting of apron boundaries see LBSF AD 2 - 41.1.

**LBSF 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, насочващите 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 stands 12 - 44 (STOP line at the left side). Visual docking guidance system is provided for aircraft stands: 1, 2, 3, 7, 8 and 9. Follow me/Marshalling is provided for aircraft stands: 4, 4A, 4B, 5, 6, 10, 11, 12A, 13A, 14A, 15A, 16A, 29A, 30A, 31A, 32A, 33A and 34A.
2	Маркировки и осветление на ПИК и ПР RWY and TWY markings and lights	TWY lights: Centre line lights: YES except for TWY B -/segment TWY J - TWY N/, TWY C -/segment TWY J - TWY N/, TWY H -/segment TWY A - TWY N/, TWY N -/segment TWY P - TWY H/, TWY Q and TWY R. TWY F - LED CL TWY A, TWY B, TWY C, TWY D, TWY E, TWY F, TWY H and TWY S - LED RWY guard lights
3	Стоп-линии Stop bars	TWY A, TWY B, TWY C, TWY D, TWY F, TWY H and TWY S - LED stop bars.
4	Забележки Remarks	1. Aircraft stands 1, 2, 3, 7, 8 and 9 are equipped with aprondrive passenger boarding bridges. Aircraft shall taxi and stop on their own at stands: 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 and 44. Follow me car/marshaller is available on request. 2. For more information about stop bars see LBSF AD 2.20.3.3.

LBSF AD 2.10 ПРЕПЯТСТВИЯ НА ЛЕТИЩЕТО
AERODROME OBSTACLES

LBSF 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 (ft) Elevation (ft)	Маркировка/осветление Marking/LGT	Забележки Remarks
1	2	3	4	5	6
RWY 09/Take-off	Group of chimneys	424515.49N 0233211.78E	2435	NIL/NIL	NIL
RWY 27/APP	Group of antennas	424120.57N 0232756.26E	1861	Yes/NIL	NIL
RWY 09/APP RWY 27/Take-off	Group of posts	424215.61N 0232145.67E	1942	NIL/Yes	NIL
RWY 09/APP RWY 27/Take-off	Silo	424217.41N 0232021.91E	1900	NIL/Yes	NIL
RWY 09/APP RWY 27/Take-off	Building	424118.89N 0232127.50E	1989	NIL/NIL	NIL
RWY 09/APP RWY 27/Take-off	Building	424130.83N 0232148.53E	1942	NIL/NIL	NIL
RWY 09/APP	Chimney	424113.83N 0231706.44E	2353	Yes/Yes	NIL
RWY 09/APP	Chimney	424311.47N 0231926.09E	2133	Yes/Yes	NIL
RWY 09/APP	Building	424146.54N 0231709.73E	2012	NIL/NIL	NIL
RWY 09/APP RWY 27/Take-off	Building	424125.24N 0232213.84E	1953	NIL/NIL	NIL
RWY 09/APP	Building	424131.41N 0231830.51E	2136	NIL/Yes	NIL

LBSF 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 (ft) Elevation (ft)	Маркировка/осветление Marking/LGT	Забележки Remarks
1	2	3	4	5
Building	424113.78N 0232408.88E	1910	NIL/Yes	NIL
ATC Tower	424119.25N 0232445.41E	1929	NIL/Yes	NIL
Group of posts	424215.61N 0232145.67E	1942	NIL/Yes	NIL
Group of chimneys	424516.99N 0233148.55E	2363	NIL/NIL	NIL
Silo	424217.41N 0232021.91E	1900	NIL/Yes	NIL
Building	424131.41N 0231830.51E	2136	NIL/Yes	NIL

LBSF 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: office Sofia/24 HR/6 HR
4	Наличие на прогнози TREND/Интервал на излъчване 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 4262 and (+359 2) 937 4263
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	Sofia ACC Sofia APP Sofia TWR
10	Допълнителна информация Additional information	METEOSAT information RADAR information

LBSF AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПИСТАТА ЗА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

1	Обозначение Designations	09	27
2	Истински и магнитен пеленг TRUE & MAG BRG	GEO 094.64° MAG 089.42°	GEO 274.67° MAG 269.45°
3	Размери на ПИК (m) Dimensions of RWY (m)	3 600 x 45	3 600 x 45
4	Носеща способност на настилната (PCN), повърхност на всяка ПИК и на крайните участъци за спирание Strength of pavement (PCN) and surface of each RWY and associated SWYs	70/F/B/X/T Polymer-modified asphalt	70/F/B/X/T Polymer-modified asphalt
5	Географски координати за всеки праг и край на ПИК и вълна на геоида на прага на ПИК (ft) Geographical coordinates for each THR and RWY end and geoid undulation of THR (ft)	DTHR 424151.06N 0232358.51E RWY END 424142.38N 0232623.00E Geoid undulation: 145.8	THR 424142.38N 0232623.00E RWY END 424151.84N 0232345.38E Geoid undulation: 145.7
6a	Превишение на прага на ПИК за неточен подход (ft) Elevation of THR of a non-precision APP RWY (ft)	DTHR - 1739	THR - 1745
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)	DTHR - 1738.8 TDZ - 1738.5	THR - 1744.5 TDZ - 1743.3
7	Наклон на всяка ПИК и съответните SWY Slope of each RWY and associated SWY	Longitudinal slope: +0.05 % Transverse slope: 1.50 %	Longitudinal slope: +0.05% Transverse slope: 1.50 %
8	Размери на SWY (m) Dimensions of SWY (m)	NIL	NIL
9	Размери на участъка, свободен от препятствия (m) Dimensions of CWY (m)	NIL	NIL
10	Размери на летателната писта (m) Dimensions of strips (m)	3720 x 300	3720 x 300
11	Размери на RESA (m) Dimensions of RESA (m)	NIL	NIL
12	Зона, свободна от препятствия (m) OFZ (m)	NIL	NIL
13	Забележки Remarks	NIL	NIL

**LBSF AD 2.13 ОБЯВЕНИ РАЗСТОЯНИЯ
DECLARED DISTANCES**

Обозначение на ПИК RWY designator	Разполагаема дистанция за разбег TORA (m)	Разполагаема дистанция за излитане TODA (m)	Разполагаема дистанция за прекъснато излитане ASDA (m)	Разполагаема дистанция за кацане LDA (m)	Забележки Remarks
1	2	3	4	5	6
09	3 600	3 600	3 600	3 300	NIL
27	3 600	3 600	3 600	3 600	NIL
09	2 550	2 550	2 550	-	Take-off from intersection with TWY C
27	2 480	2 480	2 480	-	Take-off from intersection with TWY E
09	1 915	1 915	1 915	-	Take-off from intersection with TWY F
09	2 255	2 255	2 255	-	Take-off from intersection with TWY S
27	1 345	1 345	1 345	-	Take-off from intersection with TWY S

**LBSF AD 2.14 ОСВЕТЛЕНИЕ НА ПОДХОДА И НА ПИК
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

1	Обозначение на ПИК RWY designator	09	27
2	Тип, дължина и интензитет на светлинната система на подхода Type, LEN and INTST of APCH LGT system	CAT I 900 m HINT	CAT II/III * 900 m HINT
3	Светлини на прага на ПИК, цвят и флангови хоризонти RWY THR LGT, colour and WBAR	G VRB LIH WBAR - Yes	G VRB LIH WBAR - NIL
4	Вид на системата за визуална индикация на глисадата Type of VASIS/PAPI	PAPI 3° MEHT 66 ft, DUAL	PAPI 3° MEHT 66 ft, LEFT
5	Дължина на светлините в зоната за приземяване на ПИК RWY TDZ LGT LEN	NIL	W VRB LIH 900 m
6	Дължина, цвят, интензитет и интервал на осевите светлини на ПИК LEN, spacing, colour and INTST of RWY Centre Line LGT	W VRB LIH 2700 m W/R VRB LIH 600 m R VRB LIH 300 m Spacing: 15 m	W VRB LIH 2700 m W/R VRB LIH 600 m R VRB LIH 300 m Spacing: 15 m
7	Дължина, цвят, интензитет и интервал между страничните светлини на ПИК LEN, spacing, colour and INTST of RWY edge LGT	R VRB LIH 300 m W VRB LIH 2700 m Y VRB LIH 600 m Spacing: 60 m	W VRB LIH 3000 m Y VRB LIH 600 m Spacing: 60 m
8	Цвят на светлините в края на ПИК и фланговите хоризонти Colour of RWY End LGT and WBAR	R VRB LIH WBAR - NIL	R VRB LIH WBAR - NIL
9	Дължина и цвят на светлините на SWY LEN and colour of SWY LGT	NIL	NIL
10	Забележки Remarks	* APCH 27 - sequence flashing lights 300-900 m from THR.	

LBSF 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	Anemometers: RWY 09 - TDZ/MID/END RWY 27 - TDZ/MID/END
3	Странични и осеви светлини на ПР TWY edge and centre line lighting	Edge TWY lights: NIL Centre line lights: YES except for TWY B -/segment TWY J - TWY N/, TWY C -/segment TWY J - TWY N/, TWY H -/segment TWY A - TWY N/, TWY N -/segment TWY P - TWY H/, TWY Q and TWY R. TWY F - LED CL
4	Вторично електрозахранване/време за превключване Secondary power supply/switch-over time	Yes/less than 15 SEC *
5	Забележки Remarks	* Less than 1 SEC in low visibility operations.

LBSF 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 FATO	NIL
2	Превишение на TLOF и/или FATO TLOF and/or FATO 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 разстояния Declared distances available	NIL
6	Осветление на подхода и на FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Забележки Remarks	Clearance for landing and take-off will normally be given to/from RWY. For helicopters under VFR clearance might be given to/from all TWYs in the segments outside the apron.

LBSF AD 2.17 ОБСЛУЖВАНО ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО
AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

1	Обозначение и географски координати на хоризонталните граници Designation and geographical coordinated of lateral limits	SOFIA CTR 424642N 0234156E - 424557N 0234849E - 424142N 0235040E - 423721N 0234800E - 423743N 0234211E - 423855N 0233626E - 423719N 0233551E - 423753N 0232704E - 423715N 0232627E - 423727N 0232123E - 423828N 0231854E - 423848N 0231333E - 423630N 0230505E - clockwise arc with radius 14.5NM centered on SOF DVOR/DME - 424642N 0234156E
2	Вертикални граници Vertical limits	2590 m/8500 ft AMSL GND
3	Класификация на въздушното пространство Airspace classification	Class C
4	Позивна и език (-ци) на органа за ATS, осигуряващ обслужването ATS unit call sign and languages	София КУЛА/София ПОДХОД Английски език - за всички полети обект на КВД; Английски или български език - за всички полети, които не са обект на КВД Sofia Tower/Sofia Approach 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

LBSF AD 2.18 КОМУНИКАЦИОННИ СРЕДСТВА ЗА ОБД
AIR TRAFFIC SERVICES 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	Sofia Approach	123.700 MHz 129.900 MHz 247.575 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz	H24	Primary FREQ UHF Emergency FREQ UHF Emergency FREQ
TWR	Sofia Tower	118.100 MHz 120.200 MHz 336.400 MHz 121.500 MHz 243.000 MHz	H24	Primary FREQ UHF Emergency FREQ UHF Emergency FREQ
ATIS	Sofia ATIS	126.680 MHz	H24	8.33 kHz Channel

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

Вид на средството, категория на ILS, магнитно отклонение за VOR/ILS	Обозна- чение	Честота/ Канал	Работно време	Географски координати на местоположението на излъчващата антена	Превишение на излъчващата антена на DME m (ft)	Забележки
Type of aid, CAT of ILS, MAG VAR for VOR/ILS	ID	Frequency/ Channel	Hours of operation	Geographical coordinates of the position of transmitting antenna	Elevation of DME transmitting antenna m (ft)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	BLO	CH 122x	H24	424001.6N 0234850.2E	930 (3100)	Co-located DVOR/DME
DVOR (5°E 2020)	BLO	117.5 MHz	H24	424001.6N 0234850.2E	NIL	Co-located DVOR/DME
LOC 09	ISL	110.7 MHz	H24	424141.6N 0232635.9E	NIL	ILS CAT I
GP 09		330.2 MHz		424154.1N 0232413.0E		3° GP
DME 09	ISL	CH 44x	H24	424154.1N 0232413.0E	540 (1800)	Equipment associated with ILS 09/ ISL
LOC 27	ISF (A2)	109.5 MHz	H24	424152.6N 0232332.1E	NIL	ILS CAT II/III
GP 27		332.6 MHz		424147.1N 0232608.9E		3° GP
DME 27	ISF	CH 32x	H24	424147.1N 0232608.9E	540 (1800)	Equipment associated with ILS 27/ ISF
DME	SOF	CH 73x	H24	424153.2N 0232321.8E	540 (1800)	Co-located DVOR/DME
DVOR (5°E 2020)	SOF	112.6 MHz	H24	424153.2N 0232321.8E	NIL	Co-located DVOR/DME
NDB	WAK	490 kHz	H24	423430.0N 0234216.0E	NIL	NIL

LBSF AD 2.20 МЕСТНИ ЛЕТИЩНИ ПРАВИЛА LOCAL AERODROME REGULATIONS

LBSF AD 2.20.1 Летищни разпоредби

Оперативните процедури, правилата и инструкциите, действащи на територията на Летище София, са част от наръчника за управление и експлоатация на летището.

Документите, регламентиращи дейностите на юг от ПИК, са публикувани на интернет страницата на летище София: <https://www.sofia-airport.eu/en/business/for-airlines/>. Достъпът до северната част на ПИК подлежи на допълнително съгласуване с Контролен център за летищни операции - AOCC (за данни за контакт с AOCC вж. LBSF AD 2.2).

LBSF AD 2.20.2 Координиране на разписания

1. Летище София е класифицирано като летище с улеснени графици от ниво 2 съгласно условията на Регламент (ЕО) №793/2004. Звеното за координация на слотовете на СОФ Кънект АД отговаря за координацията на слотовете на летище София.

a. Заявките (SMA, SCR или GCR) се изпращат до:

СОФ Кънект АД
Слот-координация
1540 София
Бул. Христофор Колумб 1
Република България
Tel.: (+359 2) 937 2171
(+359 2) 937 2159
(+359 2) 937 2148
E-mail: slot.coordination@sof-connect.com
SITA: SOFLDXH
Работно време:
понеделник - петък 0630 - 1900 (0530 - 1800)
събота - неделя 0700 - 1800 (0600 - 1700)

b. Координирането на разписания не се прилага за аварийни кацания и полети за търсене и спасяване. Правителствените и военните полети се потвърждават, така както са заявени;

c. За допълнителна информация, вижте:
<https://www.sofia-airport.eu/en/business/for-airlines/slot-coordination>.

LBSF AD 2.20.3 Наземно Движение

LBSF AD 2.20.3.1 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 буксиране на ВС по маневрената площ;
- d. максимум 5 km/h, когато се осъществява буксиране на ВС по перона;
- e. максимум 3 km/h, когато се осъществява буксиране на ВС в близост до сгради, съоръжения или други ВС.

LBSF AD 2.20.3.2 Отговорности на София Кула

1. София Кула отговаря за:

- a. средства и персонал по маневрената площ на летището;

LBSF AD 2.20.1 Airport Regulations

Operating procedures, rules and instructions acting on the territory of Sofia airport are part of the aerodrome manual for management and operation. Documents regulating the activities south of the RWY are published on Sofia airport web page: <https://www.sofia-airport.eu/en/business/for-airlines/>. Access to the north of the RWY is subject to further coordination with the Airport Operations Control Center - AOCC (for AOCC contact details see LBSF AD 2.2).

LBSF AD 2.20.2 Scheduling Coordination

1. Sofia Airport is classified as a level 2 Schedules Facilitated Airport under the terms of Regulation (EC) №793/2004. The Slot Coordination Unit of SOF Connect AD is responsible for coordinating slots of Sofia airport.

a. All requests (SMA, SCR or GCR) should be sent to:

SOF Connect AD
Slot-coordination Unit
1, Christopher Columbus blvd.
1540 Sofia
Republic of Bulgaria
Tel.: (+359 2) 937 2171
(+359 2) 937 2159
(+359 2) 937 2148
E-mail: slot.coordination@sof-connect.com
SITA: SOFLDXH
Hours of operation:
MON - FRI 0630 - 1900 (0530 - 1800)
SAT - SUN 0700 - 1800 (0600 - 1700)

b. Scheduling coordination is not applicable to emergency landings and search and rescue flights. State and military flights will be granted as requested;

c. For additional information see:
<https://www.sofia-airport.eu/en/business/for-airlines/slot-coordination>.

LBSF AD 2.20.3 Ground Movement

LBSF AD 2.20.3.1 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 the proximity of buildings, installations or other aircraft.

LBSF AD 2.20.3.2 Sofia TWR Responsibilities

1. Sofia TWR is responsible for:

- a. vehicles and persons on the manoeuvring area of the airport;

b. Органът за ОВД не предоставя сепарация на перона и перонните ПР и издава разрешения за рулиране, буксиране/теглене на ВС само в зоната на отговорност, указана на картата на летището (виж LBSF AD 2 - 41.1). Извън тази зона, органът за ОВД издава инструкции и информация за рулиране, буксиране/теглене, 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, издадени 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.

2. Командирът на ВС информира София Кула ако дадено разрешение по КВД не е задоволително. В такива случаи София Кула издава изменено разрешение, ако това е практически възможно.

LBSF AD 2.20.3.3 Светлинни стоп линии

1. Светлинни стоп линии са осигурени на всички входни/изходни ПР на ПИК с изключение на ПР Е и са осветени за защита на активната писта. Светлинните стоп линии ще се използват H24 за предотвратяване на неразрешено излизане на ПР.

2. Всички въздухоплавателни и автотранспортни средства трябва да спрат и изчакат на всички светещи светлинни стоп линии и могат да продължат след като изричното разрешение за излизане или преминаване на ПИК е издадено от София Кула и когато светлините са изключени.

3. Когато светлинни стоп линии не светят, това не представлява разрешение за излизане на ПИК, независимо дали тази ПИК е активна, или не. Изисква се изрично разрешение или инструкция за излизане или преминаване на ПИК.

4. Когато светлинни стоп линии не могат да бъдат изключени поради технически проблем, София Кула ще координира с летищния оператор една от следните мерки:

- физическо изключване на съответната осветена светлинна стоп линия от захранването ѝ;
- физическото затъмняване на светлините на светлинната стоп линия; или
- осигуряване на водещ автомобил за пресичането ѝ от ВС.

LBSF AD 2.20.4 Запуск, буксиране/теглене на ВС

1. Пилотите трябва да установят комуникация със София Кула за разрешение на запуск/буксиране или теглене и трябва да предадат следната информация:

- позивна и тип на ВС;
- номер на самолетната стоянка;
- кодната буква на актуалната информация от ATIS;
- намерение за извършване на антиобледенителна процедура преди излитане.

b. ATS unit is not providing separation on apron and apron TWY and issues clearance for taxiing, push-back/towing aircraft only within ATC Service Boundary, presented on the Aerodrome Chart (see LBSF AD 2 - 41.1). Outside this area, the ATS unit gives instructions and information for taxiing, push-back/towing necessary to maintain an orderly flow of air traffic. During taxiing, the pilot 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 short-cuts are allowed except under the guidance of marshaller or "FOLLOW ME" car or after special instructions given by ATS unit.

2. The pilot-in-command of an aircraft shall inform Sofia TWR if an ATC clearance is not satisfactory. In such cases, Sofia TWR will issue an amended clearance, if practicable.

LBSF AD 2.20.3.3 Stop bars

1. Stop bars are provided at all runway entry/exit points except TWY E and are illuminated to protect active runway. Stop bars will be used by H24 to prevent RWY incursions.

2. All aircrafts and vehicles shall stop and hold at all lighted stop bars and may proceed further after explicit clearance to enter or cross the RWY has been issued by Sofia TWR when the lights are switched off.

3. When stop bars are not lit, this does not constitute an authorisation of any kind to enter a RWY, irrespective if this RWY is active or not. An explicit clearance or instruction to enter or cross any RWY is required.

4. When the stop bars cannot be turned off because of a technical problem, Sofia TWR will coordinate with aerodrome operator one of the following measures:

- physically disconnecting the respective lit stop bar from its power supply;
- physically obscuring the lights of the lit stop bar; or
- providing a follow-me car to lead the aircraft to cross the lit stop bar.

LBSF AD 2.20.4 Start up, push-back/towing of Aircraft

1. Pilots shall contact Sofia TWR for start-up/push-back or towing clearance, and shall provide the following information:

- call sign and type of the aircraft;
- aircraft stand number;
- ATIS acknowledge;
- intention to carry out a de-icing of aircraft before departure.

2. Буксирането на ВС е задължително за освобождаване на самолетни стоянки от 1 до 11. При буксирането на ВС се разрешава запуск само на един двигател. След позициониране на ВС по цялата му дължина на перонния път за рулиране и отстраняване на влекача, авиотехникът подава сигнал за запуск и на другите двигатели.

3. Буксирането е задължително за ВС с код Е при освобождаване на самолетна стоянка 14.

4. ВС може да започне буксиране/теглене след получаване на инструкция или разрешение от София Кула.

5. Екипажът трябва да установи връзка със състава за наземно обслужване, преди да поиска разрешение за буксиране.

6. Пилотите искат разрешение за запуск и/или буксиране, само когато имат непосредствена готовност за изпълнение на тези маневри.

7. Екипажът на ВС трябва да предаде на състава за наземно обслужване разрешението и допълнителните инструкции.

8. Буксираното ВС трябва да бъде с включени навигационни светлини между залеза и изгрева на слънцето. Ако по технически причини това е невъзможно, то буксирането се изпълнява след предварителна координация с оперативен център на летище София.

LBSF AD 2.20.5 Рулиране и паркиране на ВС

1. ВС може да започне рулиране след получаване на инструкции или разрешение от София Кула.

2. Рулирането се извършва по осевите линии на пътищата за рулиране. Не е разрешено отклонение на ВС от осевата линия, освен по инструкции на София Кула.

3. Рулирането по перонните ПР трябва да бъде извършвано с двигатели, работещи в режим IDLE.

4. По време на рулиране по перона пилотът на ВС е отговорен за избягване на сблъскване с друго ВС, превозно средство, персонал или други обекти.

5. София Кула може да издаде 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 екипажа на ВС прецени, че това носи риск за безопасността, трябва да спре на място и да информира София Кула.

6. Отговорност на командира на ВС е да не приема разрешение или инструкция за движение в участък от работната площ, който не съответства на неговия тип ВС.

7. Ограничения за ползване на ПР:

2. Push-back is required to leave aircraft stands from 1 to 11. When performing push-back the aircraft is allowed to start-up only one engine. After the aircraft is completely positioned on the APR TWY and the push-back bar is disconnected, the ground assistant gives a signal for start-up the other engines.

3. Push-back is required for code E aircraft to leave aircraft stand 14.

4. An aircraft shall begin push-back/towing after receiving an instruction or clearance from Sofia TWR.

5. Flight crew should be in contact with the ground handling staff before requesting push-back clearance.

6. Pilots should only request start-up and/or push-back clearance when imminently ready to do so.

7. Flight crew must ensure the ground handling crew is aware of the push-back direction, given in the towing clearance.

8. From sunset to sunrise the pushed-back aircraft shall display its navigation lights. If, this is not possible due to technical reasons, prior coordination with Sofia airport Operations Centre is required.

LBSF AD 2.20.5 Taxiing and parking of Aircraft

1. An aircraft shall commence taxiing after receiving instructions or clearance from Sofia TWR.

2. Taxiway centerlines must be adhered to. Any deviations or short-cuts are not allowed, unless instructed by Sofia TWR.

3. Taxiing on the apron taxiways must be done with engines on IDLE.

4. While taxiing on the apron, the pilot shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects.

5. Sofia TWR may give instructions to aircraft to cross another aircraft's path when on apron or apron TWY. In that case it is the flight crew's responsibility to ensure separation from other aircraft. If the flight crew foresee any safety risk, they shall hold position and advise Sofia TWR.

6. It is the pilot-in-command's responsibility not to accept ATC clearance or instruction for movement into an area not approved for his type of aircraft.

7. Limitations on use of taxiways:

TWY	MAX ACFT code letter	REMARK
A, B, J, K, L, M	E	
C		
BTN TWY N - TWY H	C	Rapid exit TWY, designated for intersection take-off.
BTN TWY H - RWY	E	See item LBSF AD 2.20.6.
D	C	Used only to cross RWY
E, F	E	Rapid exit TWY, designated for intersection take-off.
		See item LBSF AD 2.20.6.
H	E	
BTN TWY A - RWY		No taxiing BTN TWY N - TWY A
N		
BTN TWY B - TWY R	D, E*	No taxiing BTN TWY H - TWY B
BTN TWY R - TWY P	C	* See item 5.1.
BTN TWY P - TWY J	D	
P	D	
Q	-	No taxiing
R	C	
S	C	Code letter C aircraft only allowed by towing, except military aircraft

7.1. Рулирането на ВС с ICAO код E от местостоянки 30A и 33A по ПР N се извършва след като летищният оператор е освободил сервизните пътища, разположени от двете страни на ПР N, в сегмента ПР B - ПР R, от наземна техника и други препятствия.

8. Ограничения при паркиране:
Основен перон

7.1. Aircraft type ICAO Code E taxiing from aircraft stands 30A and 33A on TWY N should be performed after the aerodrome operator has cleared from ground handling equipment and other obstacles the service roads located on both sides of TWY N, in the segment TWY B - TWY R.

8. Parking limitations:
Main apron

ACFT stand	MAX ACFT Code Letter
1, 2	D
3, 4	E
4A, 4B	C
5 - 9	C
10, 11	D
12	C
13	D
14	E
15, 16	D
17 - 29	C
30, 31, 32, 33, 34	C
29A, 31A, 32A, 34A	D
30A, 33A	E

Перон "General Aviation" Север - Изток

General Aviation Apron North - East

ACFT stands	Limitation
35	MAX wingspan 17 m, MAX length 11 m
36 - 38	MAX wingspan 17 m, MAX length 17 m

Перон "General Aviation" Север - Запад

General Aviation Apron North - West

ACFT stands	Limitation
39 - 44	ACFT Code Letter B

Перон "General Aviation" Юг

General Aviation Apron South

ACFT stands	Limitation
12A - 16A	MAX wingspan 17 m, MAX length 21 m

9. Зони за дългосрочен престой

Места за дългосрочен престой в зоните се предоставят при следните ограничения:

9. Long-Term Bays

Places in the long term bays are provided according to following limitations:

Long-Term Bay Q (along TWY Q)	Places 62L and 63L, for ACFT with code letter C, MAX height 12.5 m
Long-Term Bay N (along TWY N, BTN TWY H- TWY B)	Place 64L, for ACFT with code letter D, MAX height 12.5 m Place 65L, for ACFT with code letter C, MAX height 12.5 m
Long-Term Bay H (along TWY H, BTN TWY N - TWY A)	Places 61L, 66L, 67L and 69L, for ACFT with code letter C, MAX height 9.5 m, wingspan up to 28 m and horizontal distance between nose tip and base wheel up to 16 m Place 68L, for ACFT with code letter A, MAX height 8 m

Минималният срок за престой в зоните за дългосрочен престой е 5 дни.

Заявки за ползване на зоните се подават в писмен вид до Оперативен Център на летище София като се посочва тип на въздухоплавателното средство, регистрационен номер и срок за престой.

Придвижването на въздухоплавателните средства към зоните, позиционирането им на местата и напускането им се извършва само чрез буксиране.

В зоните за дългосрочен престой не се допуска рулиране на собствен ход.

LBSF AD 2.20.6 Излитане от позиция

The minimum term for parking in long-term bays is 5 days.

Requests for parking in bays should be sent in written to Sofia airport Operations Centre, indicating the aircraft type, registration number and term for parking.

The movement of aircraft to the bays, positioning on the places and leaving them is provided only by towing.

In the long-term bays is not allowed taxiing under its own power.

LBSF AD 2.20.6 Intersection Take-off

Излитане от позиция може да се изпълни от TWY C, TWY F и TWY S през деня и през нощта, когато видимостта е повече от 2500 m.

Излитане от позиция може да се изпълни от TWY E през деня, когато видимостта е повече от 2500 m.

Пилотите на ВС, които искат или приемат да излетят от позиция, трябва да информират ръководителя на полети при установяване на първоначален контакт със София Кула.

LBSF AD 2.20.7 Продължителност на заемане на RWY

С цел да се осигури минимално време на заемане на RWY, проверката преди излитане трябва да се извърши преди заемането на предварителен старт и всякакви проверки, които трябва да се извършват на RWY се свеждат до минимум.

LBSF AD 2.20.8 Прекратено излитане за тестови цели

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

LBSF AD 2.20.9 Процедури за противообледенителна обработка на ВС

1. Процедурите по противообледенителна обработка на ВС се извършват на специализирани площадки LIMA и BRAVO.

2. Площадка LIMA е разположена между TWY L и TWY H и включва 4 стоянки, които се използват както следва:

2.1 Стоянка 1D, маркирана на TWY L е предназначена за обработка на един самолет, ICAO код E или по-нисък;

2.2 Стоянки 2D и 4D, маркирани в частта от площадката между TWY L и TWY H, за едновременна обработка на два самолета, ICAO код C или по-нисък;

2.3 Стоянка 3D, маркирана в частта от площадката между TWY L и TWY H, за обработка на един самолет, ICAO код D или код E.

3. Площадка BRAVO е разположена между TWY A и TWY B. На площадката са маркирани четири стоянки, които се използват както следва:

3.1 Стоянки 5D и 6D - за едновременна обработка на две въздухоплавателни средства, ICAO код C и по-нисък.

3.2 Стоянки 7D и 8D - за обработка на едно ВС, ICAO код D или код E.

4. Въздухоплавателните средства рулят и спират самостоятелно на указаната стоянка на площадката за противообледенителна обработка.

5. Комуникацията между пилотската кабина и координатора по противообледенителна обработка на ВС на площадката за противообледенителна обработка се осъществява на специално предназначени за целта de-icing честоти 131.625 MHz за площадка LIMA и 121.710 MHz за площадка BRAVO.

Intersection take-off could be performed from TWY C, TWY F and TWY S during the day and the night, and at visibility more than 2500 m.

Intersection take-off could be performed from TWY E during the day and at visibility more than 2500 m.

Pilots requesting or accepting to perform intersection take-off shall inform ATC accordingly on initial contact with Sofia TWR.

LBSF AD 2.20.7 Runway Occupancy

In order to ensure a minimum RWY occupancy time, cockpit checks should be completed prior to line up and any checks requiring completion on the RWY should be kept to minimum.

LBSF AD 2.20.8 Rejected/Aborted Take-off Procedure for Testing Purposes

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

LBSF AD 2.20.9 Aircraft De-icing Procedures

1. Aircraft de-icing procedures are performed at designated places: Aircraft De-icing Pads LIMA and BRAVO.

2. Aircraft De-icing Pad LIMA is located between TWY L and TWY H and includes 4 stands, operated as follows:

2.1 Stand 1D is located at TWY L and is designated for treatment of one aircraft, ICAO code E or lower;

2.2 Stands 2D and 4D are located between TWY L and TWY H for simultaneous treatment of two aircraft, ICAO code C or lower;

2.3 Stand 3D is located between TWY L and TWY H and is designated for treatment of one aircraft, ICAO code D or E.

3. Aircraft De-icing Pad BRAVO is located between TWY A and TWY B. There are four designated stands used as follows:

3.1 Stands 5D and 6D are designated for simultaneous treatment of two aircraft, ICAO Code C or lower;

3.2 Stands 7D and 8D are designated for use by aircraft, ICAO Code E or Code D.

4. Aircraft taxi and stop on their own at the designated stand at the Aircraft De-icing Pad.

5. The communication between the cockpit and the aircraft de-icing coordinator at the Aircraft De-icing Pad carried out on a special de-icing frequencies 131.625 MHz for de-icing pad LIMA and 121.710 MHz for de-icing pad BRAVO.

6. Обработката се осъществява при работещи двигатели на режим "Малък газ", в съответствие със стандартните оперативни процедури за конкретния тип въздухоплавателно средство.

7. Влизане в противообледенителните площадки:

7.1 За площадка LIMA - през TWY L;

7.2 За площадка BRAVO:

a. За стоянки 5D и 6D:

- през TWY J/TWY N и после TWY B по непрекъснатата линия с жълт цвят;

- през TWY H и после TWY B по прекъснатата линия с жълт цвят.

b. За стоянка 7D - през TWY H и после TWY A.

c. За стоянка 8D - през TWY J/TWY N и после TWY B по линията със син цвят.

8. Напускането на противообледенителните площадки се осъществява, както следва:

8.1 За площадка LIMA:

a. За стоянка 1D - по TWY L

b. За стоянки 2D, 3D и 4D - по TWY H

8.2 За площадка BRAVO:

a. За стоянки 5D и 6D - по TWY A;

b. За стоянка 7D - по TWY B;

c. За стоянка 8D - по TWY A.

9. Противообледенителна обработка на ВС, извън специализираните площадки се допуска по изключение на стоянки 29-38 в особени случаи, когато са налице следните обстоятелства:

9.1 Силно обледени ВС, при които не е възможен запуск на двигателите преди обработка;

9.2 Необходимост от заплащане на услугата от екипажа след извършване на процедурата по противообледенителна обработка на ВС.

LBSF AD 2.21 ПРОЦЕДУРИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА NOISE ABATEMENT PROCEDURES

LBSF AD 2.21.1 Общи положения

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

2. Командирът на ВС може да се отклони от процедурите за намаляване на шума само в интерес на безопасността на полета или при указания на ръководителя на полети.

6. Aircraft de-icing is done with engines on IDLE, in accordance with the standard operating procedures for the particular type of aircraft.

7. Aircraft De-icing Pad entry:

7.1 To Aircraft De-icing Pad LIMA - through TWY L;

7.2 To Aircraft De-icing Pad BRAVO as follow:

a. for stands 5D and 6D:

- through TWY J/TWY N and then TWY B by using the unbroken yellow line;

- through TWY H and then TWY B by using the broken yellow line.

b. For stand 7D - through TWY H and then TWY A.

c. For stand 8D - through TWY J/TWY N and then TWY B by using the blue line.

8. Exiting the Aircraft De-icing Pad is performed as follows:

8.1 From Aircraft De-icing Pad LIMA:

a. for stand 1D - along TWY L;

b. for stands 2D, 3D and 4D - along TWY H

8.2 From Aircraft De-icing Pad BRAVO:

a. for stands 5D and 6D - along TWY A;

b. for stand 7D - along TWY B;

c. for stand 8D - along TWY A.

9. Aircraft de-icing out of the areas of the designated Aircraft De-icing Pads is allowed by exception at stands 29-38 in particular cases, under the following circumstances:

9.1 Heavy ice build-up on the aircraft, where it is not possible to start up the engines prior to treatment;

9.2 Necessity of service payment by the crew after completion of the aircraft de-icing procedure.

LBSF AD 2.21.1 General

1. The procedures below are provided to avoid excessive aircraft noise over the populated areas of the city of Sofia.

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

LBSF AD 2.21.2 Отлитане

1. Използването на процедурата за намаляване на шума при отлитане 1 (NADP1), както е посочено в документ 8168, том I на ICAO, е препоръчително за всички турбореактивни ВС, излитащи от летище София. Ако поради оперативни причини не е възможно съответствие с препоръчителната процедура, може да се използва процедура NADP 2.

2. Излитане от позиция от ПИК 27 не се разрешава между 2000 - 0500 (1900 - 0400).

LBSF 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 разходът 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.

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 RWY, времето за заемането и следва да бъде намалено до минимум.

LBSF AD 2.21.4 Избор на използвана RWY

1. Терминът "използвана RWY" се употребява за обозначаване на RWY, която в определен период от време се приема от София КУЛА 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 RWY, метеорологични условия, налични процедури за подход по прибори или въздушната обстановка. При избор на използвана RWY освен скоростта и посоката на приземния вятър, София КУЛА 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 RWY от София КУЛА, при следните обстоятелства:

LBSF AD 2.21.2 Departure

1. The use of noise abatement departure procedure 1 (NADP1) as mentioned in ICAO Doc 8168 Volume I is recommended for all jet aircraft departures from Sofia airport. If for operational reasons compliance with the recommended procedure is not possible, procedure NADP2 may be used.

2. Intersection take-off from RWY 27 is not permitted between 2000 - 0500 (1900 - 0400).

LBSF 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. 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.

LBSF 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 Sofia TWR 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, Sofia TWR 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 Sofia TWR under the following circumstances:

- a. състоянието на повърхността на RWY 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 спирачния ефект е по-нисък от добър;
- h. когато не работи инструменталната система за кацане (ILS) или системата за визуална индикация на гласадата (за операции във VMC);
- i. при усложнена въздушна обстановка.

LBSF AD 2.21.5 Предпочитана RWY за намаляване на шума

1. Предпочитана RWY за намаляване на шума при излитане е RWY 09.
2. Предпочитана RWY за намаляване на шума при кацане е RWY 27.
3. Публикуваните стандартни процедури за отлитане и долитане, в подраздел LBSF 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 използвана RWY 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;
 - c. Тренировъчни полети на ВС с максимално излетно тегло 2000 kg и по-малко на RWY 09;
6. В периода между 0900 - 1200 (0800 - 1100) не се разрешава провеждането на тренировъчни полети в CTR и TMA на летище София.
7. В периода между 2100 - 0400 (2000 - 0300) се разрешава провеждането на тренировъчни полети на ВС с максимално излетно тегло 2000 kg и по-малко на RWY 27.

- 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 visual meteorological conditions) system are not operational;
- i. when complex traffic situation exists.

LBSF AD 2.21.5 Noise preferential RWY

1. Noise preferential RWY for take-off is RWY 09.
2. Noise preferential RWY for landing is RWY 27.
3. The published in AIP Republic of Bulgaria subsection LBSF 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;
 - c. Training flights with maximum take-off weight 2000kg and less on RWY 09;
6. Training flights between 0900 - 1200 (0800 - 1100) within Sofia CTR and TMA are not allowed.
7. Training flights with maximum take-off weight 2000kg and less between 2100 - 0400 (2000 - 0300) are allowed on RWY 27.

8. Планирането и изпълнението на тренировъчни полети в CTR на летище София се разрешава само след предварителна координация със София КУЛА (тел.: +35929374290). Координацията следва да бъде извършена не по-късно от 1 час и не по-рано от 3 часа преди полета.

9. Забранява се планирането на редовни полети от и до летище София между 2100 - 0400 (2000 - 0300).

LBSF 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.

LBSF AD 2.21.7 Наземни изпитания на двигатели

1. Наземните изпитания на двигатели са обект на предварително разрешение от страна на Летищен Контролен Център (виж LBSF AD 2.6).

2. Извършването на наземните изпитания не е обект на разрешение от София Кула.

3. Екипажите, извършващи наземни изпитания на двигатели, трябва да информират София Кула на честота 121.830 MHz.

4. Информация от значение за изпитанията, като температура на въздуха, атмосферно налягане и др. може да бъде получена от София Кула на честота 121.830 MHz.

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

6. Наземните изпитания на двигатели на режим до "малък газ" или други запуски, свързани с техническото обслужване на ВС, се извършват само на места, определени от летищния оператор.

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

LBSF AD 2.22 ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОЛЕТИ FLIGHT PROCEDURES

LBSF AD 2.22.1 Процедури за провеждане на полети по ППП в летищния контролиран район София

LBSF AD 2.22.1.1 Общи положения

8. Flight planning and performing of training flights within Sofia CTR are permitted only after prior coordination with Sofia TWR (phone: +35929374290). The coordination should be done not later than 1 hour and not earlier than 3 hours before the flight.

9. Scheduled flight planning from/to Sofia airport is not permitted between 2100 - 0400 (2000 - 0300).

LBSF 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.

LBSF AD 2.21.7 Engine Ground Run-Ups

1. Engine ground run-ups are subject to prior approval by phone from the Airport Operations Control Center - AOCC (see LBSF AD 2.6).

2. The conduct of engine ground run-ups is not subject to clearance from Sofia TWR.

3. Crews conducting engine ground run-ups shall inform Sofia TWR on frequency 121.830 MHz.

4. Information relevant to the tests, such as air temperature, atmospheric pressure, etc. can be obtained from Sofia TWR on frequency 121.830 MHz by request, if necessary.

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

6. Engine ground run-ups to idle power or other aircraft maintenance related run-ups shall be carried out only at the places designated by the aerodrome operator.

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

LBSF AD 2.22.1 Procedures for IFR flights in Sofia TMA

LBSF AD 2.22.1.1 General

1. Процедурите за долитане и за отлитане са описани и показани съответно на картите STAR и на картите SID.
2. Процедурите за подход и втори кръг са описани и показани на картите IAC.
3. При установяване на радиокомуникация, командирите на ВС потвърждават информацията от ATIS и повтарят стойността на налягането по средно морско ниво (QNH).
4. Командирите на ВС следва да информират органа за ОВД, ако тяхното ВС не може да изпълнява полети по RNAV 1. За такива ВС ще бъдат осигурени радарно векториране и/или конвенционални процедури.
5. 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 София Подход.
6. Освен когато информацията от ATIS е друга, на всички ВС ще се назначава финален подход ILS Z за съответната ПИК. На ВС, докладвали невъзможност за изпълнение на полети по RNAV 1, ще се назначава финален подход ILS Y.

LBSF AD 2.22.1.2 Процедури при загуба на комуникация

1. 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 на 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.
2. 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.

1. Arrival and departure procedures are described and shown on STAR and SID charts respectively.
2. Approach and missed approach procedures are described and shown on IAC charts.
3. Pilots-in-command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when they establish radio contact.
4. Pilot of aircraft unable to perform RNAV 1 operations shall inform the respective ATS unit. For such aircraft radar vectoring and/or conventional procedures will be provided.
5. During a transition 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 require a clearance by Sofia Approach.
6. Unless otherwise specified in ATIS all ACFT will be cleared ILS Z final approach to the relevant RWY. ACFT reported inability to perform RNAV 1 operations will be cleared ILS Y final approach.

LBSF AD 2.22.1.2 Radio communication failure procedure

1. 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 descend from the last cleared level to the minimum descend altitudes according to the chart and fly the subsequent final approach of an IAP.
2. Departure
 - Pilots of aircraft 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.

- Командирите на ВС, под радарно векториране, 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.

LBSF AD 2.22.2 Процедури за провеждане на полети по ПВП

1. Въздушното пространство на контролираната зона (CTR) и контролирания район (TMA) на летище София е контролирано въздушно пространство Class C. Навлизането в това въздушното пространство е обект на КВД разрешение.
2. Всички ВС, изпълняващи полети по ПВП в CTR или TMA на летище София, трябва да спазват ограничение на скоростта от MAX 110 KIAS.
3. Всички полети трябва да спазват изискванията за планиране на полетите, дадени в подраздел ENR 1.10.
4. Всички ВС, изпълняващи полети по ПВП в CTR или TMA на летище София, трябва да бъдат оборудвани с транспондери, с възможност да отговарят на запитване в Mode A - 4096 кода и Mode C с автоматичен доклад на височината по налягане.
5. Командирите на ВС, изпълняващи полети по ПВП, установяват двустранна радиокомуникация със София ПОДХОД най-малко 10 минути преди очакваното навлизане в CTR или TMA на летище София, като предоставят информация за провеждания полет.
6. Полетите по ПВП в CTR на летище София се изпълняват само по публикуваните маршрути за полети по ПВП, освен ако не е съгласувано друго с органите за ОВД.
7. Маршрутите за полети по ПВП в CTR и TMA на летище София са изобразени на картата на стр. LBSF AD 2 - 59.1.
8. Указанията на съответния орган за ОВД може да съдържат инструкции за директен полет.
9. Пилотите може да очакват указания за изчакване на точки от маршрута.
10. Пилотите трябва да се придържат към указаните пътни линии и не трябва да излизат извън пределите на 2.0km (1.1 NM) около тях, без разрешение от съответния орган за ОВД.

LBSF AD 2.22.2.1 Долитане и отлитане

1. Пилотите може да очакват инструкции за изчакване на точки:
 - a. **GIMEG**
Десни завои на височина 2300FT AMSL
 - b. **IDLOR**
Леви завои на височина 3500FT AMSL

- Pilots 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.

LBSF AD 2.22.2 Procedures for VFR Flights

1. The airspace of Sofia CTR and Sofia TMA is controlled airspace Class C. Entering into this airspace is subject to ATC clearance.
2. All aircraft performing VFR flights in Sofia CTR or Sofia TMA shall comply with speed limit MAX 110 KIAS.
3. All flights shall comply with flight planning requirements given in section ENR 1.10.
4. All aircraft performing VFR flights in Sofia CTR or Sofia TMA shall be equipped with SSR transponder capable to respond to Mode A interrogations with 4096 codes and Mode C interrogations with automatic pressure altitude reporting.
5. Pilots-in-command of aircraft performing VFR flights shall establish two-way radio communication with SOFIA APP at least 10 minutes before expected entrance of Sofia CTR or Sofia TMA and shall forward information about the flight.
6. All VFR flights in Sofia CTR shall be conducted only via published VFR routes, unless otherwise coordinated with ATS units.
7. The routes for VFR flights in Sofia CTR and Sofia TMA are depicted on the chart on page LBSF AD 2 - 59.1.
8. Instructions of the respective ATS unit may contain clearance for DCT flight.
9. Pilots may expect instructions to hold over points along the route
10. Pilots must adhere as close as possible to the prescribed track and should not leave the confines of 2.0km (1.1 NM) on either side of the nominal track unless cleared by the respective ATS unit

LBSF AD 2.22.2.1 Arrivals and Departures

1. Pilots may expect instructions to hold over points:
 - a. **GIMEG**
Right turns at 2300FT AMSL.
 - b. **IDLOR**
Left turns at 3500FT AMSL

2. Всички ВС, долитащи/отлитащи от/към летище София трябва да бъдат с включени светлини за по-ясно обозначаване на ВС.

LBSF AD 2.22.2.2 Транзитни полети

1. Транзитните полети по ПВП през CTR и TMA на летище София трябва да се избягват.

2. За полети между точки GIMEG и IDLOR, или извън публикуваните маршрути за полети по ПВП, пилотите трябва да отчитат вероятност за изчакване от 30 минути или повече.

3. Препоръчва се пилотите да планират транзитни полети по маршрутите за полети по ПВП, публикувани в подраздел ENR 3.3 и изобразени на карта на въздушно пространство от GND до 10500 ft AMSL на стр. ENR 6.1 - 1.

LBSF AD 2.22.2.3 Процедури при загуба на комуникация

1. Установете вторичен код 7600;

2. Напуснете CTR и TMA на летище София като стриктно следвате публикуваните маршрути;

3. Насочете се към друго летище;

4. Ако не считате полетът до друго летище за безопасен, продължете по установения маршрут до съответната зона за изчакване при загуба на комуникация, като не прелитате над летище София и не пресичате продължението на оста на пистата:

a. **RCF N** (северно от летище София)
424307N 0232549E
Височина за изчакване 500 FT AGL.

b. **RCF S** (южно от летище София)
424034N 0232613E
Височина за изчакване 500 FT AGL.

5. Превключвайте светлините за кацане и наблюдавайте София КУЛА за визуални сигнали.

LBSF AD 2.22.2.4 Местни полети в CTR на летище София

1. След изпълнение на изискванията за планиране на полетите, дадени в подраздел ENR 1.10, командирите на ВС изискват вторичен код на телефон: +359 937 4244.

2. Не по-късно от 10 минути преди излитане командирите на ВС установяват двустранна радиокомуникация със София ПОДХОД (вижте LBSF AD 2.18), и искат разрешение за отлитане, като предават следната информация:

- Опознавателен индекс на ВС;
- Летище на излитане;
- Маршрут на полета;
- Първоначална желана височина;
- Разчетно време за излитане;

2. All aircraft arriving/departing to/from Sofia airport shall turn their landing lights on in order to ensure clear visual identification.

LBSF AD 2.22.2.2 Transit flights

1. Transit VFR flights through Sofia CTR and Sofia TMA should be avoided.

2. For flights between points GIMEG and IDLOR, or outside the published VFR routes, the pilots should account the probability for holding for 30 minutes or more.

3. Pilots are recommended to plan transit flights along the VFR routes published in subsection ENR 3.3 and depicted on the EN - ROUTE CHART from GND to 10500 ft AMSL on page ENR 6.1 - 1.

LBSF AD 2.22.2.3 Radio Communication Failure

1. SQUAWK 7600;

2. Leave Sofia CTR and Sofia TMA strictly following the published routes;

3. Proceed to a different aerodrome;

4. If flying to a different aerodrome is considered unsafe, proceed via the established route to the respective RCF holding pattern without overflying Sofia AD and without crossing the extended RCL:

a. **RCF N** (North of Sofia airport)
424307N 0232549E
Holding altitude 500 FT AGL.

b. **RCF S** (South of Sofia airport)
424034N 0232613E
Holding altitude 500 FT AGL.

5. Flash landing lights and watch Sofia TWR for visual signals.

LBSF AD 2.22.2.4 Local flights in Sofia CTR

1. After fulfilling flight planning requirements provided in subsection ENR 1.10, the pilots-in-command shall request secondary surveillance code (SSR) by phone: +359 937 4244.

2. Not later than 10 minutes before departure, the pilots-in-command shall establish two-way radio communication with Sofia Approach (see LBSF AD 2.18) and request departure clearance by submitting the following information:

- Call sign;
- Aerodrome of departure;
- Flight route;
- Initial requested altitude;
- Estimated time of departure;

- Получена информация от ATIS;
 - Предварително получен втори код;
 - Друга информация.
3. София ПОДХОД предава на екипажа:
- Разрешение за отлитане;
 - Втори код (когато не е докладван предварително);
 - Назначено време за излитане*;
 - Друга информация (информацията от ATIS, когато не е докладвана, трафик информация, активни ВРЗ, опасни и ограничени зони и др.);
 - Честотата на органа за ОВД, с който да установи комуникация след излитане.

Забележка: София ПОДХОД може да задържи излитането на ВС с цел осигуряване на безопасност и експедитивност при обслужване на въздушното движение.*

4. След излитане командирите на ВС докладват на София ПОДХОД:
- Опознавателен индекс на ВС;
 - Маршрут на полета;
 - Височина, която набира;
 - Разчетно време за следващата точка по маршрута.

5. При долитане към летище/вертолетно летище по местоназначение:
- Командирите на ВС докладват, когато наблюдават летището/вертолетното летище по местоназначение и са готови за кацане;
 - София ПОДХОД информира ЕВС, че може да извърши кацане по своя преценка (на своя отговорност);
 - След кацане на летище/вертолетно летище, командирите на ВС незабавно докладват на София ПОДХОД, фактическото време на кацането.

LBSF AD 2.22.3 Провеждане на полети в условия на ниска видимост

1. ПИК 27 е оборудвана със средства, позволяващи изпълнението на подход и кацане по категория II/III/IIIB.
2. Процедури при ниска видимост на летище София се прилагат при следните стойности на метеорологичните елементи:
- a.** видимост на ПИК в първата третина (TDZ) под 550 m и/или долна граница на облаците по-ниска от 200 ft, при подход и кацане на ВС по категория II/III/IIIB;
- b.** видимост на ПИК под 550 m и/или долна граница на облаците по-ниска от 200 ft, при излитане на ВС.

- Received ATIS information;
 - Secondary surveillance code received in advance;
 - Other information.
3. Sofia Approach shall transmit to the aircraft crew:
- Departure clearance;
 - Secondary surveillance code (when not reported in advance);
 - Designated take-off time*;
 - Other information (ATIS information, when not reported, activated TRA, danger and restricted areas, etc.);
 - Frequency of an ATS unit with which to establish communication after take-off.

Note: Sofia Approach may hold the particular take-off ensuring safety and efficiency of the air traffic services.*

4. After take-off the pilots-in-command shall report to Sofia Approach:
- Call sign;
 - Flight route;
 - Climbing altitude;
 - Estimated time over the next waypoint.

5. Upon arrival at the destination aerodrome/heliport:
- The pilots-in-command shall report when establishing visual contact with the destination aerodrome/heliport and are ready for landing;
 - Sofia Approach advises the crew that they can perform landing at their discretion (responsibility);
 - The pilots-in-command shall report to Sofia Approach the actual time of landing immediately after landing at the aerodrome/heliport.

LBSF AD 2.22.3 Operations in Low Visibility Conditions

1. RWY 27 is equipped and approved for Category II/III/IIIB approach and landing operations.
2. Low visibility procedures at Sofia airport are in force when:
- a.** runway visual range (RVR) in TDZ is below 550 m and/or height of cloud base below 200 ft, in case of Category II/III/IIIB approach and landing operations;
- b.** runway visual range (RVR) in TDZ is below 550 m and/or height of cloud base below 200 ft for departure operations.

3. Излитане с използване на насочващ сигнал от курсовия предавател на ILS се изпълнява само на ПИК 27, при условие, че са в сила процедурите за подход и кацане по категория IIIA/IIIB.

4. Пилотите, които желаят да изпълнят излитане с използване на насочващ сигнал от курсовия предавател на ILS трябва да информират летищната контролна кула за това, при искане на разрешение за запуск.

5. В условия на ниска видимост не се изпълнява излитане от позиция.

6. Пилотите ще бъдат информирани, когато се прилагат процедури при намалена видимост, чрез ATIS или чрез предаване на работната честота.

7. За освобождаване на ПИК в условия на ниска видимост се използват всички пътища за рулиране, оборудвани със светлинна осева линия и пилотът на ВС трябва да освободи ПИК по първия подходящ път за рулиране.

8. Пилотът на ВС докладва за освобождаването на ПИК, когато цялото ВС е пресякло съответното място за изчакване до ПИК.

9. Интервалът между две кацащи ВС трябва да бъде такъв, че първото ВС да може да освободи чувствителната зона на LOC 27, преди второто ВС да достигне 4 NM от точката на опиране.

10. ВС ще бъдат векторирани за захват на ILS не по-близо от 10 NM от точката на опирането.

11. ВС рулират самостоятелно по ПР или перонен ПР с работеща светлинна осева линия, с изключение на следните случаи:

a. Когато ЕВС докладва, че състоянието на ПР или перонният ПР не позволява самостоятелно рулиране (напр. покритие от сняг).

b. Когато ВС рулира след кацане за стоянки 4, 4A, 4B, 5, 6, 11, 12A, 13A, 14A, 15A, 16A, 29A, 30A, 31A, 32A, 33A и 34, задължително се използва водеща кола/сигналист.

12. Рулиране на ВС по ПР и/или перонен ПР без работеща светлинна осева линия:

a. При видимост на ПИК (RVR) равна или по-голяма от 550 m, ВС рулират самостоятелно. Водеща кола се осигурява при поискване.

b. При видимост на ПИК (RVR) по-малка от 550 m, се осигурява водеща кола за ПР и/или перонен ПР, които нямат работеща светлинна осева линия.

13. При пълен отказ на светотехническо оборудване на пътищата за рулиране, се осигурява във всеки момент от време по маневрената площ да има само едно движещо се ВС.

14. Мястото за изчакване до ПИК на ПР C, E и F не се използва при въведени процедури за ниска видимост, за да се избегне нарушение на чувствителната зона на ILS.

3. Guided take-off shall be applied only from RWY 27 in case category IIIA/IIIB approach and landing procedures are in operation.

4. Pilots who wish to perform guided take-off shall inform TWR upon requesting start-up clearance.

5. Intersection take-off shall not be performed in Low Visibility Conditions.

6. Pilots will be informed when the Low Visibility Procedures are in force by ATIS broadcast or by RTF.

7. All taxiways, equipped with center line lighting shall be used for vacating the RWY in Low Visibility Conditions, and pilots should vacate the RWY via the first suitable taxiway.

8. Pilot shall report RWY VACATED when the entire aircraft is beyond the relevant RWY holding point.

9. Separation between two aircraft carrying out approach shall ensure that the first aircraft will vacate the sensitive area of LOC 27, before the second arriving aircraft reaches a point 4 NM from touchdown position.

10. Aircraft will be vectored to intercept ILS at least 10 NM from touch down.

11. Aircraft will taxi on their own on TWY or Apron TWY with operating centerline lights, except the following cases:

a. When aircraft crew report that the condition of the TWY or Apron TWY does not allow the aircraft to taxi on their own (e.g. snow coverage).

b. When after landing the aircraft is taxiing to stands 4, 4A, 4B, 5, 6, 11, 12A, 13A, 14A, 15A, 16A, 29A, 30A, 31A, 32A, 33A and 34, it is obligatory to use the assistance of a follow-me car/signalman.

12. Taxiing of an aircraft on TWY and/or Apron TWY without operating centerline lights:

a. When RVR is 550 m or more, the aircraft taxi on their own. A follow-me car is provided upon request.

b. When RVR is less than 550 m, a follow-me car is available for TWY and/or Apron TWY with not operating centerline lights.

13. In total failure of TWY lighting equipment, it is ensured that there is only one moving aircraft at any point of the manoeuvring area.

14. RWY holding point at TWY C, E and F shall not be used when Low Visibility Procedures are in force to avoid infringing the ILS sensitive area.

15. Рулиране в условията на ниска видимост на ВС от северния перон до предварителен старт на ПР S и при освобождаване на ПИК към северния перон, след предварителен старт на ПР S се извършва на отговорност на командира на ВС.

16. Теглене на ВС при въведени процедури за ниска видимост се разрешава само с водеща кола при:

- a. изпълнение на полети; или
- b. преместване на ВС от/до контактна стоянка; или
- c. преместване на ВС от стоянка до хангар.

17. Забрани и ограничения за теглене на ВС при въведени процедури за ниска видимост:

a. Теглене на ВС при въведени процедури за ниска видимост от северния перон към южния перон и обратно не се разрешава;

b. Теглене на ВС от/до техническа стоянка се осъществява при стойности на видимостта на ПИК (RVR) по-големи от 550 m.

18. Ръководител полети КУЛА не дава разрешение за едновременно буксиране (push-back) на две или повече ВС, паркирани на стоянки от 5 до 11 и стоянки от 1 до 4.

19. Когато се прилагат процедури за провеждане на полети при ниска видимост, може да се очаква намалена пропускателна способност на летище София, поради увеличените сепарации между долитащите ВС, които изискват тези процедури. Освен преобладаващите метеорологични условия на летището, фактор за намаляване на пропускателната способност на летището за кацане може да бъде и отказ на технически средства.

Забележка: Пилотите на ВС, които желаят да изпълнят подход и кацане по CAT II/IIIA/IIIB за тренировъчни цели при условия по-добри от CAT I трябва да информират за това органите за ОВД предварително.

Внимание: Чувствителната зона на ILS няма да бъде защитена за тренировъчни цели.

LBSF AD 2.22.4 Усъвършенствана система за ръководство и контрол на наземното движение на летище София (A-SMGCS)

1. Усъвършенстваната система за ръководство и контрол на наземното движение е инсталирана на летище София от ДП РВД. Усъвършенстваната система за ръководство и контрол на наземното движение се базира на сложна система за многоточково позициониране, допълнено от радар за наземно движение (РНД). Системата подпомага контрола на движението по маневрената площ, особено при условия на намалена видимост.

15. Taxiing of aircraft in Low Visibility Conditions from the north apron to TWY S holding position and when vacating RWY to the north apron, after TWY S holding position, shall be performed on the pilot-in-command responsibility.

16. Towing of aircraft, when Low Visibility Procedures are in force shall be allowed only by a follow me car assistance during:

- a. flight operations; or
- b. removal of aircraft from/to a contact aircraft stand; or
- c. removal of aircraft from an aircraft stand to a hangar space.

17. Prohibitions and restrictions for towing of aircraft when Low Visibility Procedures are in force:

a. Towing of aircraft from the north apron to the south apron and vice versa when Low Visibility Procedures are in force is not allowed;

b. Towing of aircraft from/to a technical stand shall be allowed at RVR values higher than 550 m.

18. TWR controller shall not give a simultaneous push-back clearance of two or more aircraft, parked at aircraft stands from 5 to 11 and stands from 1 to 4.

19. When Low Visibility Procedures are in force a reduced landing capacity can be expected at Sofia airport due to the requirement for increased spacing between arriving aircraft. In addition to the prevailing weather conditions, such factors as equipment serviceability may also have an impact on actual landing capacity at the airport.

Remark: Pilots wishing to conduct CAT II/IIIA/IIIB approaches and landing for training purposes in better than CAT I conditions shall inform ATC in advance.

Attention: ILS sensitive area will not be protected for training purposes.

LBSF AD 2.22.4 Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) at Sofia aerodrome

1. Advanced Surface Movement Guidance and Control System is being installed at Sofia Airport by BULATSA. The A-SMGCS is based on features of Local Area Multilateration complemented by single Primary Surface Movement Radar. The system will support the Air Traffic Control of airport operations on Manoeuvring Area and especially in Low visibility conditions.

2. Усъвършенстваната система за ръководство и контрол на наземното движение използва множество устройства за придобиване и представяне пред ръководителите на полети на изображение, което ще позволи на органите за ОВД да поддържат опознаването на известния основен трафик за постигане на ситуационна ориентираност във всякакви условия.

3. Изисквания към пилотите/операторите

3.1 Определени наземни превозни средства работещи по маневрената площ на летището ще бъдат оборудвани със скуйтери, работещи в режим „Селект“ и излъчващи уникален код, позволяващ на органите за ОВД да проследяват тяхната позиция и да поддържат опознаване. Тези транспондери работят в съответствие с установени местни летищни процедури.

3.2 Използването на техниките за многоточково позициониране с използване на режим „Селект“ (Mode S) зависи от правилното използване на самолетните транспондери работещи в този режим. В този контекст подходящото настройване на транспондерите на ВС е от изключително значение за правилното функциониране на A-SMGCS и осигуряване на функцията за обзор на маневрената площ в интерес на обслужването на въздушното движение и летищните операции.

3.3 Неподходящите настройки на транспондерите работещи в режим „Селект“ може да повлияе негативно на способностите на A-SMGCS и системите за избягване на сблъскване във въздуха (ACAS). В допълнение, подобно неподходящо използване на транспондерите би могло да окаже значително негативно влияние на честотния спектър на честоти 1030/1090 MHz.

3.4 От пилотите на ВС се изисква да използват транспондерите в съответствие със следните процедури:

3.4.1 При излитане:

a. На ръкава/стоянката преди искане за избутване или запуск:

- Транспондерът се включва в режим “Standby” (Транспондерът и системата за избягване на сблъскване във въздуха не излъчват);
- В зависимост от оборудването на ВС, се въвежда идентификационния индекс на полета от поле 7 на представения за полета полетен план или ако не е бил попълнен такъв се въвежда регистрационния знак;
- Когато се получи от органите за ОВД се въвежда вторичния код в режим A.

b. Преди искане за избутване или рулиране (което от двете е първо):

- Избира се режим на работа само на транспондера в режим “Селект”. Системата за избягване на сблъскване във въздуха е в режим на изчакване (не излъчва запитвания).

2. A-SMGCS uses a number of devices to acquire and present to ATCO a picture that will enable the ATS units to maintain known traffic identity and situational awareness in any conditions.

3. Requirements to pilots/airport operators

3.1 Certain designated vehicles operating on the Manoeuvring Area will carry functioning Mode S squitters transmitting a unique code allowing ATS units to monitor their position and maintain their identity. These squitters will operate in accordance with local airport procedures.

3.2 The use of Mode S Multilateration techniques in the context of Sofia ATC implementation of A-SMGCS is dependent on flight crew ensuring proper functioning of aircraft Mode S transponders. In such context, the proper settings of Mode S transponders by flight crew, when operating on the Movement Area, is central to ensuring the integrity of the A-SMGCS aerodrome surveillance function for the benefit of ATS, the airport operators and the airlines.

3.3 Improper settings of Mode S transponders may negatively affect the performance of both A-SMGCS and ACAS. In addition, such improper settings can also have significant negative impacts on the 1030/1090 MHz (Mode A) environment.

3.4 Pilots are required to operate aircraft transponders in accordance with the following procedures:

3.4.1 On departure

a. At the Gate/Stand prior to request push back or startup:

- Select “Standby mode” (e.g.: STBY. Transponder and ACAS in standby/does not transmit);
- According to Aircraft equipment, enter the call sign described in Item 7 of submitted FPL, or, if no FPL has been filled, enter the aircraft registration mark;
- Enter the discrete Mode A code obtained from ATS.

b. Prior to request for push-back or taxi (whichever is earlier):

- Select Operation Mode S transponder only. ACAS into Standby (i.e. not transmitting interrogations).

c. На предварителен старт преди ПИК за излитане (позиция за изчакване преди ПИК):

- Избира се режим на работа на транспондера и работа на системата за избягване на сблъсквания във въздуха в режим предупреждение за трафик и предложение за действие (TA/RA).

3.4.2 При кацане:

a. Докато се намира на ПИК до напускането ѝ:

- Транспондерът се задържа включен в режим на работа на транспондер и работа на системата за избягване на сблъсквания във въздуха в режим предупреждение за трафик и предложение за действие (TA/RA).

b. След освобождаване на ПИК:

- Веднага, когато е възможно се превключва в режим работа само на транспондера в режим „Селект“. Системата за избягване на сблъскване във въздуха е в режим на изчакване (не излъчва запитвания).

c. При окончателно паркиране на стоянката/ръкава:

- Транспондерът се включва в режим на изчакване (Транспондерът и Системата за избягване на сблъскване във въздуха не излъчват).

LBSF AD 2.23 ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ **ADDITIONAL INFORMATION**

LBSF AD 2.23.1 Контрол на птици и диви животни

Контролът за наличие на птици и животни в летателното поле се осъществява в непрекъснат 24 часов режим от специализирана служба на летище София.

Деятността по намаляване опасността от сблъсък на въздухоплавателно средство с птици и животни и недопускането им около и на ПИК се осъществява чрез патрулиране, прогонване с помощта на акустични системи, и пиротехнически средства, както и поддържане на некомфортна среда.

LBSF AD 2.23.2 Определяне на базовата линия за измерване определени дистанции за излитане от позиция

1. Базовата линия за измерване, от която намалените обявени разстояния за излитане трябва да се изчислят, се дефинира от пресичането на задния край на съответната ПР със страничния ръб на ПИК, както е показано на фигурата по-долу. Загубата на дължина на ПИК поради разположение на ВС преди излитане трябва да се вземе предвид от операторите за изчисляване на излетното му тегло (ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 5.2.8.).

c. At RWY holding position of the departure RWY:

- Select Operation Mode S transponder and ACAS in TA/RA mode.

3.4.2 On arrival

a. On the Runway until RWY vacated:

- Keep selected Operation Mode S transponder and ACAS in TA/RA mode.

b. After RWY vacated:

- As soon as practicable select Operation Mode S transponder only, ACAS into Standby (i.e. not transmitting interrogations).

c. When fully parked at the Stand/Gate:

- Select “Standby mode” (i.e. transponder and ACAS in standby do not transmit).

LBSF AD 2.23.1 Bird hazard and wildlife management services

Bird hazard and wildlife management services are conducted within the airport boundary on a 24h basis by a specialized unit at Sofia airport.

The activities of reducing bird and wildlife hazards are performed by bird-strike acoustic systems and pyrotechnics, patrolling and maintenance of uncomfortable environment.

LBSF AD 2.23.2 Determination of datum line for intersection take-off

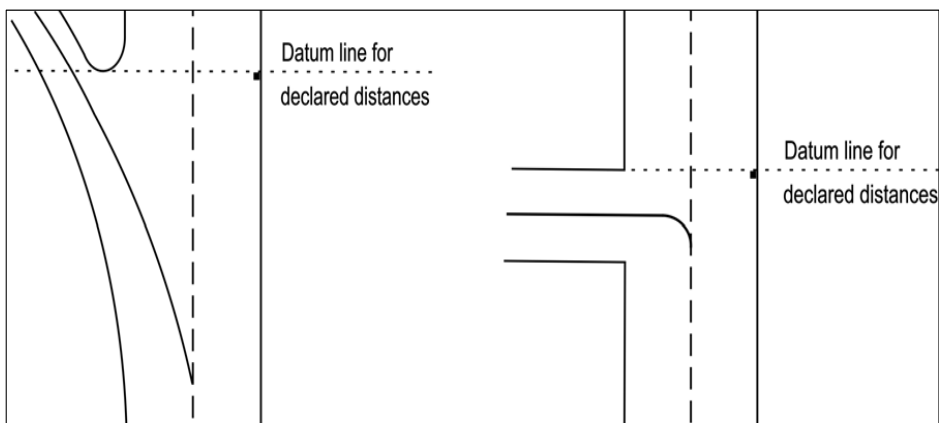
1. The datum line from which the reduced runway declared distances for take-off should be determined is defined by the intersection of the downwind edge of the specific taxiway with the runway edge as shown in the diagram below. The loss of runway length due to alignment of the aircraft prior to take-off should be taken into account by the operators for the calculation of the aircraft's take-off weight (ICAO Annex 6, Part 1, paragraph 5.2.8.).

2. При осъществяване на излитане от позиция с ъгъл на пресичане на ПР с ПИК от 30° (скоростни ПР С и Е) и когато осевата линия на ПР продължава до съвпадането ѝ с осевата линия на ПИК, трябва да се отчете загуба на разстояние от поне 200 m.

3. Знакът за оставащо разстояние на ПИК показва съответното разстояние за разполагаемата дължина на разбега (ICAO Annex 14, Volume 1, paragraph 5.4.3.5). Пилотите трябва да се съобразят с предходната точка 2.

2. If an intersection take-off will take place from an intersection with an angle of 30° (rapid exit taxiways C and E), and the taxiway centre line is followed until the runway centre line, there is a loss of line-up distance of at least 200 m.

3. The take-off intersection sign indicates the relevant TORA (ICAO Annex 14, Volume 1, paragraph 5.4.3.5). Pilots should take into account previous paragraph 2.



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

Аеронавигационните карти за летище София са включени в следния ред:

The aeronautical charts for Sofia AD are included in the following order:

1	Карта на летището - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	Sofia ADC	LBSF AD 2 - 41.1/ LBSF AD 2 - 41.2
2	Карта за паркиране и присъединяване - ICAO Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO	Sofia PDC 1 Sofia PDC 2	LBSF AD 2 - 43.1/ LBSF AD 2 - 43.2 LBSF AD 2 - 43.3/ LBSF AD 2 - 43.4
3	Карта на летищните препятствия - ICAO Aerodrome Obstacle Chart - ICAO	Sofia RWY 09/27 AOC	LBSF AD 2 - 47.1
4	Карта на местността за точен подход по прибори - ICAO Precision Approach Terrain Chart - ICAO	Sofia RWY 27	LBSF AD 2 - 49.1
5	Карта на минималните абсолютни височини при използване на средства за обзор - ICAO ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO	Sofia	LBSF AD 2 - 51.1/ LBSF AD 2 - 51.2 LBSF AD 2 - 51.3/ LBSF AD 2 - 51.4
6	Карти на стандартни схеми за отлитане по прибори (SID) - ICAO Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO	Sofia RNAV RWY 09	LBSF AD 2 - 53.1/ LBSF AD 2 - 53.2 LBSF AD 2 - 53.3/ LBSF AD 2 - 53.4
		Sofia RWY 09	LBSF AD 2 - 53.5/ LBSF AD 2 - 53.6
		Sofia RNAV RWY 27	LBSF AD 2 - 53.7/ LBSF AD 2 - 53.8 LBSF AD 2 - 53.9/ LBSF AD 2 - 53.10
		Sofia RWY 27	LBSF AD 2 - 53.11/ LBSF AD 2 - 53.12
7	Карти на стандартни схеми за долитане по прибори (STAR) - ICAO Standard Arrival Charts - Instrument (STAR)- ICAO	Sofia RNAV RWY 09	LBSF AD 2 - 55.1/ LBSF AD 2 - 55.2 LBSF AD 2 - 55.3/ LBSF AD 2 - 55.4 LBSF AD 2 - 55.5/ LBSF AD 2 - 55.6
		Sofia RNAV RWY 27	LBSF AD 2 - 55.7/ LBSF AD 2 - 55.8 LBSF AD 2 - 55.9/ LBSF AD 2 - 55.10
		Sofia RNAV RWY 27 - NISVA 2K	LBSF AD 2 - 55.11/ LBSF AD 2 - 55.12

8	Карти за подход по прибори - ICAO Instrument Approach Charts - ICAO	Sofia ILS z or LOC z RWY 09	LBSF AD 2 - 57.1/ LBSF AD 2 - 57.2
		Sofia ILS y or LOC y RWY 09	LBSF AD 2 - 57.3/ LBSF AD 2 - 57.4
		Sofia RNP RWY 09	LBSF AD 2 - 57.5/ LBSF AD 2 - 57.6/ LBSF AD 2 - 57.7/ LBSF AD 2 - 57.8
		Sofia VOR RWY 09	LBSF AD 2 - 57.9/ LBSF AD 2 - 57.10
		Sofia ILS z CAT II & III or LOC z RWY 27	LBSF AD 2 - 57.11/ LBSF AD 2 - 57.12
		Sofia ILS y CAT II & III or LOC y RWY 27	LBSF AD 2 - 57.13/ LBSF AD 2 - 57.14
		Sofia RNP RWY 27	LBSF AD 2 - 57.15/ LBSF AD 2 - 57.16/ LBSF AD 2 - 57.17/ LBSF AD 2 - 57.18
		Sofia VOR RWY 27	LBSF AD 2 - 57.19/ LBSF AD 2 - 57.20
9	Карти за визуален подход - ICAO Visual Approach Charts - ICAO	Sofia	LBSF AD 2 - 59.1/ LBSF AD 2 - 59.2/ LBSF AD 2 - 59.3/ LBSF AD 2 - 59.4/ LBSF AD 2 - 59.5/ LBSF AD 2 - 59.6

INTENTIONALLY LEFT BLANK