

ИНСТРУКЦИЯ № 4444 от 14.06.2007 г. за управление на въздушното движение
Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 58 от 17.07.2007 г., в сила от 18.11.2007 г.

Глава първа

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел I

Действие на правилата за полети и процедурите за обслужване на въздушното движение

Чл. 1. Процедурите, съдържащи се в тази инструкция, допълват процедурите по Наредба № 2 от 1999 г. за правилата за полети (обн., ДВ, 26 от 1999 г.; изм., бр. 109 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 97 от 2001 г.; попр., бр. 107 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 94 от 2005 г.) и Наредба № 11 от 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България (обн., ДВ, бр. 50 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 109 от 1999 г.).

Чл. 2. Процедурите в тази инструкция се основават на правилата на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО), съдържащи се в "Doc 4444-ATM/501" и съдържат процедури от "Doc 7030" и "Doc 8168".

Чл. 3. Обхватът на тази инструкция съвпада с този на наредбите по чл. 1 .

Чл. 4. (1) Целите на контрола на въздушното движение (КВД) не включват предоставяне на информация за сблъскване на въздухоплавателно средство (ВС) с терена.

(2) Процедурите, описани в тази инструкция, не освобождават пилота на ВС от отговорността за предприетите от него действия, така че всяко разрешение, дадено от орган за обслужване на въздушното движение, да осигурява безопасност по отношение на сблъскване на ВС с терена. Когато се осъществява радарно векториране на ВС или се дава разрешение за директен полет извън трасетата за обслужване на въздушното движение (ОВД) на ВС, изпълняващо полет по правилата за полети по прибори (ППП), се прилагат изискванията по чл. 532 и 533 .

Глава втора

УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА ПРИ ОВД

Раздел I

Общи сведения

Чл. 5. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД ГВА) контролира предоставяното ОВД от доставчика на аеронавигационно обслужване (ДАНО), получил свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване от ГД ГВА, както и процедурите по ОВД, приложими във въздушното пространство или на летищата на Република България, така че да бъдат подходящи и адекватни за поддържане на установено приемливо ниво на безопасност при осигуряване на обслужване на въздушното движение.

Чл. 6. (1) Дейностите по управление на безопасността при ОВД се извършват от квалифициран персонал на ДАНО.

(2) За осигуряване поддържането на безопасността при ОВД ДАНО въвежда систематични програми за управление на безопасността и капацитета при КВД в Република България.

Чл. 7. В случаите, когато Република България е страна по регионално споразумение за въздушна навигация, програмите за управление на безопасността при ОВД се изготвят въз основа на споразумението.

Раздел II

Цели

Чл. 8. Целите на управлението на безопасността при ОВД са:

1. постигане и поддържане на установеното ниво на безопасност при ОВД в границите на обслужваното въздушно пространство и летищата на Република България;
2. прилагане на мерки за повишаване на безопасността.

Раздел III

Дейности по управление на безопасността при ОВД

Чл. 9. Програмата за управление на безопасността при ОВД включва:

1. наблюдение на нивата на безопасност и откриване на всяка негативна тенденция по отношение на безопасността;
2. контролни дейности по безопасност в органите за ОВД;
3. оценки по безопасност на планирано въвеждане на промени в организацията на въздушното пространство, нови технически средства и нови или променени процедури за ОВД;
4. механизъм за определяне необходимостта от прилагане на мерки за безопасност.

Чл. 10. Дейностите в програмата за управление на безопасността при ОВД по чл. 9 трябва да бъдат цялостно документирани. Документацията се съхранява за срок 5 години.

Раздел IV

Контрол на нивата на безопасност

Чл. 11. Данните, свързани с безопасността, се събират и се преглеждат най-малко веднъж годишно от ДАНО, за да може систематично да се оценява постигнатото ниво на безопасност, тъй като въздействието върху безопасността от въвеждането на определена система (процедури, оборудване и персонал) или промяна в нея не може да се установи, преди да възникне инцидент.

Чл. 12. Доставчикът на аеронавигационно обслужване установява система за докладване на авиационни събития от персонала на органите за ОВД, за да се улесни събирането на информация за действителни или потенциални рискове или недостатъци, свързани с осигуряването на ОВД, включително:

1. организация на въздушното пространство;
2. процедури;
3. системи за комуникация, навигация и обзор;
4. други значими за безопасността системи и оборудване;
5. натовареността на ръководителя на полети (РП) на работно място.

Чл. 13. Докладите, свързани с безопасността при ОВД, включително докладите за инциденти, се преглеждат и анализират от ДАНО след постъпването им, за да се открие всяка неблагоприятна тенденция в броя и видовете инциденти, които възникват.

Чл. 14. Докладите за надеждността на съоръженията и системите за ОВД, за откази и влошаване на работата на комуникационните средства, обзора и други значими за безопасността системи и оборудване се преглеждат систематично от ДАНО, за да се открие всяка тенденция във функционирането на такива системи, която може да повлияе негативно върху безопасността.

Раздел V

Преглед на безопасността

Чл. 15. Контролни дейности по безопасност в органите за ОВД се извършват редовно и систематично от квалифициран персонал в ДАНО, който притежава практически опит и изцяло разбира съответните стандарти и препоръчителни практики (SARPs), регулативните изисквания за безопасност на ЕВРОКОНТРОЛ (ESARRs), процедурите за

аеронавигационно обслужване, практиките за безопасна работа и влиянието на човешкия фактор.

Чл. 16. Контролните дейности по безопасност, включително и разписаните във вътрешните документи на органите за ОВД, следва да гарантират:

1. поддържане на пълни, точни и актуализирани наръчник за ОВД и договори за взаимодействие между българските органи за ОВД и тези на съседни държави;
2. че където е приложимо, структурата на трасетата за ОВД обезпечава:
 - а) адекватно разстояние между осите на трасетата;
 - б) разполагане на пресечните точки на трасетата за ОВД така, че да се намали необходимостта от намеса на РП и от осъществяване на съответната координация;
3. минимумите за сепарация, установени за даденото въздушно пространство или летище, да са подходящи и да е осигурено тяхното прилагане;
4. при необходимост прилагането на адекватно визуално или радарно наблюдение на маневрената площ и установяване на процедури и мерки, насочени към свеждане до минимум на броя на нарушенията на защитената зона на пистата за излитане и кацане (ПИК);
5. установяване на съответни летищни процедури за полети при ниска видимост;
6. че броят на обслужваните ВС и свързаното с него работно натоварване на РП не надвишават определените безопасни нива и има установени процедури за регулиране на това количество ВС, когато е необходимо;
7. че процедурите, които се прилагат в случай на отказ или влошаване работата на системите за ОВД, включително системите за комуникация, навигация и обзор, са приложими и осигуряват приемливо ниво на безопасност;
8. прилагането на процедури за доклад на инциденти и други събития, свързани с безопасността, както и поощряване докладването на такива събития, като тези доклади се преглеждат и анализират, за да се установи необходимостта от коригиращи действия.

Чл. 17. (1) Контролните дейности по безопасност в оперативно и техническо отношение в органите за ОВД следва да гарантират:

1. съответствие на работните условия с установените нива за температура, влажност, вентилация, шум и осветление, като не оказват отрицателен ефект върху работата на РП;
2. използване на автоматизирани системи, генериращи и изобразяващи полетни данни, както и данни за контрол и координация, своевременно, точно и по лесно разпознаваем начин, в съответствие с принципите на човешкия фактор;
3. оборудването, включително входно-изходните устройства на автоматизираните системи, да са проектирани и разположени на работното място в съответствие с ергономичните принципи;
4. системите за комуникация, навигация и обзор, както и другите значими за безопасността системи и оборудване, да:
 - а) са тествани за нормална работа на рутинна основа;
 - б) съответстват на изискваните нива за наличност и надеждност;
 - в) осигуряват навременно и точно откриване и предупреждение за откази или влошаване на работата на системите;
 - г) включват документация за последствията от откази или влошаване на работата на системите, подсистемите и оборудването;
 - д) включват мерки за контролиране вероятността за откази и влошаване на работата;
 - е) включват адекватни подсигуряващи съоръжения и/или процедури в случай на отказ или влошаване на работата на системата;

5. че подробни записи за обслужваемостта на системите и оборудването се съхраняват и се преглеждат най-малко два пъти годишно.

(2) По смисъла на ал. 1 термините "надеждност" и "наличност" имат следното значение:

1. "надеждност" - вероятността устройство или система да функционират без отказ през определен период от време или за определено време на използване;

2. "наличност" - процентното отношение на времето, през което системата функционира коректно, към периода от време.

Чл. 18. Контролните дейности по безопасност в органите за ОВД по отношение на лицензирането и обучението на персонала следва да гарантират, че:

1. ръководителите на полети са адекватно обучени и притежават валидни свидетелства за правоспособност за съответните работни места;

2. компетентността на РП се поддържа чрез адекватно обучение, включително за справяне с аварийни състояния на ВС и процедури при условия на отказали или лошо функциониращи устройства и системи;

3. на РП, където органът/секторът за КВД се обслужва от екипи, е осигурено адекватно обучение, за да се създаде ефективна работа в екип;

4. промяната или въвеждането на нови процедури и въвеждане на нови или усъвършенстване на системите за комуникации и обзор и други значими за безопасността системи и оборудване се предхожда от съответно обучение и инструкции;

5. познанията по английски език на РП са задоволителни за осигуряване на ОВД;

6. се използва регламентираната радиотелефонна фразеология.

Раздел VI

Оценка на безопасността

Чл. 19. Оценката на безопасността се извършва във връзка с предложения за промени в организацията на въздушното пространство, процедури за осигуряване на ОВД в обслужваното въздушно пространство или летищата на Република България и въвеждане на ново оборудване, системи или средства, като:

1. прилагане на намален минимум за сепарация в границите на въздушното пространство или на летището;

2. прилагане на нова оперативна процедура, включително процедури за долитане и отлитане в границите на въздушното пространство или на летището;

3. реорганизация на структурата на трасета за ОВД;

4. промяна на секторизацията на въздушно пространство;

5. физически промени на ПИК или пътищата за рулиране (ПР) на летището;

6. въвеждане в експлоатация на нови системи за комуникации и обзор или други значими за безопасността системи и оборудване, включително такива, които осигуряват нова функционалност и/или възможности.

Чл. 20. (1) Предложенията за промени по чл. 19 се осъществяват само когато оценката на безопасността е показала, че ще бъде осигурено приемливо ниво на безопасност.

(2) Когато естеството на промяната не позволява количествено определяне на приемливо ниво на безопасност, оценката по безопасност може да се основава на оперативна оценка.

Чл. 21. При изготвяне на оценка на безопасността се вземат предвид всички фактори, значими за безопасността, включително:

1. типовете на ВС и техните летателно-технически характеристики, включително навигационни възможности;

2. плътността и разпределението на въздушното движение;
3. сложността на въздушното пространство, структурата на трасетата за ОВД и класификацията на въздушното пространство;
4. планът на летището, включително конфигурацията и дължината на ПИК и конфигурацията на пътищата за рулиране;
5. типът на комуникациите въздух-земя и характера на предаваната информация, включително възможността за намеса на РП;
6. типът и възможностите на системата за обзор и наличието на системи за подпомагане и предупреждение на РП; и
7. всяко значимо местно или регионално метеорологично явление.

Раздел VII

Мерки за повишаване на безопасността

Чл. 22. Доставчикът на аеронавигационно обслужване оценява и класифицира по отношение на допустимите нива на риска всяка действителна или потенциална опасност, свързана с осигуряването на ОВД в границите на обслужваното въздушно пространство или на летище в Република България, независимо дали е определена чрез дейност по управление на безопасността при ОВД или чрез други средства.

Чл. 23. Доставчикът на аеронавигационно обслужване предприема подходящи мерки, когато рискът от дадено опасно събитие не може да бъде класифициран като приемлив, за да отстрани или да намали риска до приемливо ниво.

Чл. 24. Доставчикът на аеронавигационно обслужване предприема подходящи коригиращи действия, когато бъде установено, че нивото на безопасност за дадено въздушно пространство или летище на Република България не е постигнато или може да бъде нарушено.

Чл. 25. Осъществяването на коригиращи действия по чл. 24 трябва да бъде последвано от оценка на тяхната ефективност за елиминиране или намаляване на риска.

Глава трета

КАПАЦИТЕТ НА СИСТЕМАТА ЗА ОВД. УПРАВЛЕНИЕ НА ПОТОКА ВЪЗДУШНО ДВИЖЕНИЕ

(УПВД)

Раздел I

Управление на капацитета

Чл. 26. Доставчикът на аеронавигационно обслужване осигурява необходимия капацитет за обслужване на нормално и максимално количество на ВС, като в съответствие с процедурите, описани в глава втора, осигурява поддържане на нивото на безопасност посредством въвеждане на мерки за увеличаване на капацитета.

Чл. 27. (1) Броят на ВС, на които се осигурява КВД, не трябва да надвишава установения брой ВС, които могат безопасно да бъдат контролирани от даден орган за КВД при преобладаващите през по-голямата част от времето условия.

(2) Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя и декларира пред Евроконтрол капацитета при КВД за контролираните райони и секторите в техните граници и на контролираните летища. Най-подходящият и надежден метод за определяне на капацитета е този, по който се определя допустимият капацитет за безопасно обслужване на брой ВС за час. Такива часови капацитети могат да бъдат преобразувани в дневни, годишни или други стойности.

Чл. 28. Капацитетът при КВД се изразява като максимален брой ВС, които могат да бъдат приети и обслужени през даден период от време в дадено въздушно пространство

или летище.

Раздел II

Оценка на капацитета

Чл. 29. При оценяване на капацитета се вземат под внимание и следните фактори:

1. комплексност на въздушното пространство и вида на осигуреното ОВД;
2. структурната сложност на съответния контролиран район, контролиран сектор или летище;
3. натовареност на РП на работното място, включително задачите, които изпълнява по контрол и координация;
4. тип на системите, използвани за комуникация, навигация и обзор, степен на тяхната наличност, техническа надеждност и готовност, както и наличието и готовността на резервни системи и/или процедури;
5. наличие на системи за КВД, подпомагащи РП и осигуряващи функции за предупреждение;
6. всеки друг фактор, свързан с натовареността на РП на работното място.

Раздел III

Регулиране капацитетите при КВД и количеството въздухоплавателни средства

Чл. 30. (1) Когато броят на ВС, прелитащи през въздушното пространство на Република България, се променя значително през различните дни от седмицата или сезонно, ДАНО използва различни средства и процедури за промяна на броя на оперативните сектори или работните позиции с цел осигуряване на аеронавигационно обслужване на текущото и очакваното количество ВС.

(2) Приложимите по ал. 1 процедури се съдържат в Наръчника за ОВД.

Чл. 31. (1) Когато отделни събития оказват отрицателно въздействие върху декларирания капацитет на въздушното пространство или летището, то съответният капацитет се намалява за определен период от време.

(2) Когато е възможно, капацитетът, свързан със събития по ал. 1, се определя предварително.

Чл. 32. Когато броят на ВС, прелитащи през дадено въздушно пространство, или за дадено летище надвишава декларирания капацитет при КВД, ДАНО предприема мерки за регулиране на потока от ВС, прелитащи през съответното въздушно пространство, за да поддържа нивото на безопасност.

Чл. 33. Доставчикът на аеронавигационно обслужване:

1. най-малко веднъж годишно извършва преглед на капацитетите при КВД във връзка с повишаване на броя на ВС, прелитащи през въздушното пространство на Република България;
2. осигурява необходимия капацитет за гъвкавото използване на въздушното пространство, за ефективност на работата и увеличаване на капацитета при КВД.

Чл. 34. В случай, че броят на ВС, прелитащи през дадено въздушно пространство, редовно надвишава капацитета при КВД, което води до продължителни и чести закъснения, или е ясно, че очакваното количество ВС ще надвиши стойностите на капацитета, ДАНО:

1. предприема мерки за максимално използване на съществуващия капацитет на системата за ОВД;
2. разработва планове за увеличаване на капацитета, за да отговори на действителното или очакваното количество ВС.

Раздел IV

Управление на потока въздушно движение

Чл. 35. Доставчикът на аеронавигационно обслужване координира дейностите по УПВД съвместно с централния орган за управление на потока въздушно движение (CFMU) в европейската организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ).

Чл. 36. Авиационният оператор и РП от летищната контролна кула (TWR) са отговорни за спазване на изчисленото от CFMU време за излитане (CTOT).

Чл. 37. Операторите трябва да се запознаят и да спазват:

1. общите процедури по УПВД, включително попълването на полетния план и изискванията за обмен на съобщения;
2. стратегическите мерки по УПВД (в т. ч. схеми за ориентация на потоците);
3. текущите мерки по УПВД (в т. ч. определени мерки, прилагани в деня на полета, като назначаване на CTOT);
4. изчисленото от CFMU време за излитане.

Чл. 38. Ръководителят на полети от TWR е отговорен за информирание на ЕВС за наличен CTOT и даване на разрешение по КВД, така че да бъде спазен назначеният на ВС CTOT, като на РП трябва да му бъде осигурена необходимата информация за действащите ограничения, забрани и назначени времена за излитане.

Чл. 39. Ръководителят на полети от TWR подпомага ЕВС за спазване на изчисленото време за излитане или координиране на нов CTOT.

Чл. 40. Ръководителят на полети от TWR използва интервала от време от 5 min преди CTOT и до 10 min след CTOT за оптимизиране на последователността на излитанията.

Глава четвърта

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИ ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ

Раздел I

Отговорности при осигуряване на контрол на въздушното движение

Чл. 41. Контрол на района се осигурява от районен контролен център (ACC).

Чл. 42. Контрол на подхода се осигурява от:

1. TWR, когато е необходимо да се съвместят функциите по контрол на подхода и летищното движение, или ACC, когато е необходимо да се съвместят функциите по контрол на подхода и контрол на района; или
2. орган за контрол на подхода (APP), когато е необходимо да се установи отделен орган.

Чл. 43. Контрол на летищното движение се осигурява от TWR - на всички контролирани летища.

Раздел II

Отговорности при осигуряване на полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване

Чл. 44. Полетноинформационното и аварийнооповестителното обслужване се осигуряват, както следва:

1. в границите на района за полетна информация (FIR) - от център за полетна информация (FIC) или ACC;
2. в контролирано въздушно пространство (КВП) и контролираните летища - от съответните органи за КВД.

Раздел III

Разпределение на отговорностите между органите за контрол на въздушното движение

Чл. 45. (1) Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя райони на отговорност за всеки орган за ОВД.

(2) Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя райони на отговорност на всички сектори за контрол в даден орган за ОВД.

(3) Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя работното време и отговорностите за всяко работно място в органите за ОВД.

Чл. 46. (1) Отговорността за контрола на контролирани полети на долитащите и отлитащите ВС се разпределя между APP и TWR, както е определено в местните инструкции или в договори за взаимодействие, и е следната:

1. за долитащи ВС - контролът на долитащо ВС се предава от APP на TWR, когато ВС:

а) се намира в околността на летището и се предполага, че ВС може да завърши подхода и изпълни кацане визуално по земни ориентири; или

б) се намира в околността на летището и е навлязло в зона с устойчиви визуални метеорологични условия; или

в) е на определена точка или ниво; или

г) след кацане;

2. за отлитащи ВС - контролът на отлитащото ВС се предава от TWR на APP, когато:

а) в околността на летището преобладават визуални метеорологични условия (ВМУ):

аа) преди времето на напускане от ВС на околността на летището; или

аб) преди ВС да премине към полет в приборни метеорологични условия; или

ав) въздухоплавателното средство е на определена точка или ниво;

б) на летището преобладават приборни метеорологични условия (ПМУ):

ба) незабавно след излитане на ВС; или

бб) въздухоплавателното средство е на определена точка или ниво.

(2) Правилото по ал. 1 не се прилага за полетите, на които се осигурява само контрол на летищното движение.

Чл. 47. Предаването на комуникацията се осъществява в точка или време, които осигуряват съвременното даване на ВС на разрешение за кацане или алтернативни инструкции, включително и информация за основно местно движение.

Чл. 48. Независимо от наличието на APP контролът на определени полети може да бъде предаден непосредствено от ACC на TWR и обратно, когато това е предварително съгласувано между съответните органи с цел осигуряването на част от контрола на въздушното движение в летищния контролиран район от съответния ACC или TWR в зависимост от конкретните условия.

Чл. 49. За контрола на контролираните полети отговаря ACC, освен когато APP или TWR отговаря за контрола на:

1. долитащите ВС, контролът на които е бил предаден от ACC;

2. отлитащите ВС до момента, когато контролът се предава на ACC.

Чл. 50. Органът за контрол на подхода или TWR приема контрола на долитащите ВС след явяването им над точката за предаване на контрола при условие, че на този орган е предаден контролът на такива ВС и осъществява този контрол по време на подхода към летището.

Чл. 51. Отговорността за контрола на ВС от един ACC на друг съседен ACC се предава при пресичане от ВС на общата граница между двата контролирани района, в разчетно време, определено от ACC, контролиращ полета на ВС, или на друга точка и по друго време, съгласувано между двата органа.

Чл. 52. Отговорността за контрола на ВС от един сектор за контрол/работно място на друг сектор за контрол/работно място в един и същ орган за КВД се предава на точка, ниво или време, както е указано в Наръчника за ОВД и договорите за взаимодействие.

Раздел IV

Полетен план

Чл. 53. За целите на съставянето (попълването) на полетния план (FPL) операторите и органите за ОВД използват бланка по образца от приложение № 1.

Чл. 54. Полетни планове могат да се предават и във формат ADEXP (стандарт на ЕВРОКОНТРОЛ за представяне на обмена на данни за обслужване на въздушното движение).

Чл. 55. (1) Полетен план за полети на ВС, изпълнявани във въздушното пространство на Република България, се попълва съгласно разпоредбите на Наредба № 2 на МТ за правилата за полети и тази инструкция.

(2) За всеки отделен полет се попълва индивидуален полетен план. Индивидуални полетни планове се попълват за полети, изпълнявани в група, и за всеки отделен етап от полет с междинни кацания.

Чл. 56. Бланката за полетния план се печата на български език, като съдържа съответен текст на английски език.

Чл. 57. Операторите и органите за ОВД изпълняват инструкциите за попълване на бланката за полетния план и бланката за повтарящ се полетен план RPL съгласно приложение № 2.

Чл. 58. Операторът е длъжен преди излитане да:

1. удостовери, че там, където полетът ще се изпълнява по маршрут или в район с установени изисквания към навигационните характеристики (RNP), ВС може да удовлетвори установените изисквания;

2. удостовери, ако полетът ще се провежда във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (RVSM въздушно пространство), ВС има необходимата за това сертификация.

Чл. 59. Полетните планове за полети, които ще се изпълняват по ППП, се изпращат директно или чрез летищната аеронавигационна служба (ЛАС) на летището на излитане до Интегрираната система за първоначална обработка на полетни планове (IFPS) на ЕВРОКОНТРОЛ.

Чл. 60. (1) Полетните планове за полети, които ще се изпълняват по правилата за визуални полети (ПВП), без напускане на обслужваното въздушно пространство на Република България се изпращат директно или чрез ЛАС на летището на излитане до звеното за обработка на полетни данни (ОПД) на ДАНО.

(2) Полетните планове за международни полети, които ще се изпълняват по ПВП, се изпращат директно или чрез ЛАС на летището на излитане до звеното за ОПД на ДАНО и до органите за обслужване на въздушното движение според изискванията на съответните държави.

Чл. 61. Ако на летището на излитане няма ЛАС, полетните планове се изпращат чрез органа, определен от летищния оператор на това летище на излитане, до съответните адреси, публикувани в сборника за аеронавигационна информация и публикация (АИП) на Република България.

Чл. 62. При директно изпращане на полетен план до IFPS подателят носи пълна отговорност за спазване на процедурите от Наръчника на органа за централно управление на потоците на ЕВРОКОНТРОЛ (CFMU Handbook).

Чл. 63. (1) Полетните планове, изпращани до IFPS, подлежат на синтактична и семантична проверка, след което се изпращат до звеното за ОПД на ДАНО и в определени случаи до съответните органи за ОВД.

(2) Звеното за ОПД на ДАНО обработва и разпространява полетните планове до всички органи за ОВД в Република България.

(3) Адресите, на които се изпращат полетните планове, и свързаните с тях съобщения и особености се публикуват в АИП на Република България.

Чл. 64. Летищната аеронавигационна служба не изпраща полетен план, когато:

1. полетният план не съответства на стандартната форма;
2. информацията в полетния план е некоректна;
3. има забрана за излитане на ВС или екипажа на ВС (ЕВС), издадена от упълномощен за това орган, която е доведена до знанието на ЛАС.

Чл. 65. (1) Летищната аеронавигационна служба оказва помощ на оператора при съставянето и адресирането на полетния план и полетните съобщения и осигурява допълнителна информация за полетите при наличие на такава.

(2) Летищната аеронавигационна служба носи отговорност за коректното изпращане на полетния план и полетните съобщения.

Чл. 66. (1) Полетен план, съобщение за промяна (CHG) или съобщение за анулиране (CNL) за полет по ППП се изпращат директно до IFPS или се попълват в ЛАС от оператора или упълномощен от него представител.

(2) Операторът носи отговорност за:

1. верността и изчерпателността на данните;
2. адресирането до всички заинтересовани служби в зоната на IFPS и извън нея (полетният план за полет с преминаване от ППП към ПВП се изпраща и до органите, контролиращи частта от полета, изпълнявана по ПВП).

Чл. 67. Операторът осигурява двустранна комуникация с ЛАС до начало на отлитане на ВС, като ползва публикуваните в АИП на Република България канали и предоставя своя телефонен/факс номер с цел осигуряване на допълнителна информация за полета при необходимост.

Чл. 68. (1) Полетен план за полет, който подлежи на УПВД, се попълва и изпраща не по-късно от 3 h преди разчетното време за начало на движение "EOBT".

(2) Изискването по ал. 1 не отменя процедурите за по-ранно попълване и изпращане на полетен план за определени полети поради други причини.

(3) Полетен план за санитарни полети и полети за търсене и спасяване може да бъде попълнен и изпратен непосредствено преди "EOBT".

Чл. 69. В полетния план се посочва AFTN или SITA адрес (номер на факс или телефон, в случай че операторът не разполага с AFTN/SITA връзка), на който може да бъде получена или изпратена допълнителна информация за съответния полет.

Чл. 70. (1) Когато повтарящ се полетен план или полетен план е бил попълнен, но в рамките на 4 h преди разчетното време за начало на движение е решено да се използва алтернативен маршрут, между същите летища на излитане и кацане се изпраща:

1. незабавно съобщение за анулиране с приоритет "DD" до всички адреси, на които е бил изпратен полетният план;
2. алтернативен полетен план (със същия опознавателен индекс като полетния план) и не по-рано от 5 min след изпращане на анулиращото съобщение.

(2) Алтернативният полетен план съдържа като първи елемент от поле 18 индикацията "RFP/Qn", където "RFP" означава алтернативен полетен план а "n" указва номера на

алтернативния полетен план.

(3) Алтернативният полетен план трябва да бъде изпратен поне 30 min преди разчетното време за начало на движение.

Чл. 71. Допълнителни полетни съобщения за даден полет се изпращат при спазване на следните процедури:

1. ако при изпращане до IFPS разчетното време за начало на движение трябва да бъде включено в съобщението, то трябва да бъде идентично с посоченото в първоначалния полетен план;

2. при изпращане до всички останали адреси разчетното време за начало на движение трябва да е идентично с посоченото в последното съобщение за закъснение.

Чл. 72. Алтернативен полетен план се изпраща само по искане на оператора, упълномощен от него представител или от командира на ВС след анулиране на изпратения преди това полетен план.

Чл. 73. (1) Когато изпратеният полетен план и/или полетно съобщение е обработено успешно от IFPS, подателят получава потвърждаващо съобщение АСК.

(2) Полетен план и полетни съобщения, които не могат да бъдат обработени автоматично, подлежат на ръчна корекция и обработка (подателят получава съобщение MAN).

(3) Когато полетният план и полетните съобщения могат да бъдат коригирани ръчно от оператора на IFPS, подателят получава съобщение АСК, а в противен случай се връщат на подателя за корекция чрез изпращане на съобщение за отхвърляне - REJ.

Чл. 74. (1) Операторът или упълномощен от него представител уведомява IFPS (директно или чрез ЛАС на летището на излитане) за планирана промяна или анулиране на полетен план за полет, изпълняван изцяло или отчасти по ППП и съгласно правилата за полети във въздушното пространство на Република България.

(2) Ако планирана промяна в полетен план налага информирането на органи, до които полетният план не е бил изпратен, се попълва нов полетен план вместо съобщение за промяна.

Чл. 75. (1) Полетен план за полет, изпълняван по ПВП, се анулира чрез изпращане на съобщение (директно или чрез ЛАС на летището на излитане) до звеното за ОПД на ДАНО.

(2) Полетният план се анулира чрез съобщение за анулиране на полетен план и се попълва нов полетен план при промяна на едно от следните полета:

1. опознавателен индекс на ВС;
2. летище на излитане;
3. разчетно време за начало на движение - при по-ранно "ЕОВТ";
4. летище на кацане;
5. дата на провеждане на полета.

Чл. 76. (1) Органите за ОВД не приемат полетен план, предаден от ВС по време на полет (AFIL), за:

1. полет с междинни кацания;
2. международен полет.

(2) Командирът на ВС може да предаде полетен план по време на полет само ако това се налага от възникнали специални обстоятелства, които не са му били известни преди излитане, на органа, осигуряващ ОВД във въздушното пространство, в което ВС изпълнява полет или в което или през което ВС ще изпълни полета, а когато това е невъзможно, полетният план се предава на друг орган за ОВД или аеронавигационна станция с цел

препредаването му на съответния орган за ОВД.

(3) Полетен план, предаден от ВС по време на полет, трябва да съдържа:

1. опознавателен индекс на ВС;
2. правила на полета;
3. тип на ВС;
4. летище за отлитане или местоположение и време, от което полетният план е

валиден;

5. истинска въздушна скорост;
6. искано полетно ниво;
7. маршрут на полета;
8. летище за кацане или местоположение и време, до което полетният план е валиден;
9. запасно летище;
10. друга информация, при необходимост.

Чл. 77. (1) При представяне на полетен план по време на полет РП указва на командира на ВС радиочестота за попълване на полетен план по време на полет.

(2) Ръководителят на полети предава на звеното за ОПД на ДАНО приетия по ал. 1 полетен план.

Чл. 78. Ако полетният план се представя за осигуряване на КВД, ВС трябва да изчака получаването на разрешение преди преминаване към полет в условия, изискващи спазването на процедурите по КВД.

Чл. 79. Първият орган за ОВД, получил полетен план или промени към него:

1. проверява за съответствие със стандартната форма и за спазване на условните обозначения на данните;
2. проверява изчерпателността на данните и при възможност точността им;
3. предприема, при необходимост, действия, за да направи полетния план използваем за целите на обслужването на въздушното движение; и
4. съобщава на подателя за приемането на полетния план или промените в него.

Раздел V

Разрешения по контрол на въздушното движение

Чл. 80. (1) Ръководителят на полети дава разрешения изключително за поддържане на постоянен и експедитивен поток и сепарирание на ВС с отчитане на въздушната обстановка, за която РП има информация и която влияе на безопасността на полетите на ВС.

(2) Към термина въздушна обстановка по ал. 1 се отнасят не само контролирани ВС, намиращи се във въздуха и по маневрената площ на летище, но също така и всяко движение на наземни автотранспортни средства или други препятствия, които не са разположени постоянно на използваната маневрена площ.

Чл. 81. Когато даденото разрешение не удовлетворява командира на ВС (КВС), ЕВС може да поиска и ако това практически е възможно, да получи промяна на това разрешение.

Чл. 82. (1) Разрешенията, давани от РП, се разглеждат като предоставяне на ВС на пълномощия за предприемане на действия само по отношение на известно въздушно движение.

(2) Разрешенията, давани от РП, не представляват пълномощия за нарушаване на каквито и да са процедури, използвани за целите на осигуряване на безопасността на полетите и в никакъв случай не освобождават КВС от отговорност, свързана с възможни нарушения на прилаганите правила и процедури.

Чл. 83. Органите за ОВД дават разрешения, необходими за предотвратяване на

сблъсквания и за поддържане на последователен и експедитивен поток на въздушното движение.

Чл. 84. Ръководителят на полети дава разрешенията на ВС достатъчно рано, за да е сигурно, че те са предадени на ВС в подходящо време, достатъчно, за да се запознаят с тях и да ги изпълнят.

Чл. 85. Ръководителят на полети дава разрешение за вход в RVSM въздушно пространство само на:

1. ВС, сертифицирани за полети в RVSM въздушно пространство;
2. несертифицирани за полети в RVSM въздушно пространство държавни ВС.

Чл. 86. Ръководителят на полети не дава разрешение за вход в RVSM въздушно пространство на ВС, изпълняващи полет в група, с изключение на полетите в група, изпълнявани от държавни ВС.

Чл. 87. Ръководителят на полети съобщава на ВС, в чийто полетен план е указано, че полетът в началния си етап е неконтролиран, а в следващия етап на полета е обект на КВД разрешение, да установи комуникация с органа за КВД, в чийто район започва контролираният етап от полета, и да поиска разрешение от него.

Чл. 88. На ВС, в чийто полетен план е указано, че полетът в началния си етап е контролиран, а следващите етапи на полета са неконтролирани, РП дава разрешение за полет до пункта, в който контролирането на полета ще приключи.

Чл. 89. Когато ВС представи на летището на излитане полетни планове за различни етапи на полета с междинни кацания, границата на действие на първоначалното разрешение е първото летище на кацане, като за всички следващи етапи от полета РП дава нови разрешения.

Чл. 90. Полетният план за втория и всеки следващ етап от полета на ВС с междинни кацания влиза в сила за нуждите на ОВД и търсене и спасяване само тогава, когато съответният орган за ОВД получи потвърждение, че ВС е излетяло от съответното летище на излитане, с изключение на случаите по чл. 91 .

Чл. 91. При изпълнение на полети по установени разписания РП може да даде разрешение за целия маршрут с междинни кацания при условие, че предполагаемият маршрут на полета преминава през няколко контролирани района. На ВС, изпълняващо полет по разписание, РП може да даде разрешение за целия маршрут с междинни кацания в други контролирани райони само след осъществяване на координация между съответните АСС.

Чл. 92. Разрешенията съдържат точни и кратко изложени данни и ако практически е възможно, се формулират по стандартен образец.

Чл. 93. (1) Разрешенията, с изключение на случаите по чл. 301 - 308 , съдържат следните елементи, които се използват в посочения ред:

1. опознавателен индекс на ВС;
2. границата на действие на разрешението;
3. маршрут на полета;
4. полетното ниво (нива) за целия маршрут или негова част и при необходимост, промяна на нивата;

5. всякакви необходими инструкции и информация (например работа на транспондера, маневрирането за подход или излитане, комуникации и време на изтичане на разрешението).

(2) Когато разрешението за нивата обхваща само част от маршрута, е важно органът за ОВД да определи точката, до която е валидна дадената част от разрешението, свързано с

нивата.

(3) Времето за изтичането на разрешението означава време, след което дадено разрешение автоматично се анулира, ако изпълнението на полета не е започнало.

Чл. 94. За отлитачи ВС, освен когато се използват процедурите за даване на разрешение за стандартно отлитане, АСС изпраща разрешение към APP или TWR с възможно най-малко закъснение след получаване на тяхното искане или ако практически е възможно, преди получаването.

Чл. 95. Районният контролен център може да поиска от съседен АСС да даде разрешение на ВС за полет до указана точка в продължение на определен период от време.

Чл. 96. След даване на първоначално разрешение в пункта на излитане за полет на ВС следващият орган за КВД носи отговорност за даване при необходимост на промени в разрешението и за предаване на трафик информация, ако е необходимо.

Чл. 97. По искане на екипажа РП разрешава крейсерски набор, когато въздушната обстановка и процедурите за координация позволяват това.

Чл. 98. На ВС, които ще изпълняват свръхзвуков полет, когато това практически е възможно, РП дава разрешение за изпълнение на етапа на дозвуков разгон преди излитането.

Чл. 99. По време на околосвуков и свръхзвуков етап от полета РП свежда до минимум промените в разрешението, като отчита експлоатационните ограничения на ВС в тези етапи от полета.

Чл. 100. Границата на действие на дадено разрешение се обозначава от РП чрез указване на името на съответната точка за доклад или летището, или границата на контролираното въздушно пространство.

Чл. 101. (1) Когато е осъществена координация с органите за КВД, под чийто контрол ВС ще бъде впоследствие, или ако има обоснована увереност, че тя може да бъде осъществена достатъчно рано преди съответният орган за КВД да е поел контрола на дадено ВС, границата на действие на разрешението е летището на кацане или ако това практически не е осъществимо - съответен междинен пункт.

(2) Когато границата на действие на разрешението е междинен пункт, координацията между РП се ускорява, за да може по най-бърз начин да бъде дадено разрешение за полета на ВС до летището на кацане.

Чл. 102. Ако на дадено ВС е дадено разрешение за полет до междинен пункт, разположен в съседно контролирано въздушно пространство, съответният орган за КВД е отговорен за даване на промяна в разрешението до летището на кацане възможно най-бързо.

Чл. 103. Когато летището на кацане е извън пределите на контролираното въздушно пространство, органът за КВД, отговорен за последното контролирано въздушно пространство, през което ВС ще прелети, дава разрешение за полет до границата на това контролирано въздушно пространство.

Чл. 104. (1) Когато счита за необходимо, РП указва подробно във всяко разрешение маршрута на полета.

(2) Фразата "Разрешено по маршрута от полетния план"/Cleared via flight planned route" може да се използва от РП за описание на всеки маршрут или част от маршрут при условие, че те съвпадат с данните в полетния план и представляват достатъчно подробно описание на маршрута, за да може да се изведе ВС на дадения маршрут за полет.

(3) Фразите "Разрешено излитане по ... (следва обозначение)"/Cleared via (designation) departure" или "Разрешено кацане по ... (следва обозначение)"/Cleared via (designation)

arrival" могат да се използват от РП, когато са установени схеми за стандартно отлитане и долитане и когато са публикувани в АИП на Република България.

Чл. 105. Фразата "Разрешено по маршрута от полетния план"/Cleared via flight planned route" не се използва от РП, ако се дава ново разрешение.

Чл. 106. В случаи на ограничения във въздушното пространство, натовареност на органите за КВД и наситеност на въздушното движение и когато предвидените процедури по координация могат да бъдат своевременно осъществени, РП дава разрешение за използване на най-прекия маршрут при възможност.

Чл. 107. Освен при използване на стандартните разрешения за отлитане и долитане, инструкциите, включвани от РП в разрешенията за нивата, съдържат елементите, указани в чл. 799 .

Чл. 108. При даване на разрешение относно промяна в полетния план по искане на ВС (за маршрут и крейсерско ниво) в това разрешение РП точно указва промяната.

Чл. 109. Когато въздушната обстановка не позволява да се внесе исканата промяна в полетния план, РП използва думите "Не мога да дам разрешение"/Unable to clear". РП предлага алтернативен маршрут или полетно ниво (FL), ако обстоятелствата го изискват.

Чл. 110. Когато РП предложи алтернативен маршрут и той е приет от ЕВС по процедурите от чл. 109, в него се включва цялото вече променено разрешение или тази част от него, която съдържа алтернативния вариант.

Чл. 111. (1) Разрешенията, давани от РП за полет по маршрут, се повтарят задължително от екипажа, като се приема, че тогава разрешенията са разбрани правилно и недвусмислено.

(2) Екипажът на ВС повтаря всички разрешения, давани от РП за:

1. излизане на използваемата ПИК;
2. излитане от използваемата ПИК;
3. кацане на използваемата ПИК;
4. изчакване до използваемата ПИК;
5. пресичане на използваемата ПИК;
6. рулиране в обратно направление по използваемата ПИК.

(3) ЕВС повтаря след приемането им всички инструкции, давани от РП за:

1. използваемата ПИК;
2. настройката на висотомера;
3. вторичните кодове;
4. нивата;
5. курсове;
6. скорости.

(4) Екипажът на ВС (ЕВС) повтаря след приемането им всички инструкции за преходните полетни нива, давани от РП или получени от автоматичното летищно информационно обслужване (ATIS).

(5) Ако в инструкции по ал. 3 и 4 данните за нивото на ВС се съобщават по стандартно налягане 1013.2 hPa, цифрите се предшестват от думите "ПОЛЕТНО НИВО/FLIGHT LEVEL", а ако данните се съобщават по QNH/QFE, след цифрите се добавят думите "МЕТРИ/METRES" или "ФУТОВЕ/FEET".

Чл. 112. Други разрешения и инструкции, включително разрешения, свързани с определени условия, се повторят или потвърждават от ЕВС така, че да е ясно, че те са разбрани и ще бъдат изпълнени.

Чл. 113. Ръководителят на полети прослушва повторението на инструкциите и/или

разрешенията, за да се увери, че са правилно потвърдени от ЕВС, и незабавно коригира всяко несъответствие.

Раздел VI

Инструкции за регулиране на хоризонталната скорост

Чл. 114. (1) За осигуряване на безопасен и подреден поток на въздушното движение РП може да дава инструкции на ВС да регулира скоростта си по определен начин.

(2) Ръководителят на полети съобщава на ЕВС предварително за планираното ограничение на скоростта.

Чл. 115. Ръководителят на полети не може да регулира скоростта на ВС, влизащи или намиращи се в зона за изчакване (ЗИ).

Чл. 116. (1) Промените в скоростта се ограничават до необходимостта да се установи и/или поддържа желаният минимум за сепарация.

(2) Инструкции, включващи чести промени на скоростта, трябва да бъдат избягвани.

Чл. 117. Екипажът на ВС информира органа за КВД, ако не може да се съобрази с инструкцията за регулиране на скоростта. В такива случаи РП прилага алтернативен метод за постигане на необходимото сепариране между ВС.

Чл. 118. Скоростите, задавани от РП, като правило са:

1. на нива на и над 7600 m (FL 250) - кратни на 0.01 М при използване на числото "М";
2. на нива под 7600 m (FL 250) - кратни на 20 km/h (10 kt) при използване на приборната въздушна скорост (IAS).

Чл. 119. В процеса на регулиране на скоростите РП трябва да отчита, че:

1. на по-високи полетни нива числото 0.01 М е приблизително равно на 11 km/h (6 kt) приборна въздушна скорост;
2. когато тежко ВС се намира на високо полетно ниво, в някои случаи възможността му да промени скоростта си може да бъде силно ограничена.

Чл. 120. Ръководителят на полети информира ВС, когато ограничението на скоростта повече не се изисква.

Чл. 121. За устанавяване на необходимите минимума за сепарация между две или повече последователни ВС РП първо намалява скоростта на последното ВС или увеличава скоростта на първото ВС, след което при необходимост регулира скоростта на останалите ВС.

Чл. 122. За поддържане на необходимите минимума за сепарация при използване на методите за регулиране на скоростта на всички засегнати ВС РП назначава определени скорости.

Чл. 123. (1) Истинската въздушна скорост (TAS) на ВС намалява по време на снижение, когато се поддържа постоянна приборна въздушна скорост.

(2) Когато има две снижаващи ВС, поддържащи една и съща приборна въздушна скорост, и първото ВС е на по-ниско полетно ниво, истинската въздушна скорост на първото ВС е по-ниска от тази на следващото го ВС, като разстоянието между тези две ВС намалява, освен ако не се осигури достатъчна разлика в скоростите.

(3) За целите на изчислението на желаната разлика в скоростите между две последователни ВС - 11 km/h (6 kt) приборна въздушна скорост за 300 m (1000 ft) разлика във височините, може да се използва от РП като общо правило.

(4) На нива под 2450 m (FL 80) разликата между приборната и истинската въздушна скорост е пренебрежима за целите на регулирането на скоростта.

(5) Времето и разстоянието за постигане на необходимите минимума за сепарация се увеличават, когато ВС се намират на високи полетни нива и са с високи скорости и в чиста

конфигурация, т.е. без спусната механизация, въздушни спирачки или колесник.

Чл. 124. На снижаващи и долитащи ВС, когато е възможно, РП дава инструкции на ЕВС да погаси период време от обявено летищно забавяне, като намали скоростта на полета в крейсерски режим на последния етап от полета.

Чл. 125. На долитащо ВС РП може да даде инструкции да поддържа:

1. своята "максимална скорост"; или
2. своята "минимална чиста скорост"; или
3. своята "минимална скорост"; или
4. друга определена скорост.

Чл. 126. Минимална чиста скорост е минималната скорост, с която ВС може да лети в чиста конфигурация.

Чл. 127. За турбореактивно ВС по време на началното снижение от крейсерското ниво се прилага регулиране на скоростта под 460 km/h (250 kt) приборна въздушна скорост само при съгласие от страна на ЕВС.

Чл. 128. Ръководителят на полети трябва да избягва даването на инструкции на ВС за едновременно поддържане на висока скорост на снижение и намаляване постъпателната му скорост, тъй като такива маневри са несъвместими. Всяко значително намаляване на скоростта по време на снижение може да изиска временно поддържане на нивото от ВС, за да намали скоростта преди по-нататъшното снижение.

Чл. 129. (1) На долитащо ВС трябва да бъде осигурен полет в чиста конфигурация възможно най-дълго време.

(2) Под 4550 m (FL 150) РП не регулира приборната въздушна скорост на турбореактивно ВС под 410 km/h (220 kt), което обикновено е много близо до неговата минимална скорост в чиста конфигурация.

Чл. 130. Ръководителят на полети регулира скоростта на ВС по време на междинния и финалния подход само в пределите на c40 km/h (c20 kt) приборна въздушна скорост.

Чл. 131. На РП се забранява по време на финалния подход да регулира скоростта на ВС на разстояние 7 km (4 NM) и по-малко от прага на ПИК.

Раздел VII

Инструкции за регулиране на вертикалната скорост

Чл. 132. (1) За осигуряване на безопасен и подреден поток на въздушното движение РП може да даде инструкции на ВС за регулиране скоростта на набор или снижение.

(2) Ръководителят на полети може да регулира вертикалната скорост между две набиращи ВС или две снижаващи ВС с цел установяване или поддържане на определен минимум за вертикално сепариране.

Чл. 133. Ръководителят на полети ограничава промените във вертикалната скорост до такива, които са необходими за установяване и/или поддържане на необходимия минимум за сепарация, като избягва инструкции, включващи чести промени на скоростта на набор или снижение.

Чл. 134. Екипажът на ВС информира РП, ако няма възможност да се съобрази с определената скорост на набор или снижение. В такива случаи РП прилага алтернативен метод за постигане на необходимия минимум за сепарация между ВС.

Чл. 135. Ръководителят на полети информира ВС, когато повече не се изисква ограничение на скоростта на набор или снижение.

Чл. 136. Ръководителят на полети може да даде инструкции на ВС да ускори набора или снижението до или през определено ниво или да намали скоростта на набор или снижение, както е уместно.

Чл.137. Ръководителят на полети може да даде инструкции на набиращо ВС да поддържа:

1. определена скорост на набор;
2. скорост на набор, равна или по-голяма от определена стойност; или
3. скорост на набор, равна или по-малка от определена стойност.

Чл. 138. Ръководителят на полети може да даде инструкции на снижаващо ВС да поддържа:

1. определена скорост на снижение;
2. скорост на снижение, равна или по-голяма от определена стойност; или
3. скорост на снижение, равна или по-малка от определена стойност.

Чл. 139. При регулиране на вертикалната скорост РП установява до кое ниво (нива) набиращото ВС може да поддържа назначената скорост на набор или в случай на снижаващо ВС - назначената скорост на снижение, и при необходимост своевременно прилага други методи за поддържане на сепарация.

Чл. 140. Ръководителят на полети отчита летателно-техническите характеристики на ВС и особеностите в едновременното прилагане на ограничения на хоризонталната и вертикалната скорост.

Раздел VIII

Преминаване от полет по ППП към полет по ПВП

Чл. 141. (1) Преминаването от полет по ППП към полет по ПВП се разрешава само когато органът за ОВД получи от командира на ВС съобщение, което съдържа изказа: ОТМЕНЯМ ПОЛЕТА ПО ППП/CANCELLING MY IFR FLIGHT, и всяка промяна на текущия полетен план на ВС (CPL).

(2) Забранява се пряко или косвено РП да предлага на командира на ВС преминаването от полет по ППП към полет по ПВП.

Чл. 142. Органът за ОВД отговаря единствено с потвърждението: ПОЛЕТЪТ ПО ППП Е ОТМЕНЕН В ... (време)/IFR FLIGHT CANCELED AT ... (time).

Чл. 143. Когато органът за ОВД има информация за вероятност от попадане на ВС по маршрута на полета в ПМУ, на пилота на ВС, преминаващо от полет по ППП към полет по ПВП, се предава тази информация, ако това практически е изпълнимо.

Чл. 144. В и над RVSM въздушно пространство полетите се изпълняват само по правилата за полети по прибори, с изключение на случаите, предвидени в Наредба № 2 за правилата за полети от 1999 г.

Чл. 145. При получаване на информация за намерението на ВС да премине към полет по ПВП органът за ОВД във възможно най-кратък срок съобщава за това на другите органи за ОВД, имащи полетен план по ППП за това ВС, с изключение на тези органи за ОВД, през чиито райони на отговорност това ВС вече е прелетяло.

Раздел IX

Категории на турбулентна следа

Чл. 146. (1) Терминът "турбулентна следа" е равнозначен на термина "wake turbulence", под който се разбира ефектът на завихряне на въздушните маси зад крилото на голямо реактивно ВС.

(2) За "турбулентна следа" се използва термина "wake turbulence" вместо термина "wake vortex", който описва естеството на въздушните маси.

Чл. 147. (1) С изключение на случаите по ал. 2 минимумите за сепарация при наличие на турбулентна следа се основават на групирането на ВС в три категории съгласно максималната сертифицирана излетна маса, както следва:

1. тежко (HEAVY) "H" - ВС с излетна маса 136 000 kg или повече;
2. средно (MEDIUM) "M" - ВС с излетна маса, по-малка от 136 000 kg, но по-голяма от 7000 kg;

3. леко (LIGHT) "L" - ВС с излетна маса 7000 kg или по-малко.

(2) Въздухоплавателно средство тип B757 се счита за категория тежко (HEAVY) "H", когато лети като първо, и като категория (MEDIUM) "M", когато лети като следващо ВС, при прилагане на минимумите за сепарация в зависимост от турбулентната следа.

Чл. 148. В режим на зависване или при рулиране по въздуха вертолетите трябва да се намират на достатъчно разстояние от леките ВС.

Чл. 149. Трябва да се отчита, че в полет вертолетите създават по-интензивна турбулентна следа спрямо ВС с неподвижно крило, при една и съща обща излетна маса.

Чл. 150. (1) При първоначално установяване на комуникация между ЕВС и РП от TWR и/или APP пилотът на ВС, категоризирано като тежко, след позивната добавя думата "HEAVY".

(2) Категорията на турбулентната следа е указана в инструкциите за попълване на поле 9 на полетния план съгласно приложение № 1.

Раздел X

Процедури за настройка на висотомера

Чл. 151. (1) При полет в околността на летище и в летищен контролиран район вертикалното положение на ВС, освен случая по чл. 152, се изразява в стойности на:

1. абсолютна височина - на или под преходната абсолютна височина;
2. полетни нива - на или над преходното полетно ниво.

(2) При пресичане на преходния слой вертикалното положение на ВС се изразява:

1. по време на набор - в стойности на полетни нива;
2. по време на снижение - в стойности на абсолютни височини.

Чл. 152. Когато на ВС е дадено разрешение да изпълни кацане и то завършва своя подход, използвайки налягане на летището - QFE, вертикалното положение на ВС се изразява в стойности на относителна височина над превишението на летището в този участък от полета, на който може да се използва налягането на летището - QFE, освен когато положението се изразява в стойности на относителна височина над превишението на прага на ПИК, оборудвана за:

1. подход по прибори, ако прагът е 2 m (7 ft) или повече над превишението на летището;
2. точен подход.

Чл. 153. При полет по маршрут вертикалното положение на ВС се изразява в стойности на:

1. полетни нива - на и над най-ниското използваемо полетно ниво;
2. абсолютна височина - под най-ниското използваемо полетно ниво.

Чл. 154. Преходното полетно ниво на дадено летище и когато е необходимо - в съответния летищен контролиран район, се определя на основание постоянните доклади за налягане на летището, приведено към средното морско ниво - QNH, и прогнозираното налягане на средното морско ниво.

Чл. 155. (1) Преходното полетно ниво е най-ниското полетно ниво, което се използва над преходната абсолютна височина, установена за съответното летище.

(2) Когато е установена обща преходна абсолютна височина за две или повече летища, разположени близо едно до друго, и това разположение изисква координация на процедурите, се установява общо преходно полетно ниво, което да се използва в районите

на тези летища и когато е необходимо - в съответните летищни контролирани райони.

Чл. 156. Забранява се даването на крейсерски нива за полети по ППП под установената минимална абсолютна височина на полета за даден сектор от въздушното пространство.

Чл. 157. (1) За полети по ППП в FIR се определят:

1. минимално безопасно полетно ниво;

2. минимални използваеми полетни нива в контролираните въздушни пространства или части от тях.

(2) Най-ниското използваемо полетно ниво е това полетно ниво, което съответства на установената минимална абсолютна височина на полета или се намира непосредствено над нея.

(3) Частта от контролиран район, в която се прилага конкретно най-ниско използваемо полетно ниво, се определя съгласно изискванията при обслужване на въздушното движение.

(4) Нивата по ал. 1 се използват от РП при назначаване на полетни нива, които се съобщават на ВС при поискване.

Чл. 158. (1) Съответните органи за ОВД трябва да разполагат с информация за определеното най-ниско полетно ниво, което осигурява достатъчен запас височина над терена, по маршрут или участък от маршрут.

(2) Информация по ал. 1 се предава при поискване на ВС.

Чл. 159. (1) Центърът за полетна информация и АСС трябва да разполагат с информация за налягането на летищата, приведено към средното морско ниво - QNH, или прогнозите за атмосферното налягане за FIR и контролираните райони, за които са отговорни.

(2) Информация по ал. 1 се предава при поискване на ВС.

Чл. 160. На ЕВС по време на снижението се съобщава преходното полетно ниво, преди то да бъде достигнато. Това може да се извърши с речева комуникация, ATIS или по линия за предаване на данни.

Чл. 161. Преходното полетно ниво се включва в разрешението за подход.

Чл. 162. В разрешенията за подход, за снижение под преходното полетно ниво, за вход в летищния кръг на полетите и за рулиране, давани на отлитащи ВС, се включват данни за налягането на летището, приведено към средното морско ниво - QNH, освен когато е известно, че ВС вече е получило тази информация.

Чл. 163. (1) Въздухоплавателните средства се осигуряват с данни за налягането на летището - QFE, само при поискване.

(2) Налягането на летището - QFE, е налягането за превишението на летището с изключение на ПИК, оборудвана за:

1. неточен подход - ако прагът на ПИК е 2 m (7 ft) или повече под превишението на летището; и

2. точен подход.

(3) В случаите по ал. 2 ВС се осигуряват с данни за налягането на летището - QFE, за прага на съответната ПИК.

Чл. 164. Предоставените на ВС данни за настройка на висотомера се дават в хектопаскали (hPa) и се закръгляват към най-близката по-малка стойност на цяло число хектопаскали.

Раздел XI

Доклад за местоположението

Чл. 165. (1) По трасета, определени от основни точки, доклади за местоположението се предават при прелитане или възможно най-рано след прелитане на всяка установена задължителна точка за доклад, освен случаите по чл. 167 .

(2) Когато е необходимо за целите на ОВД, съответният орган за ОВД може да изисква предаването на допълнителни доклади за местоположението над други точки.

Чл. 166. (1) По трасета, неопределени от основни точки, доклади за местоположението се предават възможно най-рано в първите 30 min от полета, а след това на всеки 1 h от полета, с изключение на случаите по чл. 167 .

(2) Когато е необходимо за целите на ОВД, съответният орган за ОВД може да изисква предаването на допълнителни доклади за местоположението през по-кратки интервали от време.

Чл. 167. (1) При радарно обслужване с използване на вторичен радар РП може да освободи ВС от предаване на доклади за местоположението над всяка установена задължителна точка за доклад или за установени интервали от време.

(2) При прилагане на изискванията по ал. 1 се отчитат изискванията за редовни метеорологични наблюдения и доклади от ВС.

Чл. 168. (1) Докладите за местоположението съгласно чл. 165 и 166 се предават на органа за ОВД, обслужващ въздушното пространство, в което ВС изпълнява полета.

(2) Когато се изисква от съответния орган за ОВД, последният доклад за местоположението преди преминаването на ВС от един FIR или контролиран район в съседен FIR или контролиран район се предава на органа за ОВД, обслужващ въздушното пространство, в което ВС ще навлезе.

Чл. 169. Ако докладът за местоположението не е получен в разчетното време, понататъшният контрол на ВС не се осъществява на основата на предположението, че разчетното време е точно. Когато това може по някакъв начин да повлияе на контрола на другите ВС, РП предприема незабавни действия за получаване на този доклад.

Чл. 170. Ръководителят на полети може да поиска от ВС, летящо в неконтролирано въздушно пространство, постоянно да прослушва съответната радиочестота на органа, който осъществява ОВД във въздушното пространство, където се изпълнява този полет.

Чл. 171. Докладите за местоположението съгласно чл. 165 и 166 включват следните елементи от информация:

1. опознавателен индекс на ВС;
2. местоположение;
3. време;
4. полетно ниво или абсолютна височина; включително текущо ниво и разрешено ниво, ако все още не е заето;
5. следващо местоположение и време на прелитане;
6. следваща основна точка.

Чл. 172. Елементът по чл. 171, т. 4 се включва при първото установяване на комуникация след преминаване на нова честота.

Чл. 173. (1) Когато от РП е наложено ограничение на скоростта на ВС, ЕВС включва тази скорост в своите доклади за местоположението.

(2) Назначената от РП скорост трябва също така да се докладва при първото установяване на комуникация с органа за ОВД след преминаване на нова честота, без значение дали се изисква пълен доклад за местоположението.

Чл. 174. Елементът по чл. 171, т. 4 може да бъде изпуснат, когато информацията, получавана за полетното ниво или абсолютната височина от транспондера в режим С,

може постоянно да бъде представяна на РП в етикети към радарното изображение на местоположението на ВС и когато са разработени процедури за безопасно и ефективно използване на информацията, получена в режим С.

Чл. 175. В частите от въздушното пространство, където:

1. информацията, получавана за полетното ниво или абсолютната височина от транспондера в режим С, е постоянно представяна на РП в етикети към радарното изображение на местоположението на ВС; и

2. е осигурена надеждна и директна комуникация пилот - РП; при първоначално установяване на комуникация докладът на пилота може да съдържа само идентификационен индекс и полетно ниво, а последващите доклади могат да съдържат идентификационен индекс, местоположение и време.

Раздел XII

Докладване на оперативна и метеорологична информация

Чл. 176. (1) Когато ВС, изпълняващо полет по маршрут, е задължено да предава оперативна и/или редовна метеорологична информация над точките или в тези моменти от време, когато предава доклади за местоположението съгласно чл. 165 и 166, докладът за местоположението се предава във формата на доклад от ВС.

(2) Специалните наблюдения от борда на ВС се предават във вид на специални доклади от ВС.

(3) Всички доклади от ВС се предават по възможност незабавно.

Чл. 177. (1) Редовните доклади от ВС, предавани по канали за речева комуникация или линия за предаване на данни, съдържат информация за следните елементи:

1. информация за местоположението:

- а) опознавателен индекс на ВС;
- б) местоположение или географски ширина и дължина;
- в) време;
- г) полетно ниво или абсолютна височина;
- д) следващо местоположение и време на прелитане;
- е) следваща основна точка;

2. оперативна информация:

- а) разчетно време на кацане;
- б) запас от гориво (изразен в полетно време);

3. метеорологична информация:

- а) температура на въздуха;
- б) посока на вятъра;
- в) скорост на вятъра;
- г) турбулентност;
- д) обледенение на ВС;
- е) влажност (ако има такива данни).

(2) Елементите по ал. 1, т. 1 са задължителни.

(3) Елементите по ал. 1, т. 2 или всяка тяхна част се предават само по искане на оператора или определен от него представител или когато КВС счете за необходимо.

(4) Елементите по ал. 1, т. 3 или всяка тяхна част се предават съгласно процедурите от Наредба № 3 за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване.

Чл. 178. (1) Специалните доклади от ВС се предават от всички ВС, когато са забелязани или наблюдавани следните условия:

- 1. силна турбулентност; или

2. силно обледенение; или
3. силни планински вълни; или
4. гръмотевични бури, без град, които са скрити, вградени, над обширен район или във вид на шквалова линия; или
5. гръмотевични бури с град, които са скрити, вградени, над обширен район или във вид на шквалова линия; или
6. силни прашни или пясъчни бури; или
7. облак от вулканична пепел; или
8. вулканична активност, предхождаща изригване, или вулканично изригване.

(2) В специалните доклади от ВС при полети на околзвукови или свръхзвукови скорости освен условията по ал. 1 се предава и:

1. умерена турбулентност, или
2. град, или
3. купесто-дъждовни облаци.

Чл. 179. При използване на линия за предаване на данни "въздух-земя" специалните доклади от ВС съдържат следните елементи:

1. указател на типа съобщение;
2. опознавателен индекс на ВС;
3. блок данни 1:
 - а) географска ширина;
 - б) географска дължина;
 - в) барометрична абсолютна височина;
 - г) време;
4. блок данни 2:
 - а) посока на вятъра;
 - б) скорост на вятъра;
 - в) температура на въздуха;
 - г) турбулентност (ако има такава);
 - д) влажност (ако има такива данни);
5. блок данни 3 - условие, изискващо предаване на специален доклад от ВС, избрано от условията по чл. 178 .

Чл. 180. При използване на речева комуникация специалните доклади от ВС съдържат следните елементи:

1. указател на типа съобщение;
2. Раздел 1 - информация за местоположението:
 - а) опознавателен индекс на ВС;
 - б) местоположение;
 - в) време;
 - г) полетно ниво или абсолютна височина;
3. раздел 3 - метеорологична информация: условие, изискващо предаване на специален доклад от ВС, избрано от условията по чл. 178 .

Чл. 181. При подготовката на докладите EBC се осигуряват с бланки съгласно образца за бланка AIREP/AIREP SPECIAL, съдържаща се в приложение № 2, като се спазват инструкциите за предаване на данните.

Чл. 182. При предаване на докладите от ВС и при препредаването им от органите за ОВД се спазват съответните инструкции, формата на съобщенията и фразеологията, съдържащи се в приложение № 2.

Чл. 183. (1) Специалните доклади, съдържащи наблюдения на вулканична дейност, се записват в специална форма.

(2) Формата за специален доклад за вулканична дейност от приложение № 1 се дава на екипажите, които ще прелитат над такива зони.

Чл. 184. Когато получат ADS доклади, съдържащи блокове с метеорологична информация, органите за ОВД предават блоковете с основна ADS и метеорологична информация без закъснение на световните метеорологични центрове.

Чл. 185. Когато органите за ОВД получат специални доклади от ВС по линия за предаване на данни, незабавно предават информацията на съответните метеорологични служби за следене и на световните метеорологични центрове.

Чл. 186. (1) Когато органите за ОВД получат специални или редовни доклади от ВС по каналите за речевата комуникация, незабавно предават информацията на съответните метеорологични органи.

(2) От редовните доклади от ВС, съдържащи елементите по чл. 177, ал. 1, т. 3, органите за ОВД предават информацията по чл. 177, ал. 1, т. 1, букви "а" - "в" и по т. 3.

Раздел XIII

Представяне и обновяване на полетен план и контролни данни

Чл. 187. Главна дирекция "Главна въздухоплавателна администрация" определя:

1. правила и процедури за предоставяне на РП на полетен план и контролни данни за всички полети, които се осигуряват с обслужване от съответните органи за ОВД;

2. правила за предоставянето на всяка друга информация, необходима за осигуряването на ОВД.

Чл. 188. (1) Необходимата информация и данни се предоставят по такъв начин, че да се даде възможност на РП да има пълна представа за текущото състояние на въздушното движение в границите на неговия район на отговорност и при необходимост на движенията по маневрената площ на летището.

(2) Предоставената информация се обновява в съответствие с движението на ВС с цел да се улесни навременното откриване и разрешаване на конфликти, както и да се улесни и осигури запис на координатията между съседните органи/сектори за ОВД.

Чл. 189. (1) На РП се осигурява подходящо представяне на конфигурацията на въздушното пространство, включващо основни точки и информация, свързана с тези точки.

(2) Данните, които се предоставят, включват съответна информация и данни от полетни планове и доклади за местоположение, както и данни за разрешения и координатия.

(3) Изобразяването и обновяването на информацията и данните може да се осъществява автоматично или от упълномощен персонал.

Чл. 190. Необходимият полетен план и контролните данни могат да бъдат представени чрез използване на:

1. хартиени стрип марки за полета на ВС; или
2. електронни стрип марки за полета на ВС; или
3. други електронни форми на представяне; или
4. комбинация от методи по т. 1 - 3.

Чл. 191. (1) Методът (методите) за представяне на информацията и данните трябва да бъдат в съответствие с принципите на човешкия фактор.

(2) Всички данни, включително данните за отделно ВС, се представят по начин, който свежда до минимум възможността за погрешно интерпретиране или погрешно разбиране.

Чл. 192. Средствата и методите за ръчно въвеждане на данни в автоматизираните системи за КВД трябва да бъдат в съответствие с принципите на човешкия фактор.

Чл. 193. (1) Когато се използват стрип марки за полета, трябва да има поне една отделна стрип марка за всеки полет.

(2) Броят на стрип марките за отделните полети трябва да бъде достатъчен, за да се изпълнят изискванията на съответния орган за ОВД.

(3) Процедурите за представяне на данни и правилата, определящи типа данни, които трябва да се въвеждат на стрип марката, включително използването на символи, се определя от ДАНО.

Чл. 194. (1) Автоматично генерираната информация се представя на РП през цялото време.

(2) Представянето на информация и данни за отделни полети продължава до момента, когато тези данни повече не са необходими за целите на осигуряване на КВД, включително откриване на конфликти и координация на полети или докато представянето на информация и данни се прекрати от РП.

Чл. 195. Записване и съхраняване на данни за целите на разследването се осъществява, както следва:

1. хартиените стрип марки се съхраняват най-малко 30 дни;
2. електронните данни за полета и за координацията се записват и съхраняват най-малко за 30 дни.

Раздел XIV

Отказ или нарушение на нормалната работа на системи и оборудване

Чл. 196. Органите за КВД незабавно докладват в съответствие с местните инструкции за всеки отказ или нарушение на нормалната работа на системите за комуникация, навигация и обзор, както и на всички други значими за безопасността системи или оборудване, които могат да повлияят отрицателно върху безопасността или ефективността на полетите и/или осигуряването на ОВД.

Глава пета

МЕТОДИ И МИНИМУМИ ЗА СЕПАРАЦИЯ

Раздел I

Въведение

Чл. 197. Тази глава съдържа процедури и минимуми за нерадарна сепарация, които се прилагат при сепарирането на ВС, летящи по маршрут, долитащи и отлитащи към/от летище.

Чл. 198. (1) Процедурите и минимумите за сепарация, които се прилагат при осъществяване на контрол на летищното движение, се съдържат в глава седма.

(2) Процедурите и минимумите за сепарация, които се прилагат при използване на радар, се съдържат в глава осма.

Раздел II

Основни положения при сепариране на контролирани ВС

Чл. 199. (1) Вертикално или хоризонтално сепариране се осигурява между ВС, които изпълняват полети:

1. във въздушно пространство - класове А и В;
2. по ППП във въздушно пространство - класове С, D и Е;
3. по ППП и ПВП във въздушно пространство - клас С;
4. по ППП и ОПВП във въздушно пространство - клас С;
5. по ОПВП във въздушно пространство - клас С.

(2) Изключения на случаите по ал. 1, т. 2 във въздушно пространство - класове D и E, се допускат през деня, когато на ВС е дадено разрешение за набор или снижение, при условие че ВС ще поддържат собствена сепарация, оставайки във визуални метеорологични условия.

Чл. 200. Ръководителят на полети не дава разрешение за изпълнение на маневри, в резултат на които разстоянието между две ВС ще бъде намалено до стойност, по-малка от стойността, прилагана в дадените условия като минимум за сепарация.

Чл. 201. (1) Когато наличието на изключителни обстоятелства, като незаконна намеса, изискват повишено внимание от РП, се прилагат увеличени минимуми за сепарация.

(2) Прилагането на минимумите по ал. 1 се извършва от РП с отчитане на всички фактори, за да не се наруши потокът въздушно движение при прилагане на увеличените минимуми за сепарация.

Чл. 202. Когато определен вид сепариране или минимум за сепарация между две ВС не може да бъде поддържан, РП установява друг вид сепариране или минимум за сепарация, докато по-рано използваното сепариране не бъде възстановено.

Чл. 203. (1) При получаване на информация за отказ на навигационно оборудване или влошаване на негови характеристики до ниво, по-ниско от изискваното, ЕВС незабавно информира съответния орган за КВД.

(2) При получаване на информация по ал. 1 РП предприема действия за установяване на друг вид сепариране или минимум за сепарация.

Раздел III

Вертикално сепариране

Чл. 204. Вертикалното сепариране се състои в това, ВС, използващи предписаните процедури за настройка на висотомерите си, да изпълняват полет на различни нива, определени чрез полетни нива или абсолютни височини съгласно раздел X от глава четвърта.

Чл. 205. Минимумите за вертикално сепариране са, както следва:

1. 300 m (1000 ft) до височина 12 500 m (FL 410), с изключение на случаите по чл. 206, т. 2 ;
2. 600 m (2000 ft) от височина 12 500 m (FL 410) и повече.

Чл. 206. Минимумите за вертикално сепариране между FL 290 и FL 410 включително са, както следва:

1. 300 m (1000 ft) за RVSM сертифицирани граждански ВС и RVSM сертифицирани държавни ВС;

2. 600 m (2000 ft) между:

а) RVSM несертифицирани държавни ВС и всички други ВС в RVSM въздушно пространство;

б) всички държавни ВС, летящи в група, и всички други ВС в RVSM въздушно пространство;

- в) RVSM несертифицирани ВС и всички други ВС в RVSM въздушно пространство.

Чл. 207. Органът за КВД осигурява вертикално сепариране от 600 m (2000 ft) между ВС, с което е загубена комуникацията, и всички други ВС в RVSM въздушно пространство.

Чл. 208. Освен когато въздушната обстановка и процедурите за координация позволяват разрешаване на крейсерски набор, назначаването на крейсерски нива на контролирани полети се осъществява, както следва:

1. органът за КВД разрешава на ВС, което напуска неговия контролиран район, да

използва само едно определено ниво, т.е. това ниво, на което даденото ВС ще влезе в следващия контролиран район;

2. даването на разрешение за по-нататъшен набор е отговорност на приемащия орган за КВД;

3. когато е възможно, РП съобщава на ВС, че при полет по маршрут могат да искат всяка желана от тях промяна на крейсерското ниво.

Чл. 209. За ВС, на което е разрешен крейсерски набор, се разрешава изпълнение на полет между две нива или над определено ниво.

Чл. 210. При необходимост от промяна на крейсерското ниво на ВС, изпълняващо полет по установено трасе за ОВД, което преминава частично през и частично извън пределите на контролирано въздушно пространство, където крейсерските нива не са идентични, при възможност РП осъществява такава промяна в пределите на своето КВП.

Чл. 211. Ръководителят на полети дава ново разрешение на ВС независимо, че пилотът не е поискал промяна на крейсерското ниво, когато на ВС е дадено разрешение за вход в контролиран район на крейсерско ниво, по-ниско от минималното крейсерско ниво за този район.

Чл. 212. Ръководителят на полети може да разреши промяна на крейсерското ниво на ВС в определено време, място или с определена скорост.

Чл. 213. Ръководителят на полети назначава, когато е възможно, крейсерските нива на ВС, летящи към едно и също летище на кацане, така, че те да съответстват на поддръждането за подход към летището.

Чл. 214. (1) Въздухоплавателно средство, летящо на определено крейсерско ниво, по принцип има предимство пред други ВС, желаещи да заемат това крейсерско ниво.

(2) Когато две или няколко ВС летят на едно крейсерско ниво, по принцип ВС, летящо отпред, има предимство.

Чл. 215. Крейсерските нива, а в случай на крейсерски набор - диапазонът на нивата, които се назначават на ВС при изпълнение на контролиран полет, се избират от тези, определени за полети по ППП от таблицата на полетните нива в Наредба № 2 за правилата за полети.

Чл. 216. (1) Ръководителят на полети може да даде разрешение за заемане на ниво, заето от друго ВС, само след доклад на екипажа, че нивото е освободено, освен когато:

1. е известно наличие на силна турбулентност;
2. ВС, заемащо по-високо полетно ниво, изпълнява крейсерски набор;
3. разликата в техническите характеристики на ВС може да доведе до нарушаване на установените минимума за сепарация.

(2) Разрешението по ал. 1 се задържа, докато ВС, освобождаващо нивото, не съобщи за заемането на друго ниво, сепарирано в съответствие с изисквания минимум.

Чл. 217. Когато две ВС влизат или се намират в една и съща зона за изчакване, РП взима под внимание снижаващото ВС, със значително различни скорости, ако е необходимо, предприема допълнителни мерки, като указване на максимална скорост на снижение на ВС, намиращо се по-високо, и минимална скорост на снижение на по-ниското ВС, за осигуряване на необходимата сепарация.

Чл. 218. Пилотите в директна комуникация помежду си могат да съгласуват поддръжането на определената вертикална сепарация между техните ВС по време на набор и снижение.

Раздел IV

Хоризонтално странично сепариране

Чл. 219. (1) Странично сепариране се прилага така, че разстоянието между участъците на предполагаемите маршрути, на които е необходимо осигуряване на странично сепариране на ВС, да бъде винаги не по-малко от разстоянието, установено с отчитане на навигационната неточност, плюс определен защитен резерв.

(2) В минимумите за хоризонтално странично сепариране, описани в този раздел, е включен защитен резерв.

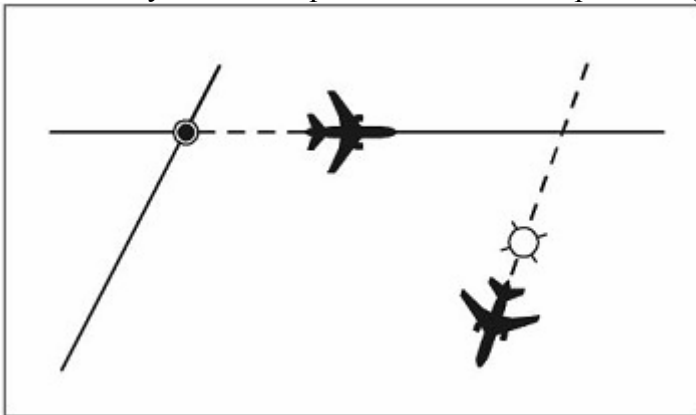
Чл. 220. За осигуряване на странично сепариране на ВС се изисква тези ВС да изпълняват полет по различни маршрути или в различни географски места, определени със:

1. помощта на визуално наблюдение;
2. използване на навигационни средства; или
3. използване на оборудване за зонална навигация.

Чл. 221. При получаване на информация за отказ на навигационно оборудване или влошаване на негови характеристики до ниво, по-ниско от изискваното, органът за КВД прилага, ако е необходимо, алтернативни минимуми за сепарация.

Чл. 222. Странично сепариране може да се осигурява чрез методи, включващи следното:

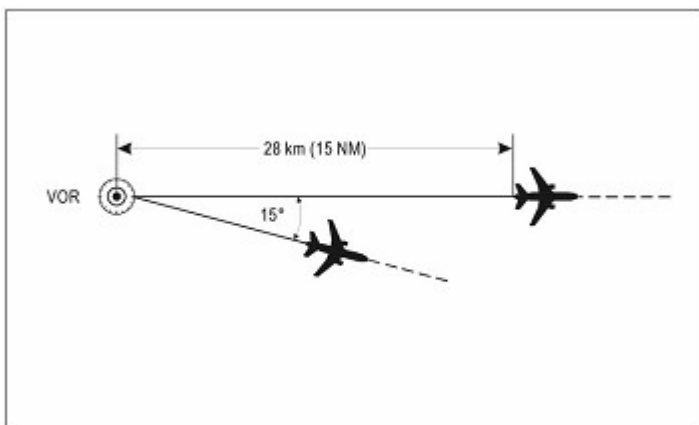
1. използване на едни и същи или различни географски места - по доклад за местоположението, който ясно указва, че ВС се намират над различни географски места, определени визуално или чрез навигационни средства (виж фиг. 1):



Фигура 1

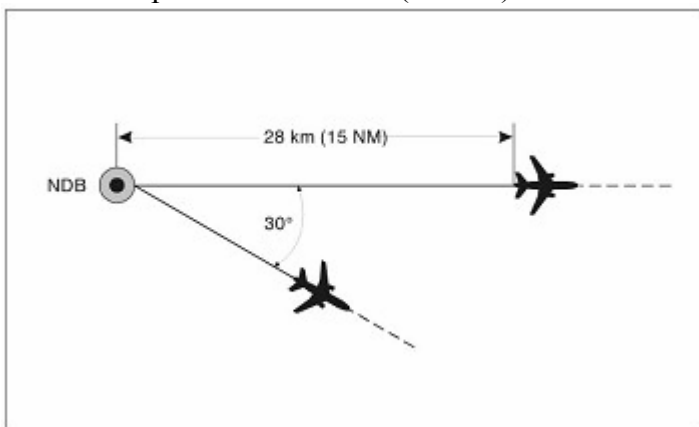
2. използване на едно и също навигационно средство или метод - от ВС се изисква да изпълняват полет по установени пътни линии, отстоящи една от друга на минимално разстояние, в зависимост от използваното навигационно средство или метод и се прилага, както следва:

а) VOR - най-малко 15° разлика в радиалите на ВС от този VOR и поне едното ВС е на разстояние 28 km (15 NM) или повече от средството (виж фиг. 2):



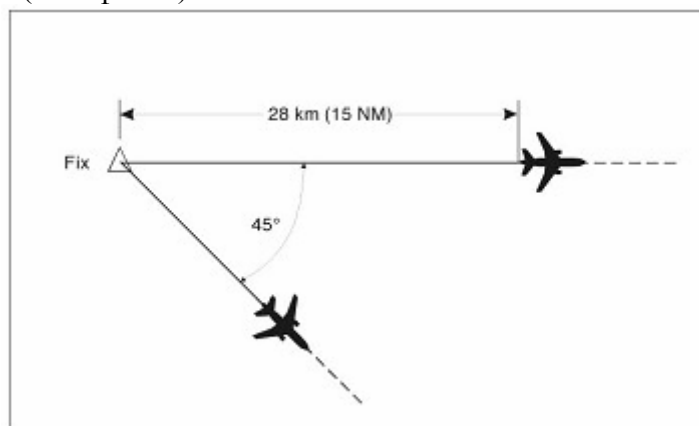
Фигура 2

б) NDB - най-малко 30° разлика в пътните линии на ВС от или към това NDB и поне едното ВС е на разстояние 28 km (15 NM) или повече от средството (виж фиг. 3):



Фигура 3

в) без използване на навигационно средство - ВС се намират на пътни линии, които се различават най-малко с 45°, и поне едното ВС се намира на разстояние 28 km (15 NM) или повече от точката на пресичане на тези пътни линии, като тази точка се определя визуално или чрез използване на навигационно средство и двете ВС се отдалечават от пресечната точка (виж фиг. 4):



Фигура 4

г) при използване на оборудване за зонална навигация (RNAV оборудване) за RNP 5 -

ВС се намират на пътни линии, които се различават най-малко с 15° , и на разстояние 75 km (40 NM) или повече от точката на пресичане на тези пътни линии и двете ВС се отдалечават от пресечната точка.

Чл. 223. Когато разликата в пътните линии, по които отлитат ВС, е с 10° и повече от указаната минимална в чл. 222, т. 2, букви "а" - "в", за различните средства минималното разстояние, на което може да се приложи странично сепариране, е 19 km (10 NM).

Чл. 224. При използване на различни навигационни средства или методи - странично сепариране на ВС, използващи различни навигационни средства, или в тези случаи, когато едно ВС използва RNAV оборудване, се осигурява, като не се допуска препокриване на защитените зони от въздушното пространство, установени за даденото навигационно средство или тип RNP.

Чл. 225. При използване на RNAV оборудване (където типът RNP е определен) по паралелни пътни линии или трасета за ОБД - в пределите на дадено въздушно пространство или по дадени трасета, където типът RNP е установен, странично сепариране между ВС с RNAV оборудване може да се осъществи при условие, че ВС изпълняват полет по осевите линии на паралелни пътни линии или трасета, намиращи се на разстояние, което не допуска препокриване на защитените зони от въздушното пространство.

Чл. 226. При използване на RNAV оборудване (където типът RNP е определен) по пресичащи се пътни линии или трасета за ОБД сепарацията се прилага в сектор, в който ъгловата разлика между които е по-голяма от 15° и по-малка от 135° .

Чл. 227. (1) При пресичащи се пътни линии входните и изходните точки на зоната, където страничното разстояние между пътните линии е по-малко от установения минимум, се наричат точки на странично сепариране.

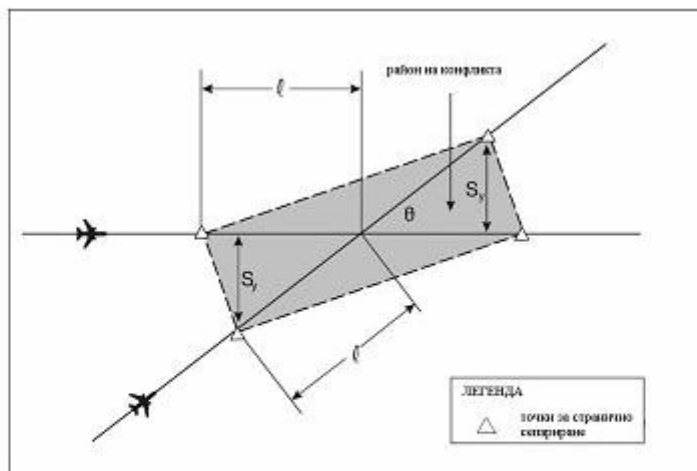
(2) Зоната, ограничена от точките на странично сепариране, се нарича район на конфликта (виж фиг. 5).

Чл. 228. Разстоянието между точките за странично сепариране и пресечната точка на пътните линии се определя от анализ на риска за сблъскване и зависи от много фактори, като навигационната точност на ВС, количеството ВС и заетостта на РП.

Чл. 229. Странично сепариране между две въздухоплавателни средства съществува, когато най-малко едно от ВС е извън района на конфликта.

Чл. 230. (1) При преминаване на ВС във въздушно пространство, където се прилагат по-големи минимума за странично сепариране, страничното сепариране съществува, когато ВС летят по определени пътни линии, които са отдалечени на определения минимум и се раздалечават с най-малко 15° , докато не бъде постигнат установеният минимум за странична сепарация.

(2) При прилагане на процедурите по ал. 1 се осигурява спазване на изискванията, установени от ГД ГВА за необходими навигационни характеристики (RNP).



Фигура 5

Забележка. Точките за странично сепариране са изчислени чрез формулата: $l = \frac{S_y}{\sin \theta}$.

Фигура 5

Забележка. Точките за странично сепариране са изчислени чрез формулата:

Раздел V

Хоризонтално надлъжно сепариране

Чл. 231. (1) Надлъжното сепариране се прилага така, че разстоянието между разчетните местоположения на сепарираните ВС да не бъде по-малко от установения минимум.

(2) Надлъжното сепариране между ВС, летящи по една и съща пътна линия или по пресичащи се пътни линии, може да бъде поддържано чрез регулиране на скоростта на ВС, включително чрез използване на числото "М".

(3) Навсякъде в тази инструкция под термина число "М" се разбира истинското число "М".

Чл. 232. (1) При прилагане на минимумите за надлъжно сепариране по време и по разстояние между ВС, летящи по една и съща пътна линия, РП трябва да бъде сигурен, че прилаганият минимум за сепарация няма да бъде нарушен, когато ВС, летящо отзад, поддържа по-висока скорост от ВС, летящо отпред.

(2) Когато се очаква, че ВС ще достигнат прилагания минимум за сепарация, РП дава инструкции за регулиране на скоростта на ВС с цел този минимум за сепарация да бъде поддържан през целия период на неговото прилагане.

Чл. 233. Ръководителят на полети може да установи надлъжно сепариране, като изисква от ВС да:

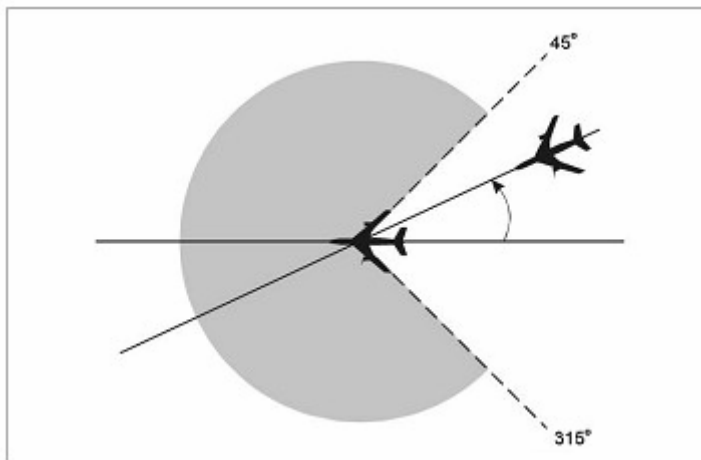
1. излети в определено време; или
2. достигне дадена географска точка в определено време; или
3. изчака над дадена географска точка определено време.

Чл. 234. Надлъжно сепариране на свръхзвукови ВС (СВС) на етапа на околзвук разгон или свръхзвуков полет се постига чрез отчитане на съответно избрано време за начало на околзвук разгон, а не чрез въвеждане на ограничения по скорост по време на етапа на свръхзвуков полет.

Чл. 235. За целите на прилагане на надлъжното сепариране понятията "попътни пътни линии", "насрещни пътни линии" и "пресичащи се пътни линии" имат следните значения:

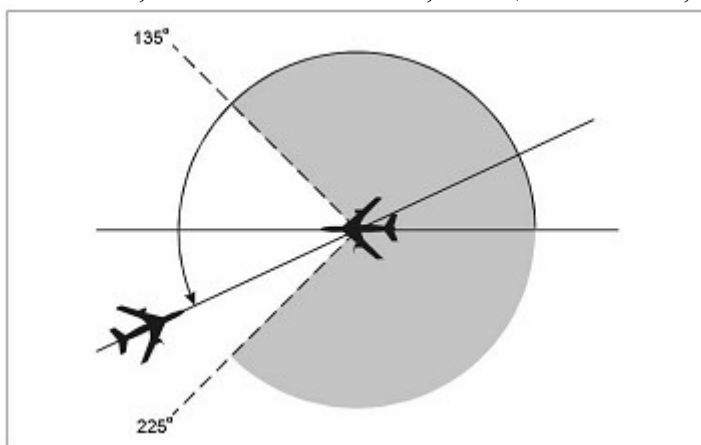
1. попътни пътни линии (виж фиг. 6) - пътни линии в едно и също направление или

пресичащи се пътни линии или техни части, ъгловата разлика между които е по-малка от 45° или по-голяма от 315° , и защитните зони, на които се препокриват:



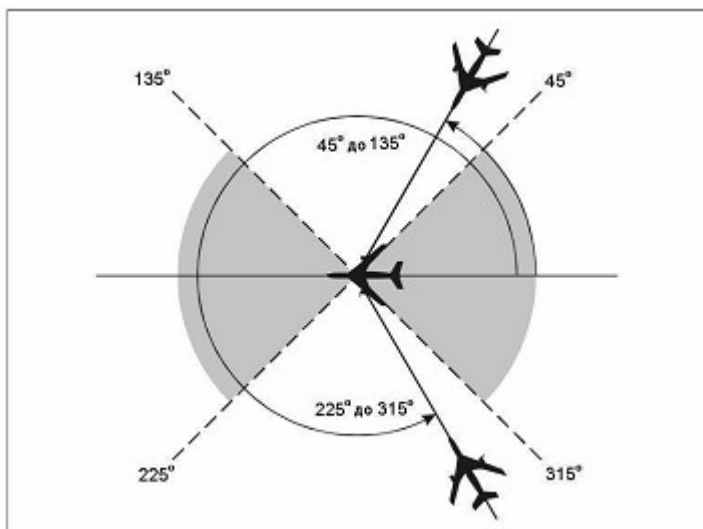
Фигура 6

2. насрещни пътни линии (виж фиг. 7) - пътни линии в противоположно направление или пресичащи се пътни линии или техни части, ъгловата разлика между които е по-голяма от 135° , но по-малка от 225° , и защитните зони, на които се препокриват:



Фигура 7

3. пресичащи се пътни линии (виж фиг. 8) - пресичащи се пътни линии или техни части, различни от указаните в т. 1 и 2:



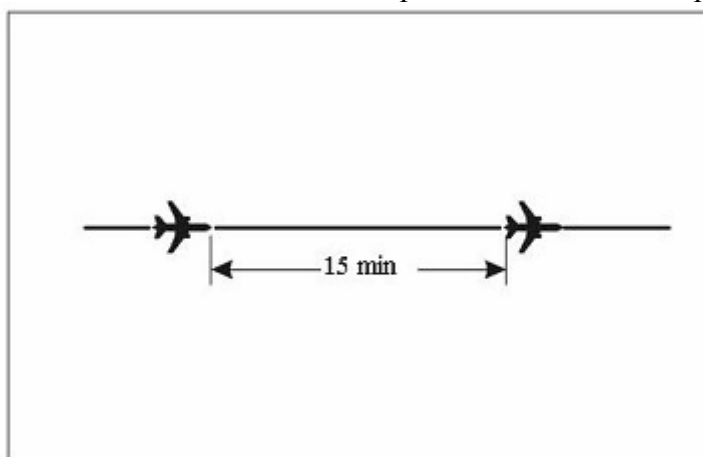
Фигура 8

Раздел VI

Надлъжно сепариране по време

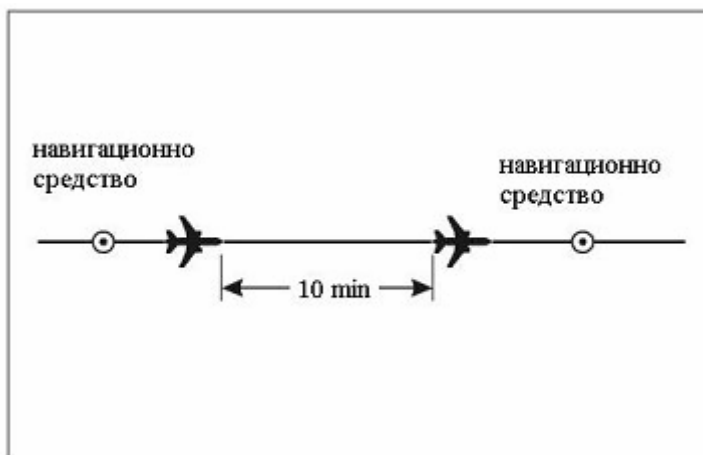
Чл. 236. Минимумите за надлъжно сепариране по време при полети на едно и също крейсерско ниво по попътни пътни линии са, както следва:

1. 15 min - без използване на радионавигационни средства (виж фиг. 9):



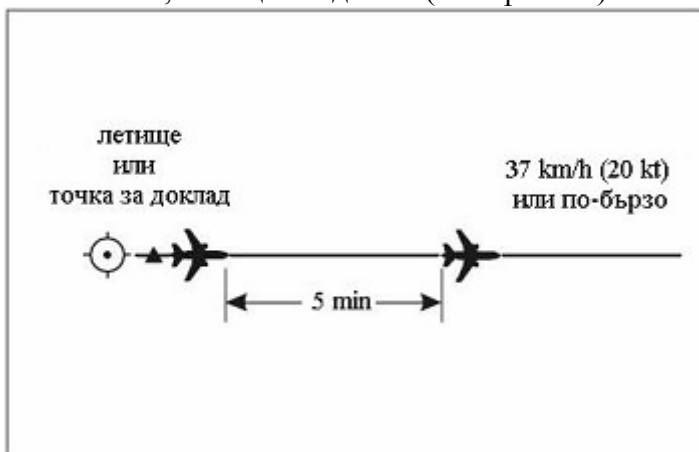
Фигура 9

2. 10 min - при наличие на навигационни средства, позволяващи често да се определя местоположението и скоростта на ВС (виж фиг. 10):



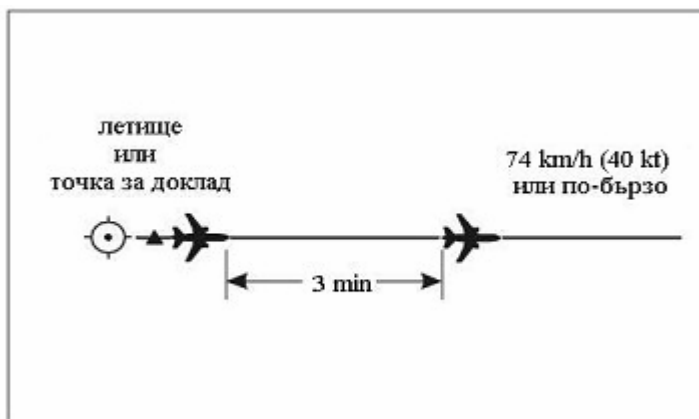
Фигура 10

3. 5 min - между ВС, излетели от едно и също летище, или между ВС, летящи по маршрут и докладвали прелитане на една и съща точка за доклад, или между излитащо ВС и ВС, летящо по маршрут, след като летящото по маршрут ВС докладва прелитане на точка, свързана с летището на излитане, с цел 5-минутната сепарация да бъде установена до точката, в която излитащото ВС ще навлезе в същия маршрут при условие, че ВС, летящо отпред, поддържа истинска въздушна скорост с 37 km/h (20 kt) или повече от скоростта на ВС, летящо след него (виж фиг. 11):



Фигура 11

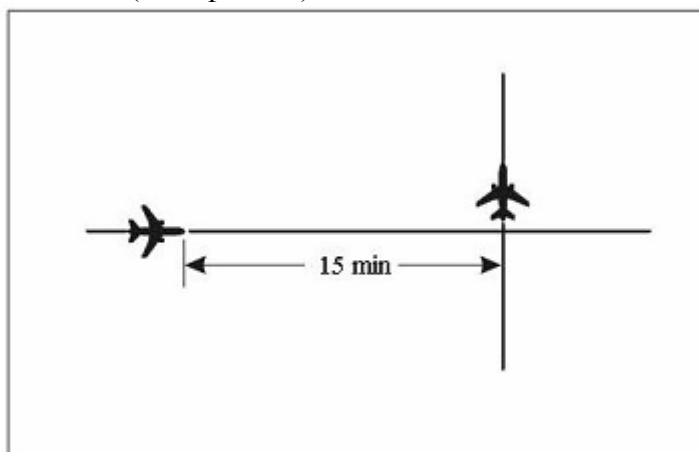
4. 3 min - между ВС, излетели от едно и също летище, или между ВС, летящи по маршрут и докладвали прелитане на една и съща точка за доклад, или между излитащо ВС и ВС, летящо по маршрут, след като летящото по маршрут ВС докладва прелитане на точка, свързана с летището на излитане, с цел 5-минутната сепарация да бъде установена до точката, в която излитащото ВС ще навлезе в същия маршрут при условие, че ВС, летящо отпред, поддържа истинска въздушна скорост със 74 km/h (40 kt) или повече от скоростта на ВС, летящо след него (виж фиг. 12):



Фигура 12

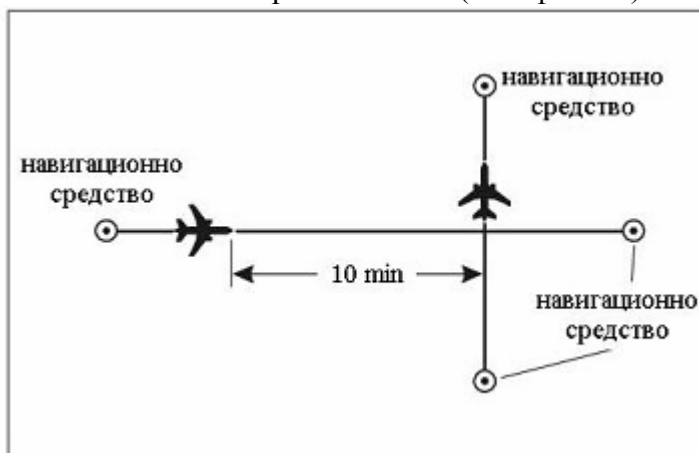
Чл. 237. Минимумите за надлъжно сепариране по време при полети на едно и също крейсерско ниво в пресичащи се пътни линии са, както следва:

1. 15 min (виж фиг. 13):



Фигура 13

2. 10 min - ако навигационните средства позволяват често да се определя местоположението и скоростта на ВС (виж фиг. 14):

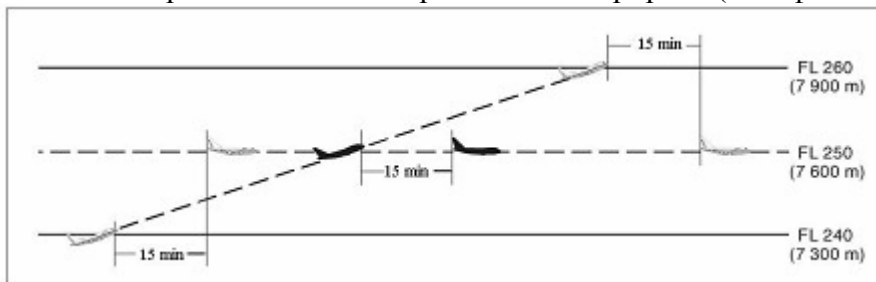


Фигура 14

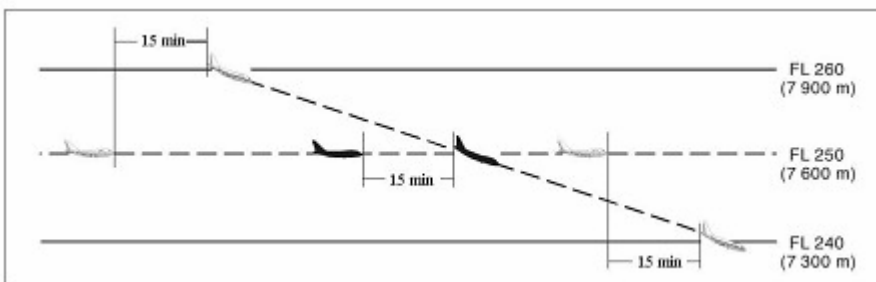
Чл. 238. Минимумите за надлъжно сепариране по време на полети в набор или снижение по попътни пътни линии - когато едното ВС ще пресече нивото на другото ВС,

лелящо по попътна пътна линия, са, както следва:

1. 15 min - при отсъствие на вертикално сепариране (виж фиг. 15 и 16):

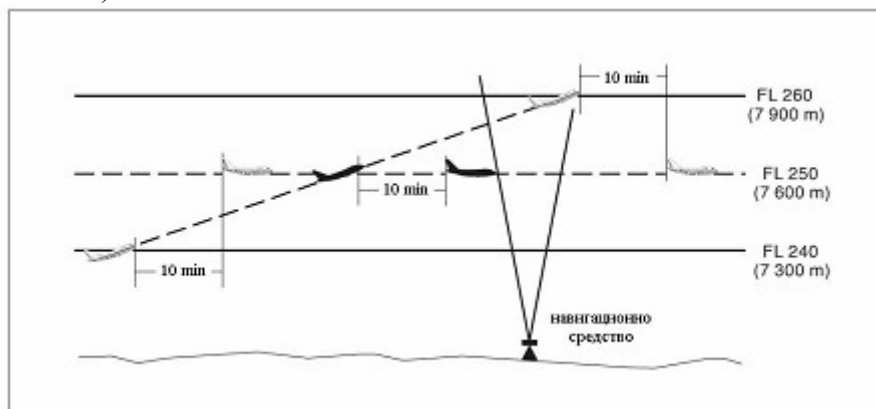


Фигура 15

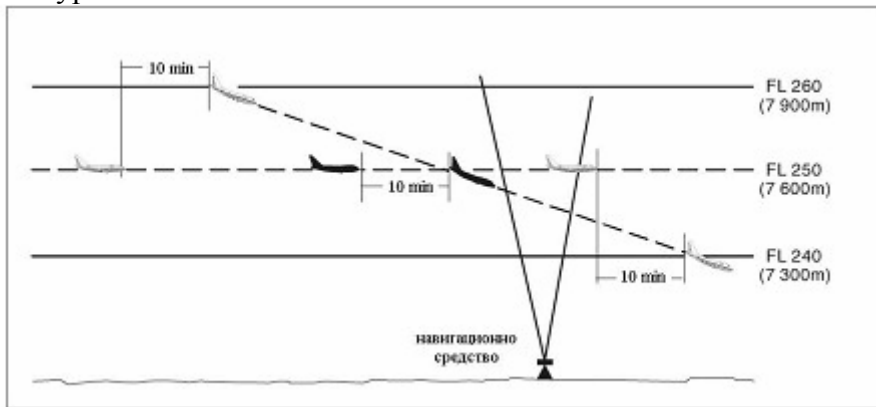


Фигура 16

2. 10 min - при отсъствие на вертикално сепариране с използване на навигационни средства, позволяващи често да се определя местоположението и скоростта на ВС (виж фиг. 17 и 18):

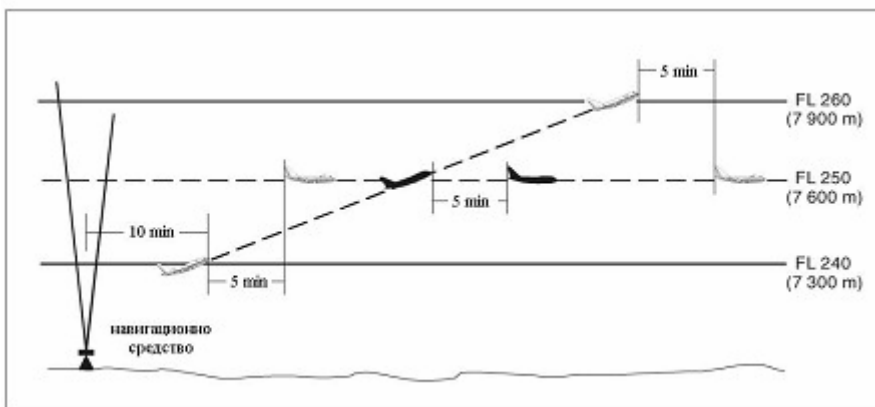


Фигура 17

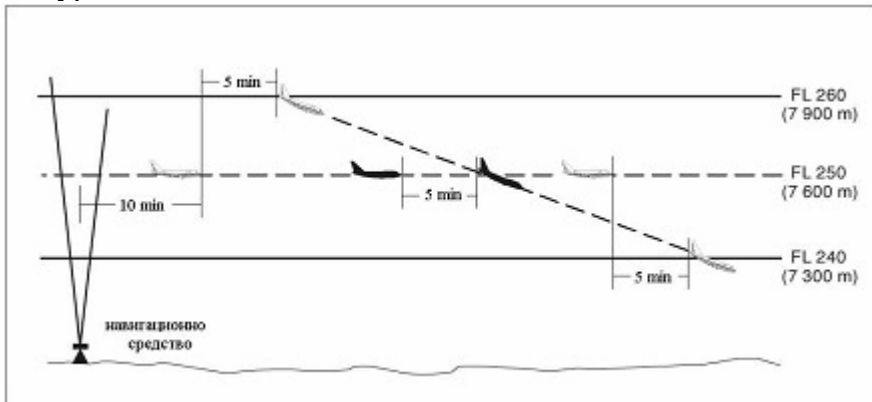


Фигура 18

3. 5 min - при отсъствие на вертикално сепариране, в случай че промяната на нивото започне не по-късно от 10 min от времето, в което второто ВС докладва прелитането на точка за доклад (виж фиг. 19 и 20):



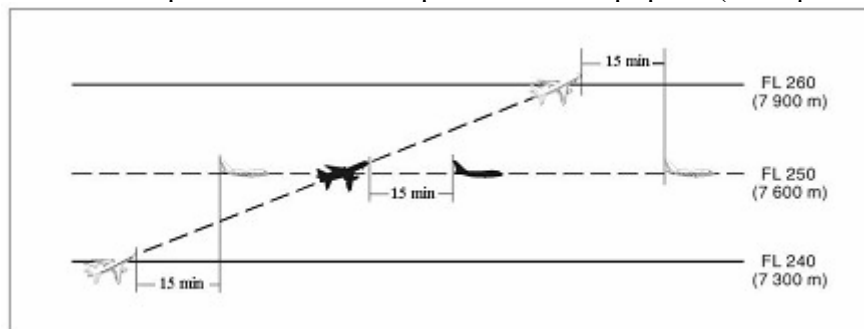
Фигура 19



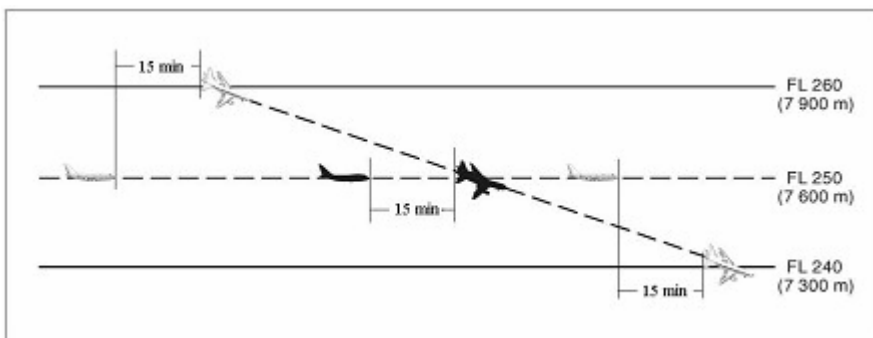
Фигура 20

Чл. 239. Минимумите за надлъжно сепариране по време при полети в набор или снижение по пресичащи се пътни линии - когато едното ВС ще пресече нивото на другото ВС, са, както следва:

1. 15 min - при отсъствие на вертикално сепариране (виж фиг. 21 и 22):

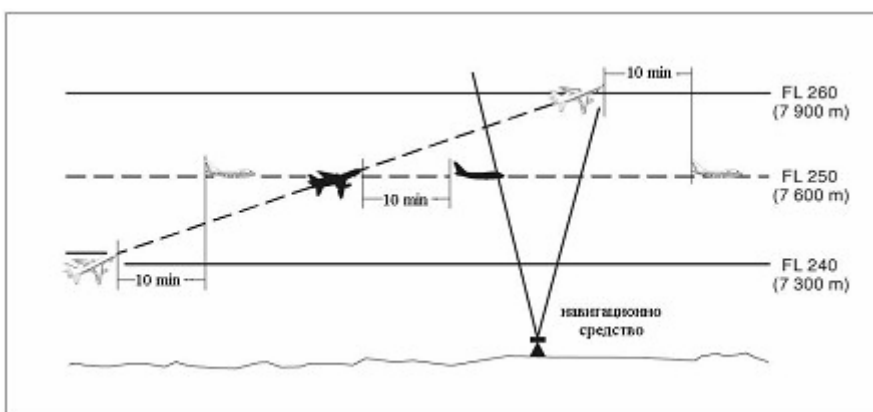


Фигура 21

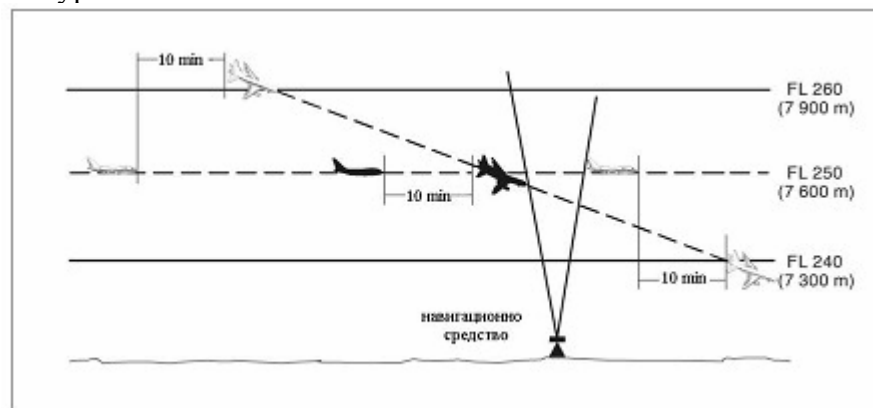


Фигура 22

2. 10 min - при отсъствие на вертикално сепариране с използване на навигационни средства, позволяващи да се определя местоположението и скоростта на ВС (виж фиг. 23 и 24):



Фигура 23

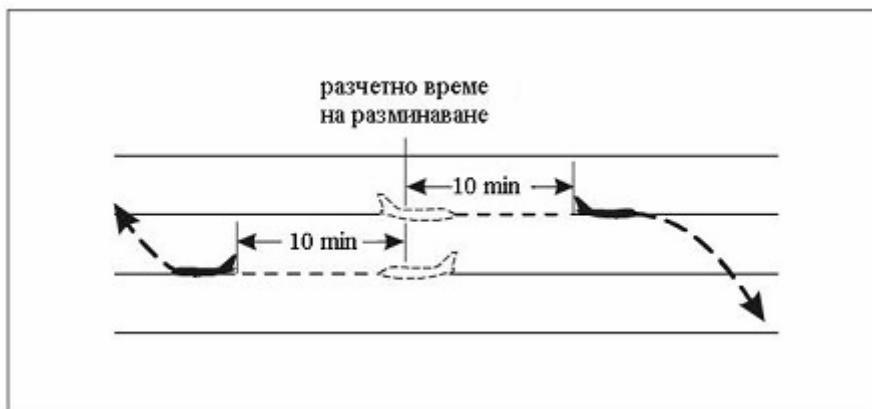


Фигура 24

Чл. 240. (1) При полети по насрещни пътни линии - където не се осигурява странично сепариране, се осигурява вертикално сепариране в течение на най-малко 10 min преди и след разчетното време, когато:

1. въздухоплавателните средства трябва да прелетят едно над друго;
2. въздухоплавателните средства са прелетели едно над друго (виж фигура 25).

(2) Ако е установено, че ВС вече са се разминали, не е необходимо прилагането на минимума по ал. 1.



Фигура 25

Чл. 241. При прилагането на процедурата по чл. 238 и 239 , когато се извършва съществена промяна на полетното ниво, РП може да разреши на снижаващото ВС да заеме ниво над летящото под него ВС, а на набиращото ВС - да заеме ниво под летящото над него ВС, за да може да се осъществи допълнителна проверка на сепарирането, което ще бъде осигурено при отсъствие на вертикално сепариране.

Раздел VII

Надлъжно сепариране по разстояние с използване на DME

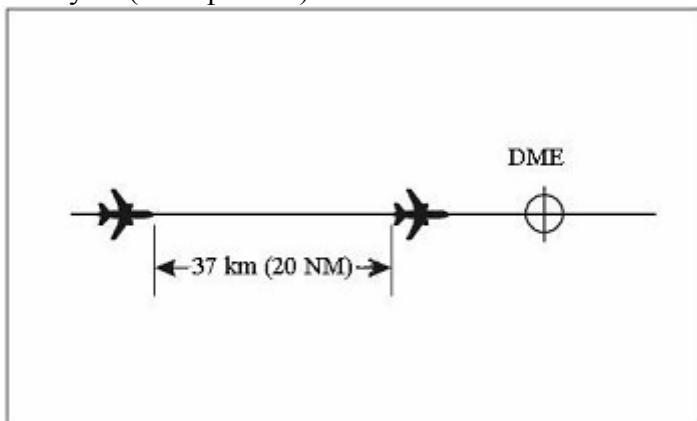
Чл. 242. При прилагане на надлъжно сепариране по разстояние при използване на DME терминът "на пътната линия" означава, че ВС изпълнява полет или в направление към станцията DME, или в направление от нея.

Чл. 243. (1) Надлъжното сепариране по разстояние при използване на DME се осигурява чрез поддържане на разстояние между докладваните местоположения на ВС, определени с помощта на DME, в съчетание с използване на други подходящи навигационни средства, което не е по-малко от установените значения.

(2) При използване на сепарирането по ал. 1 между РП и пилотите трябва да се поддържа директна комуникация.

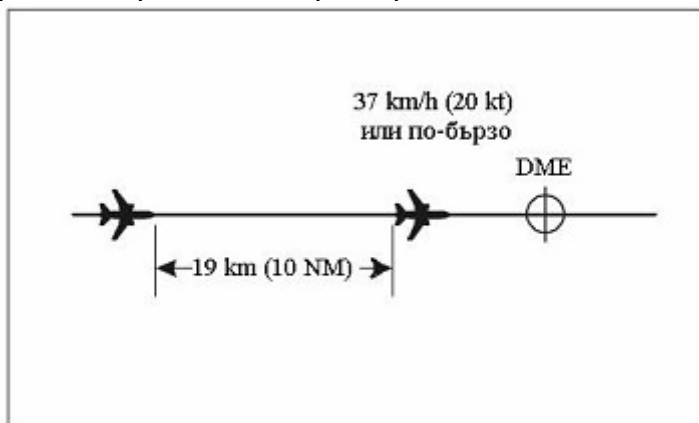
Чл. 244. Минимумите за надлъжно сепариране по разстояние при използване на DME при полети на едно и също крейсерско ниво по попътни пътни линии са, както следва:

1. 37 km (20 NM) - при условие, че всяко ВС използва DME, разположено "на пътната линия", и сепарирането се проверява чрез приемане на доклади от ВС за едновременно отчитане показанията на DME на кратки интервали от време с цел гарантиране спазването на минимума (виж фиг. 26):



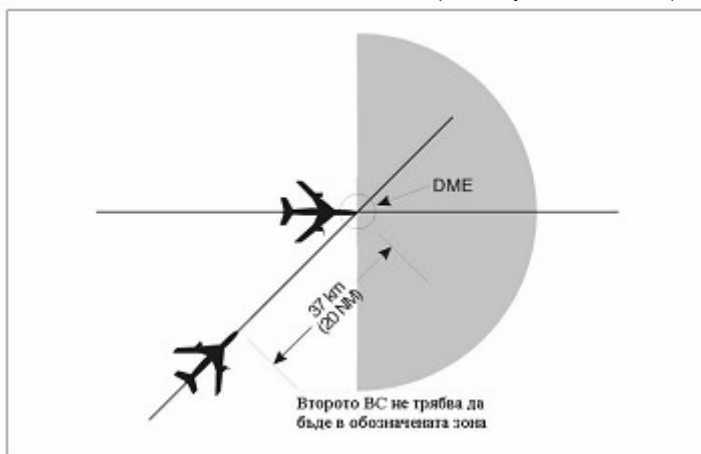
Фигура 26

2. 19 km (10 NM) - при условие, че ВС, летящо отпред, поддържа истинска въздушна скорост с 37 km/h (20 kt) или повече от скоростта на ВС, летящо след него, всяко ВС използва DME, разположено "на пътната линия", и сепарирането се проверява чрез приемане на доклади от ВС за едновременно отчитане показанията на DME на кратки интервали от време с цел гарантиране спазването на минимума (виж фиг. 27):

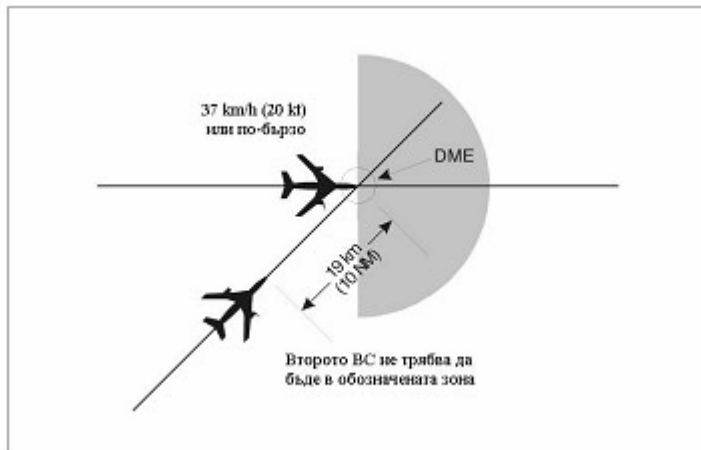


Фигура 27

Чл. 245. При полети по пресичащи се пътни линии се прилагат минимумите за надлъжно сепариране по чл. 244 при условие, че всяко ВС докладва разстояние до DME, разположено в точката на пресичане на пътните им линии, и относителният ъгъл между тези пътни линии е по-малък от 90° (виж фиг. 28 и 29):



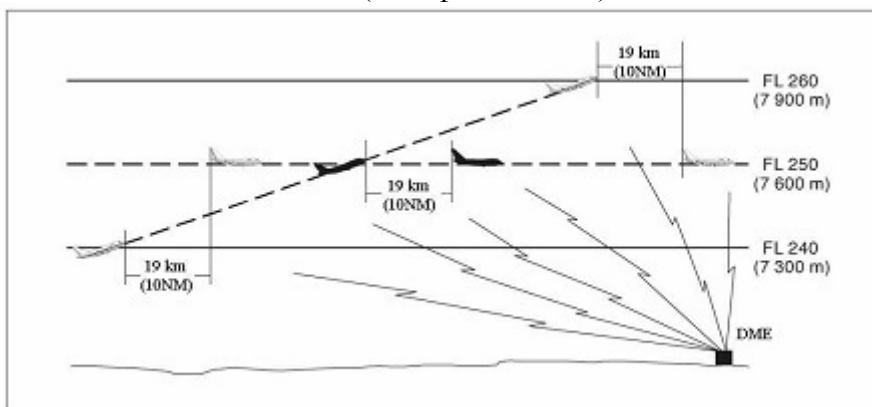
Фигура 28



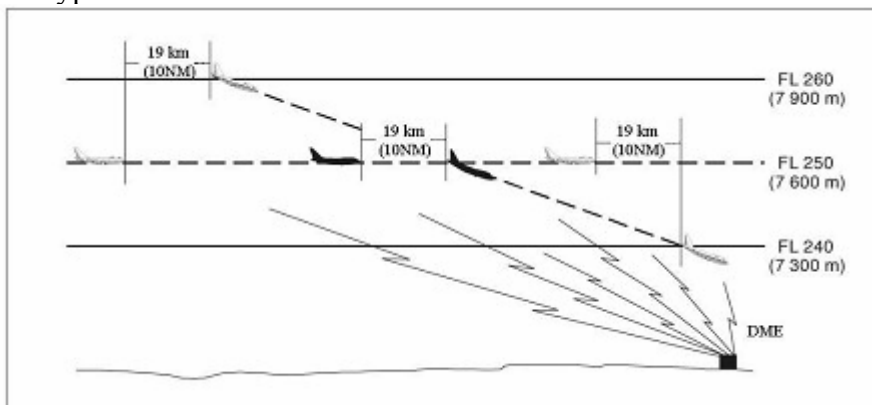
Фигура 29

Чл. 246. (1) Минимумът за надлъжно сепариране по разстояние при използване на DME при полети в набор или снижение по поътни пътни линии е 19 km (10 NM) при отсъствие на вертикално сепариране при условие, че:

1. всяко ВС използва DME, разположено на пътната линия;
2. едното ВС поддържа нивото до установяване на вертикално сепариране; и
3. сепарирането се установява чрез приемане на доклади от ВС за едновременно отчитане показанията на DME (виж фиг. 30 и 31):



Фигура 30



Фигура 31

(2) При прилагането на процедурата по ал. 1, когато се извършва съществена промяна на полетното ниво, на снижаващото ВС се разрешава да заеме ниво над летящото под него

ВС, а на набиращото ВС - да заеме ниво под летящото над него ВС, за да може да се осъществи допълнителна проверка на сепарирането, което ще бъде осигурено при отсъствие на вертикално сепариране.

Чл. 247. На ВС, изпълняващи полети по насрещни попътни линии и използващи DME, разположено "на пътната линия", може да се разреши набор или снижение до нива, заети от други ВС, използващи DME, разположено "на пътната линия", или през тези нива, при условие че ВС са се разминали и разстоянието между тях е най-малко 10 km (6 NM).

Раздел VIII

Надлъжно сепариране по време с използване на числото "М"

Чл. 248. (1) Екипажите на турбореактивните ВС поддържат определеното от органа за КВД число "М", като пилотите предварително искат разрешение за промяна.

(2) При необходимост от незабавна временна промяна на числото "М" (например поради турбулентност) ЕВС информира органа за КВД възможно най-бързо за извършената промяна.

Чл. 249. Ако летателно-техническите характеристики на ВС не позволяват поддържането на последното назначено число "М" при набор или снижение по маршрут, пилотите на ВС информират за това органа за КВД в момента на искане на начало на набор или снижение.

Чл. 250. (1) Минимумите за надлъжно сепариране между турбореактивните ВС, летящи по попътни пътни линии, независимо дали поддържат нивото, набират или снижават, когато се прилага процедура по регулиране на скоростта на ВС чрез използване на числото "М", са, както следва:

1. 10 min; или
2. 9 min - ако ВС, летящо отпред, поддържа число "М" с 0.02 по-голямо от числото "М" на ВС, летящо след него;
3. 8 min - ако ВС, летящо отпред, поддържа число "М" с 0.03 по-голямо от числото "М" на ВС, летящо след него;
4. 7 min - ако ВС, летящо отпред, поддържа число "М" с 0.04 по-голямо от числото "М" на ВС, летящо след него;
5. 6 min - ако ВС, летящо отпред, поддържа число "М" с 0.05 по-голямо от числото "М" на ВС, летящо след него;
6. 5 min - ако ВС, летящо отпред, поддържа число "М" с 0.06 по-голямо от числото "М" на ВС, летящо след него.

(2) Минимумите за надлъжно сепариране по ал. 1 се прилагат при условие, че ВС:

1. докладват прелитане на една и съща точка за доклад, летят по попътни пътни линии или по непрекъснато отдалечаващи се пътни линии, ако не се осигурява друг вид сепариране; или

2. не докладват прелитане на една и съща точка за доклад и чрез използване на радарни или други средства може да се гарантира необходимият интервал от време над общата точка, от която ВС ще следват или по попътни пътни линии, или по непрекъснато отдалечаващи се пътни линии.

(3) При прилагане на минимума по ал. 1, т. 1 ВС, летящо отпред, поддържа число "М", равно или по-голямо от числото "М" на ВС, летящо след него.

Раздел IX

Надлъжно сепариране по разстояние с използване на числото "М" и оборудване за зонална навигация - RNAV

Чл. 251. (1) При прилагане на надлъжно сепариране по разстояние с използване на

числото "М" и RNAV оборудване EBC спазват и изискванията по чл. 248 и 249 .

(2) Забранява се прилагане на сепариране по RNAV информация за разстоянията, когато органът за КВД е получил информация от пилота, че е настъпило влошаване на навигационните характеристики или отказ на оборудване.

Чл. 252. (1) Надлъжното сепариране по разстояние с използване на числото "М" и RNAV оборудване се осигурява, като се поддържа разстояние, което не е по-малко от установено разстояние между докладваните местоположения на ВС, определени с помощта на RNAV оборудване.

(2) При използването на сепарирането по ал. 1 между РП и пилотите се поддържа директ - на комуникация.

(3) Когато средновълнови (СВ) или ултракъсовълнови (УКВ) средства за комуникация "въздух-земя" се използват при КВД от районните контролни центрове, трябва да се осигури директна комуникация РП-пилот или прослушване на комуникацията "въздух-земя".

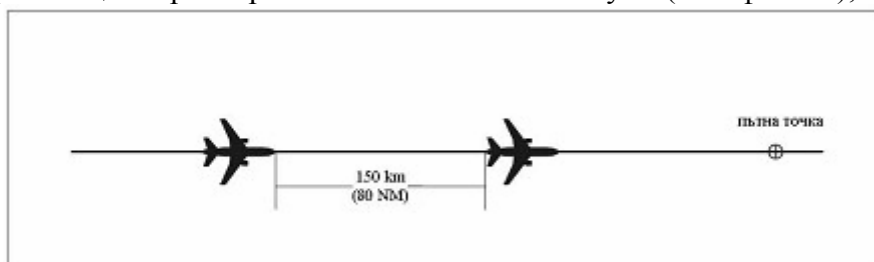
Чл. 253. (1) При прилагане на надлъжното сепариране по разстояние при използване на RNAV оборудване терминът "на пътната линия" означава, че ВС изпълнява полет или в направление към пътна точка, или в направление от нея.

(2) За подпомагане на пилотите при предаване от ВС необходимата RNAV информация за разстоянията докладите за местоположението се дават спрямо обща пътна точка пред двете ВС.

Чл. 254. Сепариране чрез RNAV информация за разстоянията може да се прилага между оборудвани за зонална навигация ВС, които летят по определени RNAV трасета или трасета за ОВД, определени чрез VOR.

Чл. 255. При изпълнение на полети по една и съща пътна линия вместо минимума за надлъжно сепариране с използване на числото "М" от 10 min може да се използва минимум за сепарация по RNAV информация за разстоянията и използване на числото "М" от 150 km (80 NM) при условие, че:

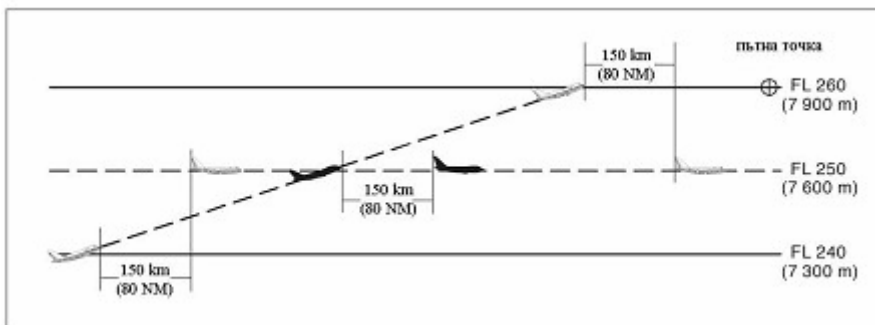
1. всяко ВС докладва разстоянията от една и съща пътна точка "на пътната линия"; и
2. сепарирането между ВС на едно и също полетно ниво се проверява чрез приемане на доклади от ВС за едновременно отчитане на RNAV разстоянията, на кратки интервали от време с цел гарантиране спазването на минимума (виж фиг. 32);



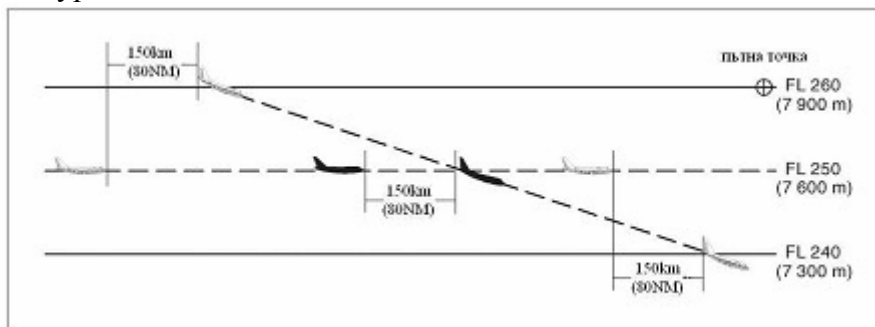
Фигура 32

3. сепарирането между ВС при набор или снижение се установява чрез приемане на доклади от ВС за едновременно отчитане на RNAV разстоянията (виж фиг. 33 и 34);

4. в случай на набиращо или снижаващо ВС едното ВС поддържа нивото до установяване на вертикално сепариране.



Фигура 33

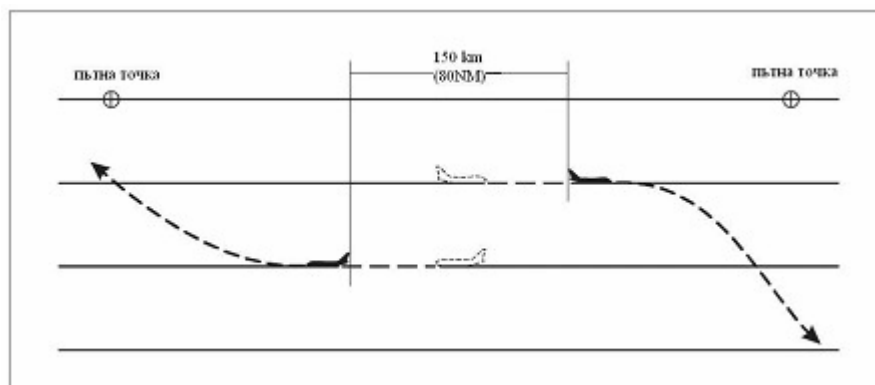


Фигура 34

Чл. 256. При прилагане на минимум за сепарация 150 km (80 NM) с регулиране по скорост ВС, летящо отпред, трябва да поддържа число "М", равно или по-голямо от числото "М" на ВС, летящо след него.

Чл. 257. При прилагането на процедурата, когато се извършва съществена промяна на полетното ниво, на снижаващото ВС се разрешава да заеме ниво над летящото под него ВС, а на набиращото ВС - да заеме ниво под летящото над него ВС, за да може да се осъществи допълнителна проверка на сепарирането, което ще бъде осигурено при отсъствие на вертикално сепариране.

Чл. 258. При полети по насрещни попътни линии на ВС, използващи RNAV оборудване, може да се разреши набор или снижение до нива, заети от други ВС, използващи RNAV оборудване, или пресичане на тези нива при условие, че ВС са се разминали и разстоянието между тях е най-малко 150 km (80 NM) и RNAV информацията за разстоянията е получена на базата на доклади от ВС за едновременното им отчитане, като всяко ВС докладва разстоянията от една и съща пътна точка "на пътната линия" (фиг. 35):



Фигура 35

Раздел X

Минимуми за надлъжна сепарация по разстояние при използване на RNAV, където е определен клас необходими навигационни характеристики (RNP)

Чл. 259. В рамките на определено въздушно пространство или трасета за ОВД минимумите за сепарация, които са в съответствие с този раздел и раздел XI от тази глава, могат да се прилагат на основата на регионални договори за въздушна навигация.

Чл. 260. Сепарацията се установява чрез поддържане на разстояние не по-малко от определеното между ВС, докладващи разстояние спрямо една и съща пътна точка, по възможност по посока на техните полети или чрез средствата на автоматизираната система за докладване на местоположението.

Чл. 261. Когато РП получи информация за отказ на навигационните системи на ВС или за влошаване на навигационните характеристики под изискванията, прилага алтернативни минимуми за сепарация.

Чл. 262. (1) Директната комуникация РП-пилот се поддържа, когато се прилагат минимумите за сепарация по разстояние.

(2) Директната комуникация РП-пилот може да бъде речева или CPDLC.

(3) Критериите към CPDLC за удовлетворяване на изискванията на директната комуникация РП-пилот се установяват след съответната оценка на безопасността.

Чл. 263. Преди или по време на прилагане на сепариране по разстояние РП определя какъв вид комуникация да се използва, като отчита необходимото време за получаване на отговорите от две или повече ВС и общата натовареност/количеството на ВС, свързани с прилагането на тези минимуми.

Чл. 264. Когато ВС са или се очаква да бъдат на прилагания минимум за сепарация, РП дава инструкции за регулиране на скоростта на ВС, включително назначава число "М", за да осигури минимума по разстояние за целия период на прилагане.

Раздел XI

Минимуми за надлъжна сепарация в RNAV въздушно пространство, където е определен клас необходими навигационни характеристики, без използване на ADS

Чл. 265. За ВС в хоризонтален полет, набор или снижение по попутни пътни линии се използва минимум за сепарация 93 km (50 NM) при следните условия:

1. необходими навигационни характеристики RNP 10;
2. осигурена е директна комуникация РП-пилот;
3. установени са задължителни точки на доклад;
4. извършва се проверка на разстоянието на поне всеки 24 min.

Чл. 266. Когато се извършва значителна промяна на нивото при прилагане на сепарация по разстояние, на снижаващото ВС може да бъде разрешено полетно ниво над долното ВС или на набиращото ВС може да бъде разрешено ниво под горното ВС (например 1200 m (4000 ft) за позволяване на проверка на сепарацията, която ще се получи, докато не е установена вертикална сепарация.

Чл. 267. Установените в чл. 265 минимуми за сепарация се базират на оценка на безопасността за определени пътни линии и трасета, както и с отчитане особеностите на въздушното движение, които могат да бъдат уникални за дадената трасова мрежа.

Чл. 268. Минимумите за сепарация в чл. 265 са разработени в съответствие с анализите на опасността от сблъскване, които определят условията, при които се прилага тази сепарация.

Чл. 269. (1) Когато се прилага минимум от 93 km (50 NM) и ВС не докладва своето

местоположение в рамките на 3 min, РП предприема действия за установяване на комуникация.

(2) Ако комуникацията не е установена в рамките на 8 min след неполучения доклад, РП предприема мерки за прилагане на друг вид сепарация.

Чл. 270. При използване на автоматизирани доклади за местоположенията се прилагат същите времеви интервали от чл. 269.

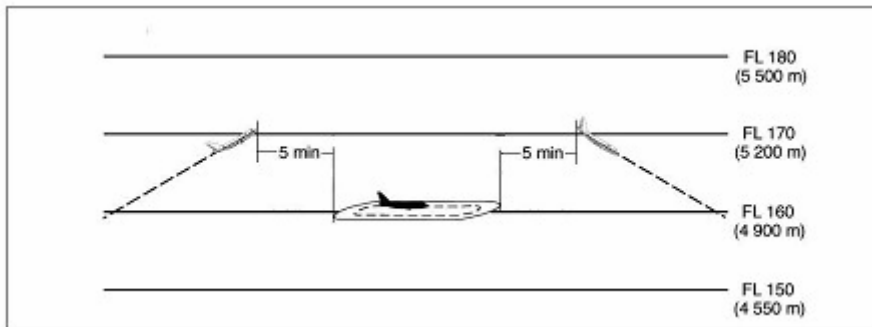
Чл. 271. За ВС по насрещни пътни линии РП може да разреши набор, снижение или поддържане на ниво, заето от друго ВС, ако е установено, че ВС са се разминали и разстоянието между тях е най-малко установеният минимум.

Раздел XII

Сепарация на ВС при изчакване по време на полет

Чл. 272. Ръководителят на полети осигурява вертикално сепариране между ВС, намиращи се в съседни зони за изчакване, ако не е осигурено странично сепариране между зоните за изчакване.

Чл. 273. Ръководителят на полети осигурява вертикално сепариране между изчакващо ВС и долитащо, отлитащо или летящо по маршрут ВС не по-късно от 5 min полетно време от зоната за изчакване, ако не е осигурено странично сепариране (виж фиг. 36).

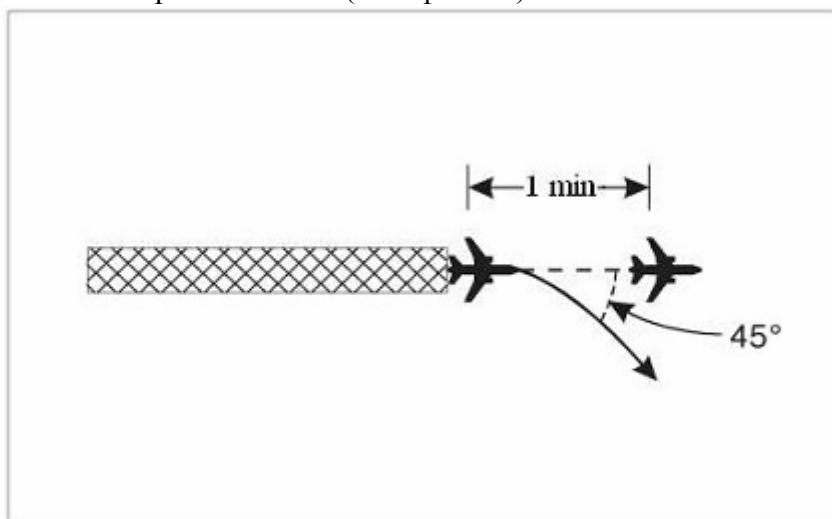


Фигура 36

Раздел XIII

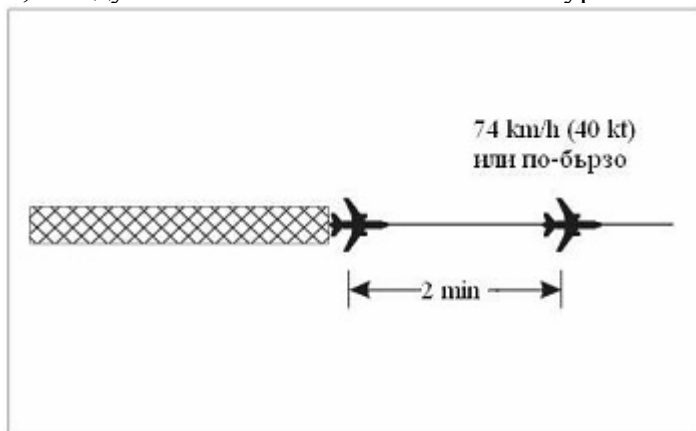
Минимуми за сепариране между отлитащи ВС

Чл. 274. За осигуряване на странично сепариране, когато непосредствено след излитане ВС ще летят по пътни линии, раздалечаващи се под ъгъл не по-малък от 45°, се установява интервал от 1 min (виж фиг. 37).



Фигура 37

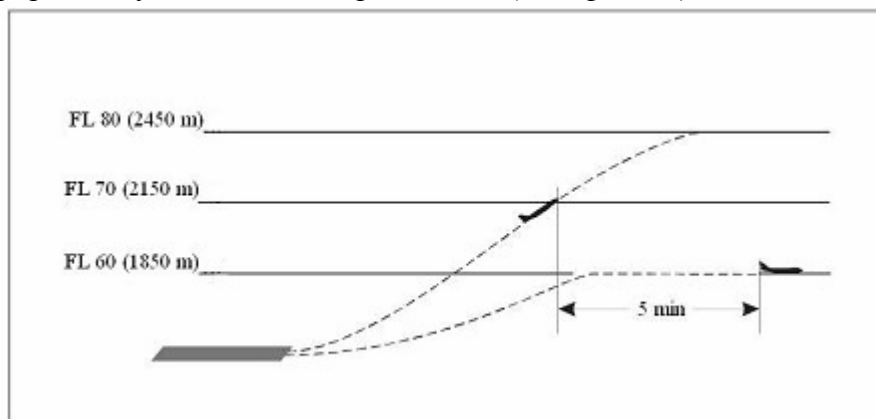
Чл. 275. (1) Когато скоростта на летящо отпред ВС превишава със 74 km/h (40 kt) или с повече скоростта на летящото след него ВС и двете ВС ще следват по една и съща пътна линия, между излитанията на тези ВС се осигурява интервал 2 min (виж фиг. 38).



Фигура 38

(2) Изчисленията на разликите в скоростите на ВС по време на набор на базата на истинската въздушна скорост TAS не винаги могат да бъдат достатъчно точни за определяне на възможностите за прилагане на процедурата по ал. 1. В такъв случай може да се окаже по-целесъобразно изчисленията за скоростта да се базират на приборната въздушна скорост IAS.

Чл. 276. (1) Когато излитащото ВС ще пресече нивото на излетяло преди него ВС, двете ВС ще следват по една и съща пътна линия и при отсъствие на вертикално сепариране се установява интервал 5 min (виж фиг. 39).



Фигура 39

(2) Ръководителят на полети взема мерки за осигуряване на спазването или увеличаването на 5-минутния интервал при отсъствието на вертикално сепариране.

Раздел XIV

Сепариране на отлитащи ВС от долитащи ВС

Чл. 277. Когато разрешението за излитане се основава на местоположението на долитащото ВС, се прилага сепарирането по чл. 278 и 279 .

Чл. 278. Ако долитащото ВС изпълнява подход по прибори, отлитащото ВС може да излети:

1. във всяко направление до момента, в който долитащото ВС започне стандартен

завой или завои за излизане на правата за кацане;

2. в направление, което се различава най-малко с 45° от обратното направление на подхода за кацане, след като долитащото ВС е започнало стандартния завои или завои за излизане на правата за кацане, при условие, че излитането ще бъде изпълнено най-малко 3 min преди разчетното време за прелитане на прага на ПИК от долитащото ВС (виж фиг. 40).

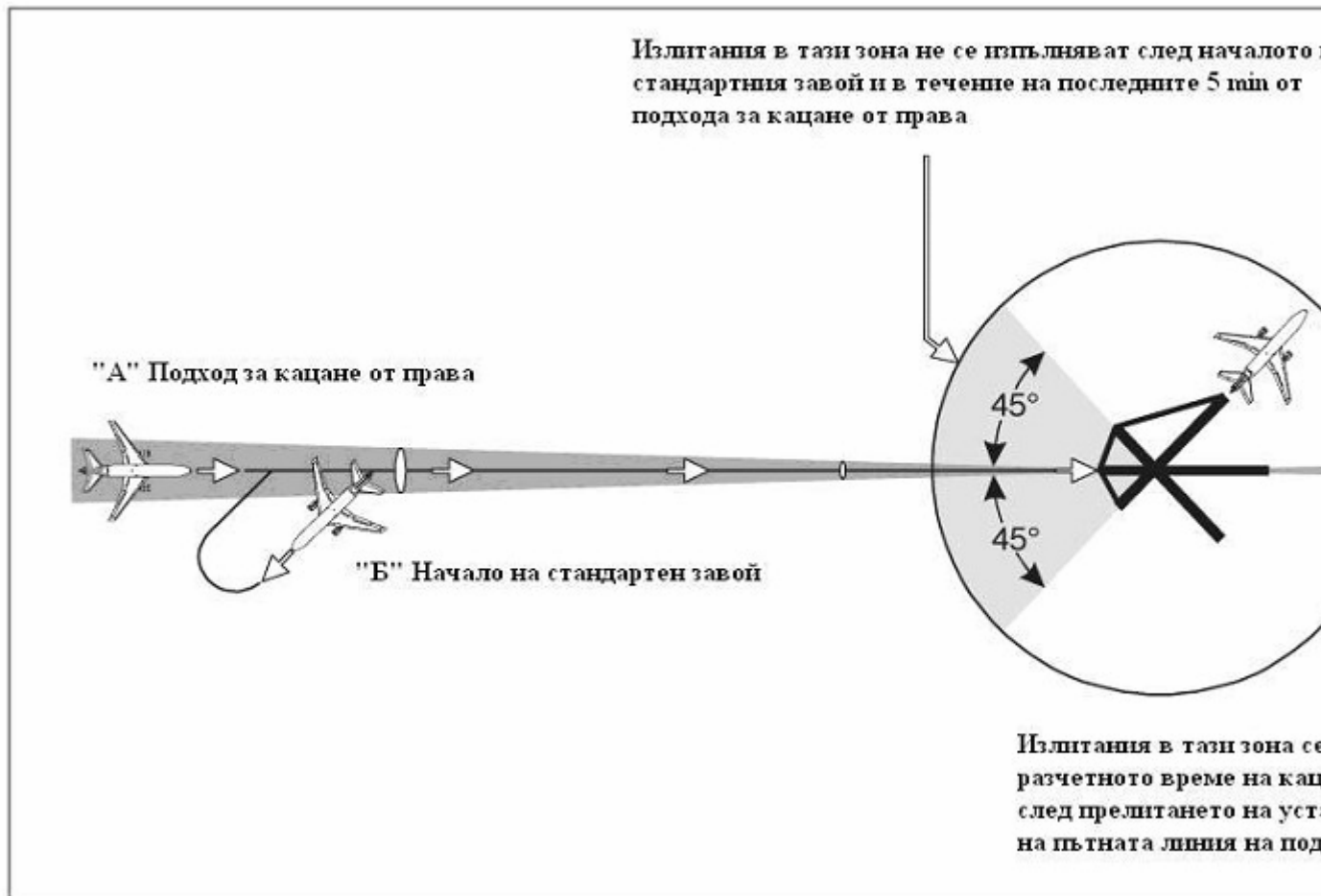
Чл. 279. Ако долитащото ВС изпълнява подход от права, отлитащото ВС може да излети:

1. във всяко направление не по-късно от 5 min преди разчетното време за прелитане на прага на ПИК от долитащото ВС;

2. в направление, което се различава най-малко с 45° от обратното направление на подхода за кацане на долитащото ВС:

а) не по-късно от 3 min преди разчетното време за прелитане на прага на ПИК от долитащото ВС (виж фиг. 40); или

б) преди долитащото ВС да прелети установена контролна точка на пътната линия на подхода за кацане.



Фигура 40

Раздел XV

Нерадарни минимуми за надлъжно сепариране при наличие на турбулентна следа

Чл. 280. Органите за КВД не прилагат сепариране при наличие на турбулентна следа в следните случаи:

1. за долитащи по ПВП ВС, които ще кацат на една и съща ПИК; и
2. между долитащи по ППП ВС, които изпълняват визуален подход, когато ВС е докладвало, че наблюдава летящото отпред ВС и е получило инструкции да следва и поддържа собствена сепарация от това ВС.

Чл. 281. В случаите по чл. 280 :

1. органите за КВД предупреждават ВС за евентуалното наличие на турбулентна следа, като правят това и в други случаи, когато сметнат за необходимо;
2. екипажите на ВС носят отговорност за поддържане на необходимото разстояние от ВС, летящо отпред, с по-тежка категория на турбулентната следа;
3. когато ЕВС установи, че е необходимо допълнително разстояние за сепарация, той информира съответния орган за КВД за своите изисквания.

Чл. 282. Минимумите за нерадарно сепариране по време при наличие на турбулентна следа, прилагани към кацащо ВС след тежко или средно ВС, са, както следва:

1. средно ВС след тежко ВС - 2 min;
2. средно ВС след ВС тип Airbus A380 - 3 min;
3. леко ВС след средно или тежко ВС - 3 min;
4. леко ВС след ВС тип Airbus A380 - 4 min.

Чл. 283. Между тежко ВС и леко или средно ВС, излитащо след него, или между средно ВС и леко ВС, излитащо след него, се прилага минимум за сепарация 2 min.

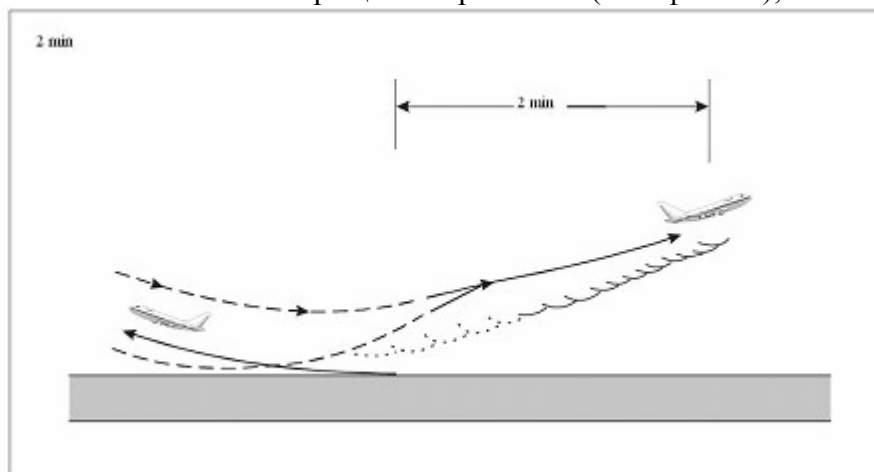
Чл. 284. Минимум за сепарация 3 min се прилага между тежко ВС и леко или средно ВС, излитащо след него, или между средно ВС и леко ВС, излитащо след него, когато ВС не излитат от началото на ПИК.

Чл. 285. При използване на ПИК с изместен праг се прилага минимум за сепарация 2 min между тежко ВС и леко или средно ВС и между средно ВС и леко ВС, когато:

1. леко или средно ВС излита след кацане на тежко ВС и леко ВС излита след кацане на средно ВС;
2. леко или средно ВС каца след излитане на тежко ВС и леко ВС каца след излитане на средно ВС и се очаква, че техните траектории ще се пресекат.

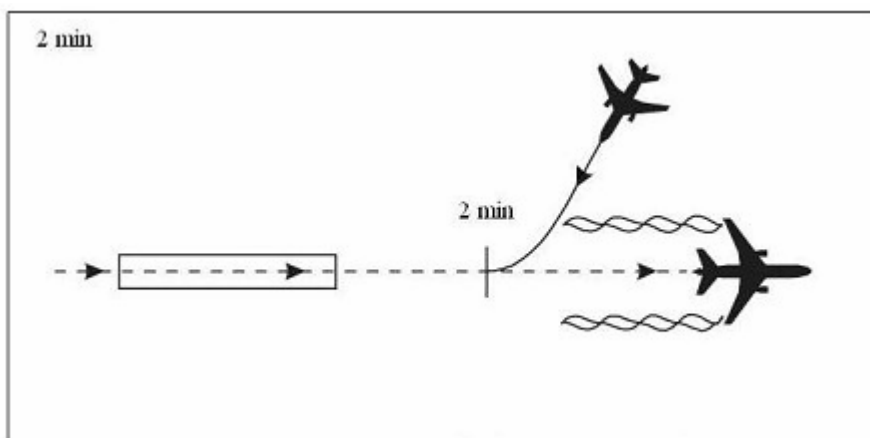
Чл. 286. (1) Минимум за сепарация 2 min се прилага между тежко ВС и леко или средно ВС и между средно ВС и леко ВС, когато по-тежкото ВС, изпълняващо подход, прелита ниско над ПИК или минава на втори кръг, а по-лекото ВС:

1. излита от ПИК в насрещно направление (виж фиг. 41);



Фигура 41

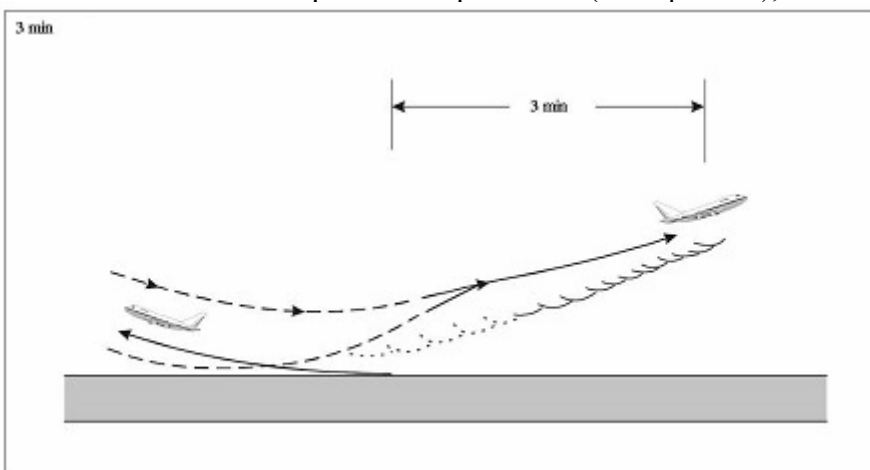
2. каца на ПИК в насрещно направление (виж фиг. 42).



Фигура 42

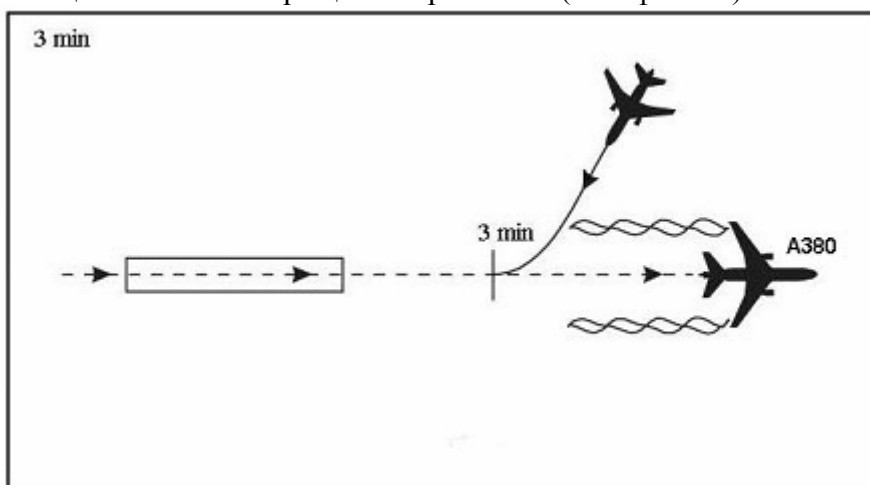
(2) Минимум за сепарация 3 min се прилага между ВС тип Airbus A380 и леко или средно ВС, когато ВС тип Airbus A380, изпълняващо подход, прелита ниско над ПИК или минава на втори кръг, а по-лекото ВС:

1. излита от ПИК в насрещно направление (виж фиг. 43);



Фигура 43

2. каца на ПИК в насрещно направление (виж фиг. 44).



Фигура 44

Раздел XVI

Разрешения за полети с поддържане на самостоятелно сепариране във визуални метеорологични условия

Чл. 287. (1) Вертикално или хоризонтално сепариране от органа за КВД не се осигурява за указан етап от полета на ВС, в който на ВС е разрешено да изпълнява полет с поддържане на самостоятелно сепариране, оставайки във визуални метеорологични условия.

(2) Отговорността за изпълнение на полета в периода на действие на разрешението и за това полетът да не се изпълнява в близост до други ВС, така че да представлява опасност от сблъскване с тях, носи изцяло ЕВС, получил такова разрешение.

Чл. 288. Даването на разрешение на ВС, изпълняващо полет по ПВП, да поддържа самостоятелно сепариране, оставайки във визуални метеорологични условия, означава, че по време на действие на това разрешение няма да се осигурява сепариране на това ВС спрямо други ВС от органите за КВД.

Чл. 289. (1) По искане на ЕВС или РП, съгласувано с екипажа на друго ВС, летящо във въздушни пространства клас C, D и E във ВМУ през деня, органът за КВД може да разреши на ВС, изпълняващо контролиран полет, включително при отлитане и долитане, да поддържа самостоятелно сепариране с другото ВС при условие, че това ВС ще остане във ВМУ.

(2) Когато на ВС, изпълняващо контролиран полет, се дава разрешение по ал. 1, се прилага следното:

1. разрешението се дава по време на набор или снижение;
2. ако има вероятност даден полет по ПВП да не може да се осъществи, на ВС се осигурява полет по ППП чрез даване на алтернативни инструкции, които ВС трябва да следва в случай, че е невъзможно да изпълни полета във ВМУ за времето на действие на разрешението;
3. пилотът на ВС, изпълняващо полет по ППП, наблюдавайки, че метеорологичните условия се влошават и като преценява, че полет във ВМУ ще бъде невъзможен, информира органа за КВД, преди да премине към полет при ПМУ, и продължава полета съгласно получените алтернативни инструкции.

Раздел XVII

Информация за основно движение

Чл. 290. Основно движение е такова контролирано движение, сепарирането на което се осигурява от органите за КВД, но което спрямо конкретен контролиран полет не е или няма да бъде сепарирано от друго контролирано движение на съответен минимум за сепарация.

Чл. 291. (1) Необходимата информация за основното движение се предоставя на ВС, изпълняващи контролирани полети, когато те представляват основно движение едно за друго.

(2) Информацията по ал. 1 се отнася и за контролирани полети на ВС, получили разрешение за полет при условие, че ще поддържат самостоятелно сепариране и ще останат във ВМУ.

Чл. 292. Информацията за основно движение включва:

1. направление на полета на ВС;
2. тип на ВС;
3. крейсерско ниво на ВС и:
 - а) разчетно време за прелитане на точката за доклад, която е най-близко разположена

до мястото за пресичане на нивото; или

б) относителна посока на ВС, като се използва условното обозначение на 12-те часа върху циферблата на часовника, включително и разстояние от конфликтното ВС;

в) действително и разчетно местоположение на ВС.

Чл. 293. Органът за ОВД дава всяка друга информация, която има на разположение с оглед на безопасността и в съответствие на процедурите по ОВД, описани в глава втора от Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България.

Чл. 294. Категорията турбулентна следа е информация за основно движение само когато ВС, за което се отнася информацията, е от по-тежка категория турбулентна следа от ВС, на което се дава трафик информация.

Глава шеста

ВИЗУАЛНО СЕПАРИРАНЕ В ОКОЛНОСТТА НА ЛЕТИЩЕТО

Раздел I

Намаляване на минимумите за сепарация в околностите на летищата

Чл. 295. Минимумите, указани в глава пета, раздели IV и V, могат да бъдат намалени в околностите на летищата, когато:

1. ръководителят на полети от TWR може да осигури необходимата сепарация, при условие че всяко ВС се намира постоянно в неговото ползрение; или

2. всяко ВС постоянно се намира в ползрението на екипажите на другите ВС и те докладват, че могат самостоятелно да осигуряват сепарирание; или

3. едно ВС следва друго ВС и екипажът на ВС, летящо отзад, докладва, че наблюдава другото ВС и може да осигури сепарирание.

Раздел II

Основно местно движение

Чл. 296. Основно местно движение са:

1. всички ВС, автотранспортни средства или персонал, които се намират на или в близост до използваемата ПИК; или

2. въздушно движение в зоната за излитане, зоната за набор и зоната за финален подход, което може да създаде опасност от сблъскване за отлитащите или долитащите ВС.

Чл. 297. Ръководителят на полети незабавно предава на отлитащо и долитащо ВС информация за известно основно местно движение.

Чл. 298. Ръководителят на полети предава информацията за основното местно движение по начин, улесняващ неговото разпознаване.

Раздел III

Процедури за отлитащи ВС

Чл. 299. Когато разрешението за отлитане се използва и за сепарирание на ВС, то включва един или повече от следните елементи:

1. направление на излитане и завои след излитането;

2. пътна линия или курс, който трябва да следва ВС до заемане на разрешен маршрут за отлитане;

3. ниво, което ВС трябва да поддържа, преди да продължи набора до зададеното крейсерско ниво;

4. време, точка и/или вертикална скорост за промяна на нивото;

5. други необходими маневри за безопасно изпълнение на полета.

Чл. 300. На летища, където са установени схеми за стандартно отлитане, РП обикновено дава разрешение на ВС да следва съответната схема.

Чл. 301. Доставчикът на аеронавигационно обслужване, където е възможно, установява стандартни процедури за предаване на контрола между съответните органи за КВД с използване на стандартни разрешения за отлитащи ВС.

Чл. 302. Когато стандартни разрешения за отлитане са договорени между съответните органи, РП от TWR дава съответното стандартно разрешение за отлитане без предварителна координация или разрешение от APP или ACC.

Чл. 303. Предварителна координация на разрешенията се изисква само в случай, когато е необходимо или желателно по оперативни причини промяна на стандартното разрешение за отлитане или на определените процедури за предаване на контрола.

Чл. 304. Ръководителят на полети от TWR постоянно информира РП от APP за последователността на излитащите ВС и използваната ПИК.

Чл. 305. Индексите на назначаваните схеми за отлитане трябва да бъдат изобразени на работните места от TWR, APP и/или ACC според приложимостта.

Чл. 306. Стандартните разрешения за отлитане съдържат следните данни:

1. опознавателен индекс на ВС;
2. граница за действие на разрешението - обикновено е летището на кацане;
3. индекс на назначената схема за отлитане;
4. първоначално ниво, освен когато не е включено в описанието на схемата;
5. назначен вторичен код;
6. всички други инструкции или информация, които не се съдържат в описанието на схемата за отлитане, например инструкции, свързани с промяна на честотата.

Чл. 307. (1) В разрешението за отлитане РП указва първоначално или междинно ниво, което може да е различно от това в попълнения полетен план за полета на ВС по трасе за ОВД, като не дава време или географско ограничение за първоначалното ниво.

(2) Разрешенията по ал. 1 се използват за улесняване на прилагането на тактически методи за контрол на въздушното движение чрез използване на радар.

(3) Ръководителят на полети може да даде разрешение за излитане на ВС от позиция, различна от началото на ПИК (intersection take-off) по искане на пилота или инициализирано от РП, след съгласието на пилота, при условие че намалените дължини на ПИК за всяка публикувана позиция за intersection take-off се състоят от:

1. намалена разполагаема дължина за разбег (намалена TORA);
2. намалена разполагаема дължина за излитане (намалена TODA);
3. намалена разполагаема дължина за прекъснато излитане (намалена ASDA).

(4) Отправната точка за измерване на намалените дължини на ПИК за всяка публикувана позиция за intersection take-off се определят от ГД ГВА и се публикуват в АИП на Република България.

Чл. 308. Когато използваните разрешения за отлитане не съдържат време или географско ограничение за първоначалното или междинното ниво, действията, които предприемат ВС при загуба на комуникация "въздух-земя" в случай, че то е радарно векторизирано извън указания в текущия полетен план маршрут, са описани в глава дванадесета, раздел IV и се включат в описанието на схемите за отлитане или публикуват в АИП на Република България.

Чл. 309. (1) Движението на отлитащите ВС може да се ускори, като РП предложи излитане в направление по посока на вятъра.

(2) Отговорността за изпълнение на излитане по ал. 1 или за изчакване с цел излитане в предпочитаното направление носи командирът на ВС.

(3) Ръководителят на полети може да даде инструкции на повече от едно ВС за

заемане на една и съща ПИК на различни точки, като отчита изискванията за intersection take-off, при спазени следните условия:

1. Главна дирекция "Гражданска въздухо - плавателна администрация" определя и публикува в АИП на Република България минимума на видимостта, които позволяват на РП и пилота непрекъснато да наблюдават визуално съответното ВС по маневрената площ;

2. отчетени са конфигурацията на летището, наличното радарно оборудване и местните метеорологични явления, ефектът от струята на реактивните и витловите ВС, както и струята от витлото на вертолетите;

3. осигуряването на ОВД на ВС, на които са дадени инструкции за заемане на една и съща ПИК, се осъществява на една и съща честота;

4. ръководителят на полети информира пилотите за всяко основно движение на същата ПИК;

5. кривината на ПИК не пречи на пилота от следващото по ред за излитане ВС да наблюдава предходното ВС на същата ПИК;

6. пилотът повтаря инструкциите за заемане на изпълнителен старт, като включва и номера на ПИК, името на позицията (ако има такава) и номера си в последователността за отлитане;

7. спазени са минимумите за сепарация при наличие на турбулентна следа.

Чл. 310. Ръководителят на полети определя реда на излитане на ВС, които не са спазили своето разчетно време за отлитане.

Чл. 311. Когато се очаква закъсненията да превишат 30 min и органът за КВД е информиран за това, той уведомява операторите или упълномощените от тях представители.

Раздел IV

Визуални отлитания

Чл. 312. Визуално отлитане е отлитане на ВС, изпълняващо полет по ППП, когато част или цялата процедура за отлитане по прибори (в т.ч. и стандартно отлитане по прибори SID) не се изпълнява и отлитането се осъществява визуално по земни ориентири.

Чл. 313. Разрешение за изпълнение на визуално отлитане от ВС, което ще изпълнява полет по ППП, може да бъде поискано от пилота или инициатирано от РП, като в този случай се изисква съгласието на пилота.

Чл. 314. (1) За изпълнение на визуално отлитане излетните характеристики на ВС трябва да му позволяват да изпълни ранен завой след излитане.

(2) При изпълнение на визуално отлитане се спазват следните изисквания:

1. метеорологичните условия по посока на излитането и последващия набор не трябва да пречат на процедурата до заемане на установената и публикувана височина, т.е. минималната височина за полети (minimum flight altitude - MFA) или минималната височина по сектори (minimum sector altitude - MSA);

2. процедурата се прилага през деня и може да бъде приложена вечер за учебни полети след разрешение на ГД ГВА;

3. пилотът е отговорен за спазване на височината за прелитане над препятствията, докато не му бъде указана височина; по-нататъшни разрешения (маршрут, курс, точка...) се дават от органа за КВД; и

4. ръководителят на полети осигурява сепарация между ВС, на което е разрешено визуално отлитане, и останалите въздухоплавателни средства.

Чл. 315. Всички допълнителни местни ограничения по този раздел се утвърждават от ГД ГВА след съгласуване с операторите и ДАНО.

Раздел V

Информация за отлитащи ВС

Чл. 316. Ръководителят на полети незабавно предава на ВС информация за значими промени на метеорологичните условия в зоната за излитане или зоната за набор, получена след установяване на комуникация с отлитащото ВС, освен когато е известно, че ВС вече е получило такава информация.

Чл. 317. Значими промени по смисъла на чл. 316 са промените на посоката и скоростта на приземния вятър, видимостта, видимостта на ПИК и температурата на въздуха (за ВС с газотурбинни двигатели), наличието на буря или купесто-дъждовна облачност, умерена или силна турбулентност, срез на вятъра, град, умерено или силно обледенение, линия на силни шквалове, обледеняващи валежи, силни планински вълни, пясъчни или прашни бури, снежни виелици, торнадо или смерч.

Чл. 318. Ръководителят на полети незабавно предава на отлитащото ВС информация за промяна в експлоатационното състояние на визуални или невизуални средства, които имат важно значение за излитането или набора, освен когато е известно, че ВС вече е получило такава информация.

Раздел VI

Процедури за долитащи ВС

Чл. 319. Когато долитащите ВС ще реализират закъснения, РП, доколкото е възможно, уведомява операторите или упълномощените от тях представители и постоянно ги информира за всички промени в очакваните закъснения.

Чл. 320. Ръководителят на полети може да изиска от долитащите ВС да:

1. докладват за отлитане от или прелитане на точка за доклад или навигационно средство;
2. докладват за начало на изпълнение на стандартен завой или завой за излизане на правата за кацане;
3. предоставят друга информация, необходима на РП с цел ускоряване движението на отлитащите и долитащите ВС.

Чл. 321. На ВС, което изпълнява полет по ППП, не се разрешава начален подход под съответната минимална абсолютна височина или снижение под тази абсолютна височина, освен ако:

1. пилотът докладва прелитане на точка, определена от навигационно средство или пътна точка; или
2. пилотът докладва, че вижда летището и то ще остане в неговото ползрение; или
3. въздухоплавателното средство изпълнява визуален подход; или
4. местоположението на ВС е установено с помощта на радар и това ВС е над минималната абсолютна височина за радарно обслужване.

Чл. 322. Когато на летищата са установени схеми за стандартно долитане, РП обикновено дава разрешение на долитащото ВС да следва съответната схема, като информира ВС за типа на очаквания подход и използваемата ПИК възможно най-рано.

Чл. 323. След координация с APP/TWR ACC може да даде разрешение за подход на първото долитащо ВС вместо инструкции за изпълнение на зона за изчакване.

Чл. 324. Доставчикът на аеронавигационно обслужване, където е възможно, установява стандартни процедури за предаване на контрола между съответните органи за КВД с използване на стандартни разрешения за долитащи ВС.

Чл. 325. Където се използват стандартни разрешения за долитане, при условие че не се очаква закъснение в летищния контролиран район, обикновено ACC дава стандартно

разрешение за долитане без предварителна координация или разрешение от APP или TWR според приложимостта.

Чл. 326. Предварителната координация на процедурите и разрешенията по чл. 325 се изискват само в случай, че е необходимо или желателно по оперативни причини използването на различно от стандартното разрешение за долитане.

Чл. 327. Органът за контрол на подхода трябва да бъде осигурен с информация за последователността на ВС, които следват по едни и същи схеми за стандартно долитане.

Чл. 328. Индексите на назначаваните схеми за долитане трябва да бъдат изобразени на работните места от ACC, APP и/или TWR според приложимостта.

Чл. 329. Стандартните разрешения за долитане съдържат следните данни:

1. опознавателен индекс на ВС;
2. индекс на назначената схема за долитане;
3. използвана ПИК, освен ако не е част от описанието на схемата за долитане;
4. първоначално ниво, освен когато не е включено в описанието на схемата;
5. всички други инструкции или информация, които не се съдържат в описанието на схемата за долитане, например инструкции, свързани с промяна на честотата.

Раздел VII

Визуален подход

Чл. 330. При спазване на изискванията на чл. 332 разрешение за изпълнение на визуален подход от ВС, изпълняващо полет по ППП, може да бъде поискано от екипажа или иницирано от РП, като в този случай се изисква съгласието на екипажа.

Чл. 331. (1) Ръководителите на полети трябва да бъдат особено предпазливи при започване на визуален подход от ВС, ако се предполага, че екипажът не познава летището и околния терен.

(2) При започване на визуален подход от ВС РП отчитат наличието на други ВС и метеорологичните условия.

Чл. 332. Ръководителят на полети може да даде разрешение на ВС, изпълняващо полет по ППП, за изпълнение на визуален подход при условие, че пилотът има възможност да поддържа визуален контакт с терена и:

1. съобщаваният таван на облачността е на или над установеното ниво за начален подход на ВС; или
2. пилотът докладва на нивото за начален подход или в който и да е момент от полета по схемата за подход по прибори, че метеорологичните условия позволяват да бъдат изпълнени визуален подход и кацане.

Чл. 333. Ръководителят на полети осигурява сепарация между ВС, които са получили разрешение за изпълнение на визуален подход, и другите отлитащи и долитащи ВС.

Чл. 334. (1) При последователни визуални подходи РП осигурява радарно или нерадарно сепариране до момента, когато пилотът на ВС, летящо отзад, докладва, че вижда ВС, летящо отпред.

(2) Ръководителят на полети дава инструкции на ВС да следва и да поддържа собствена сепарация спрямо ВС, летящо отпред.

(3) Когато и двете ВС са от тежка категория турбулентна следа или летящото отпред е с по-тежка категория на турбулентната следа от ВС, летящо отзад, и разстоянието между двете ВС е по-малко от съответния минимум за сепарация при наличие на турбулентна следа, тогава РП предупреждава за евентуалното наличие на турбулентна следа.

(4) Командирът на ВС, летящо отзад, носи отговорност за определяне дали разстоянието от ВС, летящо отпред, е достатъчно.

(5) В случай, че ЕВС поиска осигуряване на по-голямо разстояние, той информира за това органа за ОВД и указва своите изисквания.

(6) Пилотът отчита предупрежденията на органа за КВД относно турбулентната следа.

Чл. 335. Предаването на комуникацията на РП от TWR се осъществява в позиция или време, които осигуряват своевременното даване на информация за основно местно движение, ако е необходимо, и разрешение за кацане или алтернативни инструкции.

Раздел VIII

Подход по прибори

Чл. 336. (1) Органът за контрол на подхода или TWR на летищата, където не е организиран APP, определя процедурата за подход по прибори, която ще се използва от долитащото ВС.

(2) Екипажът на ВС може да поиска алтернативна процедура и ако обстоятелствата позволяват това, РП дава съответното разрешение.

Чл. 337. (1) Ако пилотът докладва или на РП става ясно, че той не е запознат с процедурата за подход по прибори, тогава РП указва:

1. нивото за начален подход;
2. точката (в минути от съответната точка за доклад), в която ще започне стандартният завой;
3. нивото, на което ще завърши стандартният завой; или
4. пътната линия на финалния подход.

(2) При даване на разрешение за подход от права РП указва само пътната линия на финалния подход.

(3) При необходимост РП указва честотите на използваните навигационни средства, както и процедурата за минаване на втори кръг.

Чл. 338. Когато визуалният контакт с терена е установен преди завършване на подхода, процедурата за подход по прибори се изпълнява, докато ВС поиска и получи от РП разрешение за визуален подход.

Раздел IX

Изчакване

Чл. 339. В случаи на продължителни закъснения РП:

1. незабавно информира ВС за предполагаемото задържане;
2. когато е приложимо, дава инструкция или възможност на ВС да намали своята скорост при полет по маршрут с цел погасяване на време.

Чл. 340. Когато се очаква закъснение, АСС носи отговорност за:

1. даване на разрешения на ВС за полет до контролната точка за изчакване;
2. включване в разрешенията на инструкции за полета в точката за изчакване;
3. предполагаемото време за подход; или
4. времето на следващо разрешение.

Чл. 341. След координация с APP/TWR АСС може да даде разрешение на долитащите ВС за полет до визуално място за изчакване и за изчакване до получаване на по-нататъшни инструкции от APP/TWR.

Чл. 342. След координация с TWR APP може да даде на долитащите ВС разрешение за полет до визуални точки за изчакване, за да изчакат следващите инструкции от TWR.

Чл. 343. (1) Изчакването и влизането в зоната за изчакване се изпълняват съгласно процедурите, публикувани в АИП на Република България.

(2) Ако тези процедури не са известни на КВС, РП го информира за процедурите, които екипажът трябва да спазва.

Чл. 344. (1) Зоната за изчакване се установява за полети по ППП и ПВП с използване на географски ориентир, радионавигационно средство или точка, определена с помощта на радионавигационно средство.

(2) Полетите в зоната за изчакване се провеждат по установена схема и се сепарират по височина през 300 m независимо от направлението на полета.

Чл. 345. (1) Влизането и изпълнението на зона за изчакване се извършва с приборна въздушна скорост не по-голяма от стойностите, дадени в табл. 1.

Таблица 1

Приборна въздушна скорост, km/h (kt)		
полетно ниво/	при нормални	при турбулентни
абсолютна	условия	условия
височина*		
до FL 140 (4250 m)	425 km/h (230 kt)**	520 km/h (280 kt)
включително	315 km/h (170 kt)***	315 km/h (170 kt)***
над FL 140 (4250 m)	445 km/h (240 kt)****	520 km/h (280 kt)
до FL 200 (6100 m)		или
включително		0.83 M,
над FL 200 (6100 m)	490 km/h (265 kt)****	която от тях е
до FL 340 (10 350 m)		по-малко***
включително		
над FL 340 (10 350 m)	0.83 M	0.83 M

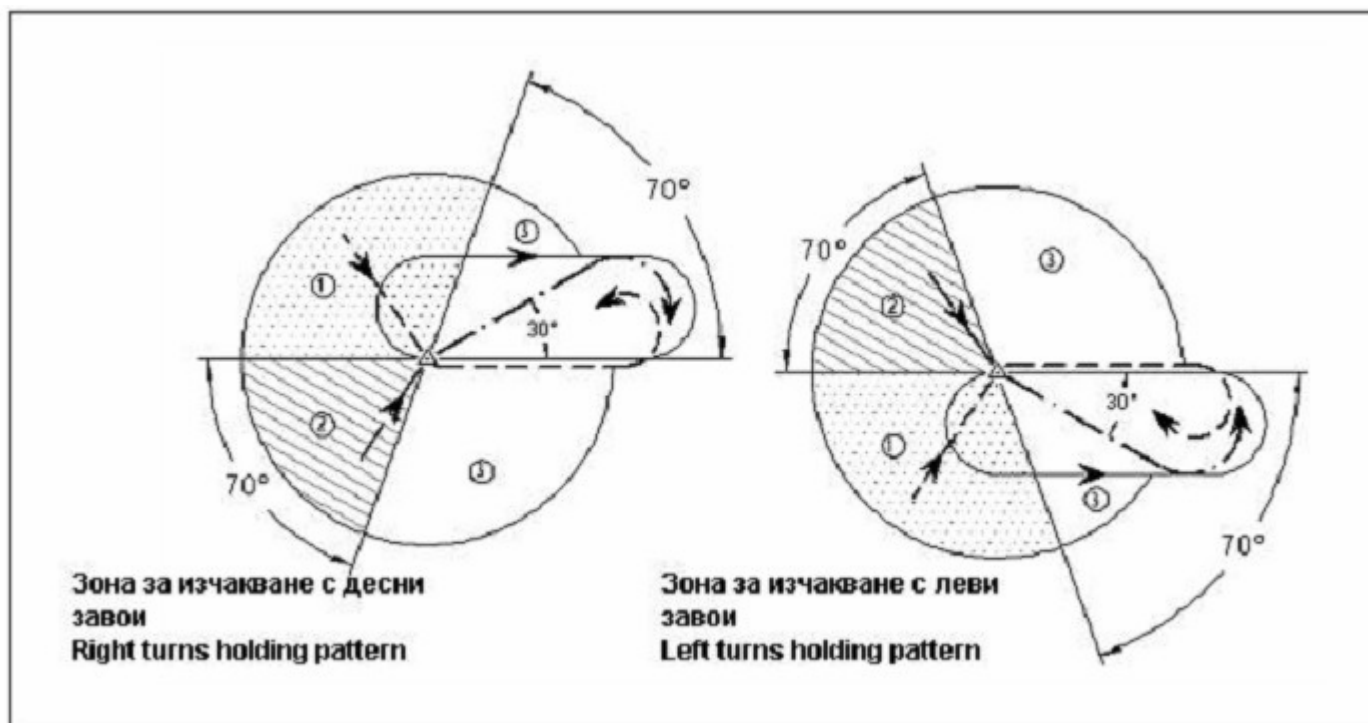
* В зависимост от настройката на висотомера.

** Когато след процедурата за изчакване следва началният сегмент от подхода, изискващ скорост, по-висока от 425 km/h (230 kt), изчакването може да бъде изпълнено с тази по-висока скорост, когато е възможно.

*** За зона за изчакване, предназначена само за ВС категория А и В и вертолети (категория Н).

**** При възможност скорост 520 km/h (280 kt) се използва за зона за изчакване от трасовата мрежа.

(2) Влизането в зона за изчакване се извършва в зависимост от курса на долитане съгласно приложената стандартна схема във фиг. 45.



Фигура 45

(3) Всички завой в ЗИ се изпълняват с напречен наклон 25° или с ъглова скорост 3° в секунда, в зависимост от това, което изисква по-малък напречен наклон.

Чл. 346. (1) Времето за отлитане в зоната за изчакване не трябва да превишава 1 min, ако ВС лети на или под полетно ниво 140 (абсолютна височина 4250 m) и 1 min и 30 sec, ако ВС лети над полетно ниво 140 (абсолютна височина 4250 m), като това време се указва в схемата за изчакване.

(2) Ако е необходимо по-голямо време за изчакване от това по ал. 1, то трябва да бъде посочено в схемата.

(3) Дължината на отсечката за отлитане може да бъде определена в разстояние вместо във време, когато за установяване на зоната за изчакване се използва DME.

(4) За вертолети времето за отлитане в зоната за изчакване е 1 min на или под 1830 m (6000 ft) абсолютна височина. Над тази височина се прилага критерия за ВС категория А с неподвижни крила.

Чл. 347. (1) Въздухоплавателните средства изпълняват изчакване в зоната за изчакване, определена от контролна точка, като РП осигурява необходимото вертикално, странично или надлъжно сепариране с други ВС.

(2) Критериите и процедурите за едновременно използване на съседни зони за изчакване се определят в местните инструкции.

Чл. 348. (1) Ръководителят на полети назначава нивата в зоната за изчакване, определена от контролната точка или визуален ориентир така, че да се облекчи даването на разрешение за подход на всяко ВС при спазване на съответната последователност.

(2) Като правило ВС, пристигащо първо в контролната точка за изчакване, трябва да бъде на най-ниското ниво, а пристигащите след него ВС заемат последователно по-високи нива.

Чл. 349. Когато се очаква изчакване на турбореактивните ВС, при възможност РП дава разрешение да изчакват на по-високи нива с цел икономия на гориво, като се спазва

техният ред в подреждането за подход.

Чл. 350. Когато ВС съобщи, че не е в състояние да спазва публикуваната или разрешена процедура за изчакване, РП прилага алтернативни процедури.

Чл. 351. С цел поддържане на безопасен и подреден поток въздушно движение, РП дава инструкции на ВС да изпълни орбита на текущото си или друго местоположение, като осигурява необходимата височина за прелитане над препятствията.

Раздел X

Подреждане за подход

Чл. 352. Ръководителят на полети установява подреждането за подход на ВС така, че да се улесни пристигането на максимален брой ВС с минимално средно забавяне, като осигурява предимство за:

1. въздухоплавателното средство, за което се предполага, че ще изпълни принудително кацане по причини, влияещи на безопасността на полета (отказ на двигател, недостиг на гориво и др.);

2. санитарно ВС или ВС с болни или тежкоранени пътници на борда, които се нуждаят от спешна медицинска помощ;

3. въздухоплавателното средство, включено в операции по търсене и спасяване;

4. други ВС, определени от ГД ГВА.

Чл. 353. Ръководителят на полети дава разрешение за подход на ВС, летящо отзад:

1. когато ВС, летящо отпред, е докладвало, че е в състояние да завърши подхода, без да попадне в приборни метеорологични условия; или

2. когато ВС, летящо отпред, поддържа връзка с TWR и е наблюдавано от нея и съществува обоснована увереност, че това ВС може да изпълни нормално кацане; или

3. при използване на подходи по време, когато ВС, летящо отпред, е прелетяло определена точка и съществува обоснована увереност, че то може да изпълни нормално кацане;

4. когато необходимият минимум за надлъжно сепариране с ВС, летящо отпред, е установен с радар и съществува обоснована увереност, че това ВС може да изпълни нормално кацане.

Чл. 354. При подреждане за подход на ВС се взема предвид необходимостта от увеличаване на интервалите за надлъжно сепариране между долитащите ВС според турбулентната следа.

Чл. 355. (1) Ако пилотът на ВС при подреждането за подход информира РП за намерението си да изчака с цел подобряване на времето или поради други причини, РП дава такова разрешение.

(2) Когато други изчакващи ВС информират РП за намерението си да продължат своя подход, РП дава разрешение на пилота, желаещ да изпълни изчакване, да следва към съседна контролна точка за изчакване на промяната в метеорологичните условия или промяна на маршрута, или да заеме най-високото ниво в подреждането за подход, така че на другите изчакващи ВС да бъде дадено разрешение за подход.

(3) При необходимост се осъществява координация със съседния орган или сектор за КВД или с цел предотвратяване на конфликти с ВС, които се намират под контрола на този орган или сектор.

Чл. 356. При подреждане за подход РП може да даде разрешение на ВС да погаси част от обявеното време за летищно задържане чрез изпълнение на крейсерски полет по маршрута с намалена скорост, като летищното задържане се намалява с погасеното по маршрута време.

Раздел XI

Подреждане и сепариране на ВС, изпълняващи подходи по прибори

Чл. 357. При необходимост от ускоряване на подхода на долитащите ВС ДАНО дефинира следната процедура:

1. установява се подходяща точка по траекторията за подход, която може да бъде определена точно от ЕВС и служи за ориентир при сепарирането по време на следващите един след друг подходи;

2. на ВС се назначава време за прелитане на установената точка, което се определя с цел осигуряване на необходимия интервал между две последователни кацания на ПИК при отчитане на минимумите за сепарация и времето за заетост на ПИК.

Чл. 358. Органът за контрол на подхода или TWR определя времето за прелитане на установената точка от ВС и го съобщава на ЕВС в момент, който ще позволи на пилота да установи съответстващата траектория на полета.

Чл. 359. Ръководителят на полети дава разрешение за прелитане на установена точка на следващото ВС в подреждането за подход в предварително указаното време или в коригирано време, след като предходното ВС е докладвало прелитане на тази точка.

Чл. 360. (1) При определяне на интервалите по време или надлъжното разстояние между ВС, изпълняващи последователни подходи, се вземат под внимание:

1. скоростта на ВС;
2. разстоянието до определена точка на ПИК;
3. необходимостта от установяване на минимум за сепарация при наличие на турбулентна следа;
4. времената за заетост на ПИК;
5. съществуващите метеорологични условия, включително и тези, които могат да повлияят на времената за заетост на ПИК.

(2) Когато се използва радар за подреждане за подход, минималното разстояние между следващите едно след друго ВС се определя в местните инструкции.

(3) Местните инструкции трябва допълнително да определят условията, при които може да бъде необходимо увеличаване на надлъжното разстояние между подхождащите ВС, включително и на използвания минимум при тези условия.

Чл. 361. Летищната контролна кула трябва да бъде информирана за последователността на ВС за финалния подход за кацане.

Раздел XII

Предполагаемо време на подход

Чл. 362. (1) Ръководителят на полети определя и предава на екипажа предполагаемото време на подход на ВС, кацането на което ще бъде задържано с повече от 10 min.

(2) Ръководителят на полети предава предполагаемото време на подход на ВС незабавно или преди планираното начало на снижение.

(3) Ръководителят на полети предава незабавно на ВС коригираното предполагаемо време на подход, когато това време се различава от предварително предаденото с 5 min или повече или с по-малък период, установен от съответния орган за ОВД или съгласуван между съответните органи за ОВД.

Чл. 363. Ръководителят на полети предава на ВС възможно най-бързо предполагаемото време на подход, когато се очаква, че на това ВС ще се наложи да изпълни изчакване в продължение на 30 min или повече.

Чл. 364. Контролната точка на изчакване, за която се отнася предполагаемото време на подход, се указва заедно с предполагаемото време на подход при условията по чл. 363 .

Чл. 365. (1) В случай, че на ВС е указано да изпълни изчакване по маршрута или на местоположение или средство, различно от точката на начален подход, на това ВС се дава, доколкото практически е възможно, времето за напускане на контролната точка за изчакване.

(2) Ръководителят на полети информира ВС и за очаквани последващи задържания.

Раздел XIII

Информация за долитащи ВС

Чл. 366. (1) След като ВС установи комуникация с APP или TWR, РП предава на ВС без забавяне в указаната последователност следната информация, с изключение на елементите, за които е известно, че вече са получени от ВС:

1. тип на подхода и използвана ПИК;
2. метеорологична информация, както следва:
 - а) посока и скорост на приземния вятър, включително значими промени;
 - б) видимост (VIS) и при наличие на данни - видимост на ПИК (RVR);
 - в) време в момента на наблюдението;
 - г) облачност, по-ниска от 1500 m (5000 ft) или по-ниска от най-голямата минимална абсолютна секторна височина в зависимост от това, коя стойност е по-голяма, купесто-дъждовна облачност, плътно облачно покритие, вертикалната видимост, при наличие на данни за нея;
 - д) температура на въздуха;
 - е) температура на точка на оросяване;
 - ж) данни за настройката на висотомера;
 - з) всяка друга налична информация за значими метеорологични явления в зоната на подхода за кацане; и
 - и) прогноза за кацане от типа "TREND", когато има такава;
3. актуални данни за състоянието на повърхността на ПИК в случай на валежи или други временни опасности;
4. данни за промени в експлоатационното състояние на визуалните и невизуалните средства, които имат важно значение за подхода за кацане и за кацането.

(2) Информацията по ал. 1, т. 2 се взема от локалните редовни и специални метеорологични сведения.

Чл. 367. Ръководителят на полети трябва да отчита, че екипажът на ВС може да не е получил преди излитането или по време на полета по маршрут информацията, публикувана чрез NOTAM или разпространена по друг начин.

Чл. 368. Ръководителят на полети незабавно информира, когато стане необходимо, екипажа на долитащо ВС, че то ще изпълнява друга процедура за подход по прибори или ще използва ПИК, различна от обявената предварително.

Чл. 369. В началото на финалния подход РП предава на ВС следната информация:

1. значими промени на средните стойности на посоката и скоростта на приземния вятър, ако РП разполага с информация за вятъра във формата на компоненти, значими промени представляват:
 - а) средна компонента на насрещния вятър - 10 kt;
 - б) средна компонента на попътния вятър - 2 kt;
 - в) средна компонента на страничния вятър - 5 kt;
2. последна информация, ако има такава, за срез на вятъра и/или турбулентност в района на финалния подход;
3. актуални данни за видимостта, представителни в посоката на подхода и кацането,

или ако са налице такива, изчислена стойност (стойности) на видимостта на ПИК и тенденция за промяна.

Чл. 370. По време на финалния подход РП незабавно предава на ВС следната информация:

1. внезапно възникнали опасности (например неразрешено движение по ПИК);
2. значими промени на актуалните стойности на приземния вятър, изразени в минимални и максимални стойности;
3. значима промяна на състоянието на повърхността на ПИК;
4. промяна в експлоатационното състояние на необходимите визуални и невизуални средства;
5. промяна на наблюдаваните стойности (стойност) на видимостта на ПИК съгласно използваната при предаване на съобщенията скала или промяна на видимостта, представителна в посоката на подхода и кацането.

Глава седма

ПРОЦЕДУРИ ПРИ КОНТРОЛ НА ЛЕТИЩНОТО ДВИЖЕНИЕ

Раздел I

Общи положения

Чл. 371. Летищната контролна кула предоставя информация и дава разрешения на намиращите се под контрола ѝ ВС с цел осигуряване на безопасен, последователен и експедитивен поток на въздушното движение на летището и в околността на летището за предотвратяване на сблъскване (сблъсквания) между:

1. въздухоплателни средства, които изпълняват полет в района на отговорност на TWR, включително по летищния кръг на полетите;
2. въздухоплателни средства, които се движат по маневрената площ;
3. кацащи и излитащи ВС;
4. въздухоплателни средства и автотранспортни средства, движещи се по маневрената площ;
5. въздухоплателни средства, които се намират на маневрената площ, и намиращи се на тази площ препятствия.

Чл. 372. (1) Ръководителят на полети постоянно следи за всички полети на летището и в околността на летището, включително за автотранспортни средства и лица по маневрената площ.

(2) Ръководителят на полети извършва следене чрез визуално наблюдение, а при условия на ниска видимост и чрез използване на радар за наземно движение.

(3) Ръководителят на полети контролира въздушното и летищното движение съгласно процедурите в тази глава и всички други правила за движение съгласно местните инструкции.

(4) Ако в контролираната зона има други летища, въздушното движение в тази зона се координира с цел предотвратяване на конфликти между полетите по летищните кръгове на тези летища.

Чл. 373. Функциите на TWR могат да се изпълняват от различни контролни или работни позиции, както следва:

1. летищен РП (TOWER) - носи отговорност за движението по ПИК и за ВС, изпълняващи полет в района на отговорност на TWR;
2. наземен РП (GROUND) - носи отговорност за движението по маневрената площ, с изключение на ПИК;
3. работна позиция за даване на разрешения (DELIVERY) - носи отговорност за

даване на разрешения за запуск и разрешения на отлитане на ВС по ППП.

Чл. 374. Летищната контролна кула носи отговорност за аварийно оповестяване на службите за търсене и спасяване и противопожарно обслужване в случаите, когато:

1. има авиационно произшествие в околността на летището; или
2. е получена информация, че безопасността на ВС, което е или ще премине под юрисдикцията на TWR, може да бъде или вече е застрашена; или
3. постъпи искане от екипажа за осигуряване на такова обслужване; или
4. това се приеме за необходимо или препоръчително.

Чл. 375. Процедурите по аварийното оповестяване на службите за търсене и спасяване и противопожарно обслужване се съдържат в местните инструкции, в които се указва информацията, която TWR осигурява на тези служби, включително:

1. типа на ВС;
2. типа на аварийното състояние;
3. брой пътници и наличие на опасни товари на борда, ако са известни.

Чл. 376. Летищната контролна кула информира съгласно местните инструкции APP, ACC, FIS или службите за търсене и спасяване за ВС, което:

1. не е установило комуникация, след като е било предадено на TWR, или комуникацията с което след първоначалното ѝ установяване е прекратена;
2. не е кацнало 5 min след предполагаемото време на кацане.

Чл. 377. Летищната контролна кула незабавно докладва съгласно местните инструкции всеки отказ или неизправност в работата на всички средства, светлини или други устройства, предназначени за насочване на летищното движение и ЕВС или изисквани при осъществяване на контрол на въздушното движение.

Раздел II

Избор на използваема ПИК

Чл. 378. Терминът "използваема ПИК" се употребява за обозначаване на ПИК, която в определен период от време се приема от TWR като най-подходяща за излитане и кацане.

Чл. 379. (1) Като правило ВС изпълняват кацане и излитане срещу вятъра, освен ако съображения за безопасност, броят на ПИК и взаимното разположение на ПИК и пътищата за рулиране или въздушната обстановка не правят предпочитано другото направление.

(2) При избора на използваемата ПИК освен скоростта и посоката на приземния вятър се отчитат и други фактори, като летищния кръг на полетите, дължината на ПИК, средствата за подход и кацане.

Чл. 380. (1) Използваемата ПИК за излитане и кацане може да бъде определена с отчитане на изискванията за намаляване на самолетния шум, като се избира тази ПИК, чието използване позволява ВС да избягват чувствителните на шум зони при изпълнение на първоначално отлитане и финален подход за кацане.

(2) При избор на ПИК за кацане освен изискванията за намаляване на самолетния шум се отчита и оборудването ѝ с гласадни предаватели, в т.ч. ILS, или система за визуална индикация на гласадата.

(3) Командирът на ВС по причини, свързани с безопасността, може да откаже ПИК, която е избрана и предложена от РП, с отчитане на изискванията за намаляване на самолетния шум.

(4) Изискванията за намаляване на самолетния шум не са определящи при избор на използваема ПИК при следните обстоятелства:

1. състоянието на ПИК не позволява нейното използване (в т. ч. наличие на сняг, киша, лед, вода, кал, гума, масло или други субстанции върху повърхността на ПИК);

2. за кацане:

а) когато таванът на облачността е по-нисък от 150 m (500 ft) над превишението на летището или видимостта е по-малка от 2 km;

б) когато видът подход изисква 100 m (300 ft) над превишението на летището и таванът на облачността е по-нисък от 240 m над превишението на летището или видимостта е по-малка от 3 km;

3. за излитане, когато видимостта е по-малка от 2 km;

4. когато е докладван или съществува прогноза за срез на вятъра или когато се очакват гръмотевични бури, които да повлияят на отлитането или долитането; и

5. 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).

Раздел III

Информация от TWR за ВС

Чл. 381. По искане на пилота преди запуск на двигателите РП предава предполагаемото време за излитане, когато не се прилага процедура за запуск по време.

Чл. 382. (1) Процедурите за запуск по време се използват от РП, когато е необходимо да бъде избегнато струпване и големи закъснения по маневрената площ или когато е постъпило изискване от органите за УПВД.

(2) Процедурите за запуск по време се съдържат в Наръчника за ОВД и определят критериите и условията кога и как времената за запуск се пресмятат от РП и се предават на отлитащите ВС.

Чл. 383. Когато ВС е обект на ограничения по УПВД, РП дава разрешение за запуск в съответствие с назначеното време за излитане.

Чл. 384. Когато се очаква закъснението на отлитащо ВС да бъде по-малко от предвиденото в определения слот, РП дава разрешение за запуск по решение на ВС.

Чл. 385. Когато се очаква закъснението на отлитащо ВС да бъде повече от предвиденото в определения слот, РП координира с ЕВС получаването на нов СТОТ.

Чл. 386. Главна дирекция ГВА определя условията, при които РП не дава разрешение за запуск на ВС.

Чл. 387. Когато РП забранява запуск на ВС, той указва и причината за това.

Чл. 388. (1) Преди началото на рулиране за излитане РП предава на ВС в указаната последователност следната информация, освен елементите, за които е известно, че вече са получени от ВС:

1. използваема ПИК;
2. актуални данни за посоката и скоростта на приземния вятър, в т.ч. и техните значими промени;
3. данни за настройка на висотомера по QNH и при поискване по QFE;
4. температура на въздуха на използваемата ПИК за ВС с газотурбинни двигатели;
5. измерена видимост, представителна в посоката на излитане и началния участък за набор, ако е по-малка от 10 km или изчислената стойност (стойности) на видимостта на използваемата ПИК;
6. точно време.

(2) Информацията от ал. 1 трябва да отговаря на изискванията по чл. 808 - 828 за локални редовни и специални метеорологични сведения.

Чл. 389. Преди излитането на ВС РП съобщава:

1. значимите промени на посоката и скоростта на приземния вятър, температурата на въздуха и видимостта или стойността (стойностите) на видимостта на ПИК, които са

получени съгласно чл. 388 ;

2. значимите метеорологични условия в зоната за излитане и в зоната за набор, освен когато е известно, че ВС вече е получило такава информация.

Чл. 390. Значимите метеорологични условия по смисъла на чл. 389 са наличието или очакваното появяване в зоната за излитане и в зоната за набор на буря или купесто-дъждовна облачност, умерена или силна турбулентност, срез на вятъра, град, умерено или силно обледенение, линия на силни шквалове, обледеняващи валежи, силни планински вълни, пясъчни или прашни бури, снежни виелици, торнадо или смерч.

Чл. 391. (1) Ръководителят на полети предава на ВС преди влизане в летищния кръг на полетите в указаната последователност следната информация, освен елементите, за които е известно, че вече са получени от ВС:

1. използваемата ПИК;

2. средните стойности на посоката и скоростта на приземния вятър и техните значими промени;

3. данните за настройка на висотомера по QNH и при поискване по QFE.

(2) Информацията от ал. 1 трябва да отговаря на изискванията по чл. 808 - 828 за локални редовни и специални метеорологични сведения.

Чл. 392. Информация за основно местно движение се предава своевременно:

1. непосредствено от РП от TWR;

2. чрез РП от APP, когато РП от TWR прецени, че такава информация е необходима в интерес на безопасността;

3. по искане на ВС.

Чл. 393. Основно местно движение са всички ВС, автотранспортните средства или персоналът, които се намират на или близо до маневрената площ, или движението в околността на летището, което може да представлява опасност за ВС.

Чл. 394. Ръководителят на полети предава информацията за основното местно движение по начин, улесняващ неговото разпознаване.

Чл. 395. (1) Когато след даване на разрешение за излитане или кацане РП от TWR забележи или бъде уведомен за препятствие на ПИК, което би застрашило безопасността на излитащото или кацащото ВС, или съществува опасност от нарушаване на защитената зона на ПИК, РП предприема следните действия:

1. отменя даденото разрешение за излитане на ВС, което не е започнало пробег;

2. дава инструкция на долитащото ВС за минаване на втори кръг;

3. във всички случаи РП информира съответното ВС за препятствието и неговото местоположение на ПИК.

(2) Ако са забелязали препятствия на ПИК, които са попречили на излитането или кацането на ВС, или е имало нарушаване на защитената зона на ПИК, пилотите и РП попълват доклад за инцидент съгласно приложение № 3.

(3) Пилотите и РП трябва да отчитат, че животни и ята от птици могат да представляват препятствия по отношение на използването на ПИК от ВС. Освен при прекратено излитане и минаване на втори кръг, след кацане могат да изложат ВС на риск от излизане от ПИК, а при минаване на втори кръг да изложат ВС на опасност от удряне на опашната част в ПИК. В тези случаи пилотите трябва да действат в съответствие с чл. 6 от Наредба № 2 за правилата за полети.

Чл. 396. (1) Ръководителят на полети от TWR прилага минимумите за сепарация при наличие на турбулентна следа, описани в раздел XV от глава пета.

(2) В случаите, когато отговорността за избягване на турбулентната следа носи

екипажът, РП от TWR във възможно най-голяма степен информира ВС за очакваната опасност от турбулентна следа.

Чл. 397. Поради невъзможността точно да се прогнозира възникването на опасност вследствие на турбулентна следа, РП не носи отговорност за непрекъснато предоставяне на такава информация или за нейната точност.

Чл. 398. При даване на разрешения или инструкции РП отчита ефекта от струята на реактивните и витловите ВС, както и струята от витлото на вертолетите, изпълняващи рулиране, излитане или кацане, и за автотранспортни средства и персонал, намиращи се на летището.

Чл. 399. Ръководителят на полети отчита, че реактивната спътна струя или спътната струя зад въздушния винт на витлови ВС може да предизвика достатъчно силни вихри, които да причинят повреда на ВС, автотранспортни средства и персонал, намиращи се на летището.

Чл. 400. Когато конфигурацията или състоянието на ВС са извън нормите, включително и неспуснат или частично спуснат колесник, или РП от TWR е забелязал или му е докладвано за необичаен дим от дадена част на ВС, РП свое - временно информира ВС.

Чл. 401. По искане на екипажа на отлитащо ВС, който предполага за наличие на повреда на ВС, ПИК се проверява незабавно и РП информира екипажа по най-бързия възможен начин за наличие на отломки от самолета или останки на птица или животно.

Раздел IV

Основна информация за условията на летището

Чл. 402. (1) Основна информация за условията на летището е информация, необходима за осигуряване безопасността на полетите на ВС, отнасяща се до работната площ на летището или средства и оборудване, свързани с нея.

(2) Информацията за строителни работи по пътищата за рулиране, които не са свързани с използваемата ПИК, не се счита за основна информация, освен за ВС, рулиращо в близост до участъка със строителни работи.

(3) Когато цялото движение на летището се извършва само по ПИК, това представлява основна информация за всички ВС, които не са запознати с това летище.

Чл. 403. Основната информация за условията на летището включва информация за:

1. строителни или ремонтни работи по работната площ на летището или в непосредствена близост до нея;
2. неравни или разбити участъци от повърхността на ПИК, ПР или перона, независимо дали са маркирани или не;
3. сняг, киша или лед на ПИК, ПР или перона;
4. вода на ПИК, ПР или перона;
5. снежни преспи и навяхвания в близост до ПИК, ПР или перона;
6. други временни опасности, включително ВС на стоянки или птици на земната повърхност или във въздуха;
7. отказ или неустойчива работа на част или цялата светлинна система на летището;
8. всякаква друга уместна информация.

Чл. 404. Актуална информация за състоянието на пероните невинаги може да е налична на TWR. Отговорността на TWR по отношение на пероните с изпълнение на чл. 402 и 403 е ограничена към предаване на ВС на информация, която му е осигурена от отговорната за пероните служба.

Чл. 405. (1) Ръководителят на полети предоставя на ВС основна информация за

условията на летището, освен когато е известно, че ВС вече е получило такава информация изцяло или частично от други източници.

(2) Ръководителят на полети предоставя информацията достатъчно рано, за да може да бъде използвана от ВС, като в нея възможно най-точно определя опасностите.

(3) Други източници за получаване на основна информация по смисъла на ал. 1 са съобщенията NOTAM, предаванията ATIS и съответните сигнали.

Чл. 406. Когато РП наблюдава или му е докладвана, неизвестна преди това, важна информация за условията на летището, имаща значение за безопасното използване на маневрената площ от ВС, РП информира съответната летищна служба и движението по маневрената площ се прекратява, освен ако не е договорено друго с летищната администрация.

Раздел V

Контрол на летищното движение

Чл. 407. Тъй като видимостта от кабината на ВС е ограничена, РП предоставя кратки, точни и пълни инструкции и информация с цел визуално откриване, разпознаване и наблюдаване от страна на ЕВС.

Чл. 408. (1) Основните позиции в летищния кръг на полетите и в схемата за рулиране са тези, в които обикновено ВС получава разрешения от РП.

(2) Ръководителят на полети внимателно наблюдава ВС и при подхождането му към тези позиции дава съответните разрешения.

(3) Когато практически е осъществимо, РП дава всички разрешения, без да чака повикване от ВС.

(4) Основните позиции в летищния кръг на полетите и в схемата за рулиране са, както следва:

1. позиция 1 - излитащото ВС иска разрешение за рулиране; РП дава информация за използваемата ПИК и разрешение за рулиране;

2. позиция 2 - при конфликтна ситуация с друго ВС или автотранспортно средство отлитащото ВС се задържа на тази позиция; на тази позиция, когато е необходимо, се извършва "подгряване" (run up) на двигателите на ВС;

3. позиция 3 - РП дава разрешение за излитане, ако не е дадено в позиция 2;

4. позиция 4 - РП дава разрешение за кацане;

5. позиция 5 - РП дава разрешение за рулиране към перона;

6. позиция 6 - при необходимост РП дава информация за реда за рулиране до стоянката.

Чл. 409. Долитащо ВС, изпълняващо процедура за подход по прибори, обикновено влиза в летищния кръг на полетите към финалната права (Final), освен когато е поискана визуална маневра към ПИК (виж фиг. 46).

Фиг. 46. Основни позиции за ВС, видими от РП от TWR

Чл. 410. (1) Преди даване на разрешение за рулиране РП определя къде е паркирано съответното ВС.

(2) Разрешението за рулиране съдържа кратки инструкции и адекватна информация, за да се подпомогне екипажът при следване на правилните маршрути за рулиране и за избягване на сблъсък с друго(и) ВС или други обекти, както и за свеждане до минимум на възможността ВС да излезе на използваемата ПИК без разрешение за това.

Чл. 411. Когато разрешението за рулиране е свързано с пресичане на ПИК, РП указва условията на пресичане или условия за рулиране до място за изчакване преди ПИК.

Чл. 412. Когато е необходимо, ГД ГВА публикува в АИП на Република България

стандартни маршрути за рулиране на съответното летище, които се обозначават чрез съответни индекси и се използват в разрешението за рулиране.

Чл. 413. (1) Ако стандартните маршрути за рулиране не са публикувани, тогава маршрутът за рулиране се указва от РП чрез обозначителните индекси на пътищата за рулиране и ПИК.

(2) Рулиращото ВС трябва да получава от РП всяка друга важна информация, например кое ВС да следва или на кое ВС да даде предимство.

Чл. 414. (1) С цел по-голяма експедитивност на въздушното движение РП може да даде разрешение на ВС да рулира по използваемата ПИК, при условие че това не води до закъснение или риск за друго ВС.

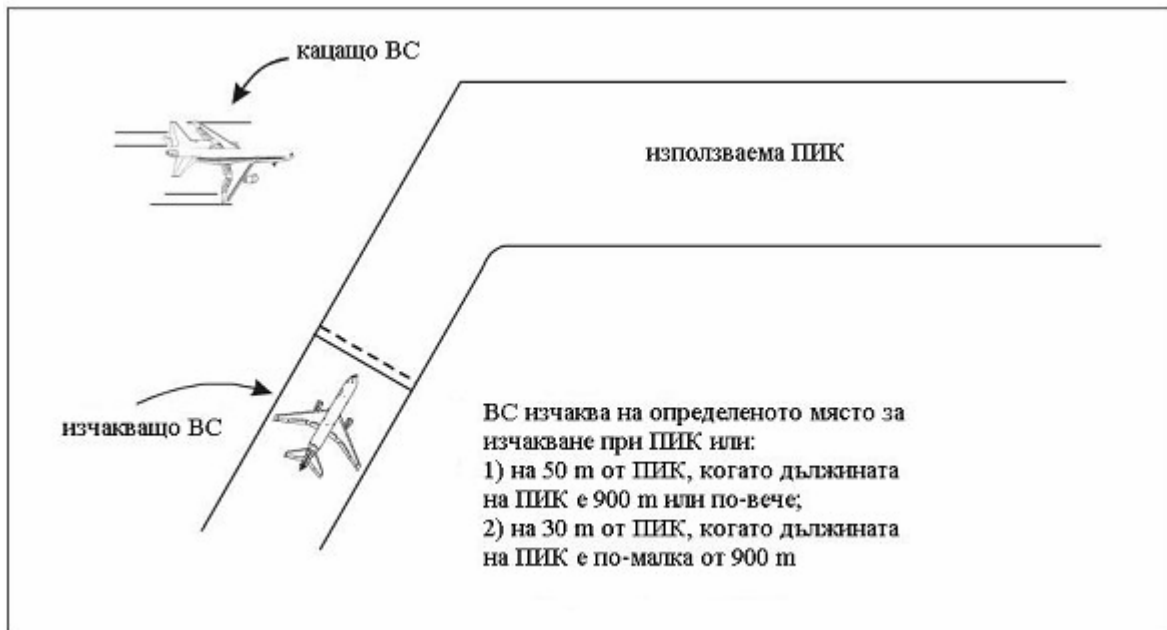
(2) Когато контролът на рулиращо ВС се осигурява от наземен РП и контролът на движението по ПИК се осигурява от летищен РП, използването на ПИК от рулиращо ВС се координира със и одобрява от летищния РП. Комуникацията със съответното ВС се предава от наземния РП на летищния РП, преди ВС да излезе на ПИК.

Чл. 415. (1) Ръководителят на полети от TWR изисква доклад от пресичащо/рулиращо по ПИК ВС за освобождаване на ПИК, ако не е в състояние да определи визуално или чрез радар дали ВС е освободило ПИК.

(2) Докладът по ал. 1 трябва да се направи, когато цялото ВС е преминало мястото за изчакване при съответната ПИК.

Чл. 416. С изключение на случаите по чл. 417 ВС не изчакват на места, намиращи се по-близо до ПИК от определените места за изчакване при ПИК.

Чл. 417. Когато друго ВС изпълнява кацане, на ВС не се разрешава да излезе на ПИК и да изчаква в началото на използваемата ПИК, докато кацащото ВС не прелети над това място (виж фиг. 47).



Фиг. 47. Използван от ВС метод на изчакване

Чл. 418. Когато е необходимо за вертолети с колесник или вертикално излитащи и кацащи ВС за рулиране по повърхността, се използват процедурите по чл. 419 - 423 .

Чл. 419. (1) При рулиране по земната повърхност се използва по-малко гориво и се минимализира създаването на турбулентност, отколкото при рулиране по въздуха.

(2) При рулиране по земната повърхност ВС с носещи винтове с шарнирно закрепени лопатки (тази конструкция е с три или повече лопатки) са обект на т. нар. земен ефект и в редки случаи могат неочаквано да се издигнат от земната повърхност, за да избегнат повреди или нарушаване целостта на ВС.

Чл. 420. За преместване на вертолет над земната повърхност с малка скорост, обикновено по-малка от 37 km/h (20 kt), и при наличие на земен ефект РП може да разреши рулиране по въздуха.

Чл. 421. Ръководителят на полети не трябва да дава инструкции, които изискват от малки ВС или вертолети да рулират в непосредствена близост до рулиращи вертолети.

Чл. 422. Ръководителят на полети трябва да отчита въздействието на турбулентността, създавана от рулиращите вертолети върху кацащи и излитащи леки ВС.

Чл. 423. (1) На РП не се разрешава да дава инструкции за промяна на честотата за комуникация на еднопилотен вертолет по време на зависване или рулиране по въздуха, като по възможност инструкциите от следващия орган за ОВД се препредават на ВС, докато пилотът не промени честотата.

(2) Ръководителят на полети трябва да отчита, че повечето вертолети се управляват от един пилот и това изисква постоянно използване на ръцете и краката за контролиране на ВС при полет на малка височина/ниво. Въпреки че пилотът е подпомогнат от устройствата за контрол, промяна на честотата в близост до земната повърхност може да доведе нежелан контакт със земната повърхност и последваща загуба на контрол.

Чл. 424. Влизането в маневрената площ на летището се осъществява, както следва:

1. движението на пешеходци или автотранспортни средства по маневрената площ се осъществява с разрешение на РП;

2. преди навлизане в маневрената площ лицата, включително водачите на всички автотранспортни средства, трябва да получат разрешение от РП;

3. независимо от наличието на разрешението по т. 2, излизането на ПИК или летателното поле, или промяната на разрешения вид дейност изисква допълнително разрешение от РП от TWR.

Чл. 425. (1) Осигуряване на предимство по маневрената площ на летище:

1. всички пешеходци и автотранспортни средства дават предимство на ВС, което каца, рулира или излита;

2. рулиращите ВС, автотранспортните средства и пешеходците дават предимство на аварийните автотранспортни средства, оказващи помощ на ВС в състояние на бедствие.

(2) Движението по маневрената площ на летище може да бъде спряно за определен период от време с цел осигуряване на предимство за аварийните автотранспортни средства, оказващи помощ на ВС в състояние на бедствие.

Чл. 426. Когато ВС излита или каца, РП не трябва да дава разрешение на автотранспортни средства да изчакват на място, по-близо до използваемата ПИК от:

1. местата за изчакване при рулиране - при пресичане на път за рулиране и/или ПИК;

2. място, което е на разстояние, равно на отстоянието на предварителния старт от ПИК - при изчакване на други места.

Чл. 427. На контролираните летища всички автотранспортни средства, които използват маневрената площ, поддържат двустранна комуникация с РП, освен когато се движат заедно с друго автотранспортно средство, поддържащо комуникация с РП от TWR.

Чл. 428. Когато комуникацията с помощта на визуални сигнали се счита за достатъчна или в случай на загуба на комуникация, изброените сигнали имат следното значение:

Светлинен сигнал от TWR:	Значение:
Зелени мигащи светлини	Разрешение за пресичане на площта за кацане или излизане на ПР
Постоянна червена светлина	Спрете!
Червени мигащи светлини	Напуснете площта за кацане или ПР и наблюдавайте ВС!
Бели мигащи светлини	Освободете маневрената площ съгласно местните инструкции!

Чл. 429. При аварийно състояние или когато сигналите по чл. 428 не могат да бъдат наблюдавани на ПИК или ПР, оборудвани със светлинна система, се подава светлинен сигнал със следното значение:

Светлинен сигнал:	Значение:
Мигане със светлините на ПИК или ПР	Освободете ПИК и наблюдавайте TWR за светлинни сигнали!

Раздел VI

Контрол на ВС по летищния кръг на полетите

Чл. 430. Контролът на ВС по летищния кръг се осъществява с цел осигуряване на минимумите за сепарация по чл. 440 , 441 , 445 и раздел XV от глава пета със следните изключения:

1. въздухоплателни средства, изпълняващи полет в група, не прилагат минимумите за сепарация спрямо другите ВС, намиращи се в групата;
2. въздухоплателни средства, изпълняващи полет в различни зони или на различни ПИК на летища, пригодени за едновременно кацане или излитане;
3. минимумите за сепарация не се прилагат спрямо ВС, които изпълняват полет с военна цел съгласно раздел I от глава тринадесета.

Чл. 431. Ръководителят на полети осигурява сепарирание между ВС, изпълняващи полет по летищния кръг с цел поддържане на съответните интервали между кацащите и излитащите ВС, в съответствие с чл. 440, 441, 445 и раздел XV от глава пета.

Чл. 432. (1) Ръководителят на полети дава разрешение на ВС за влизане в летищния кръг, когато е необходимо ВС да подходи към площта за кацане съгласно съществуващия летищен кръг и въздушната обстановка не позволява даването на разрешение за кацане.

(2) В зависимост от обстоятелствата и въздушната обстановка РП може да разреши на ВС да се включи в летищния кръг от всяка позиция.

Чл. 433. На долитащо ВС, изпълняващо подход по прибори, РП дава разрешение за кацане от права, освен когато това ВС изпълнява визуална маневра към ПИК.

Чл. 434. (1) Ако ВС влезе в летищния кръг без разрешение, РП му разрешава да изпълни кацане, ако действията на ВС показват, че то има намерение да кацне.

(2) Ако условията позволяват, РП може даде инструкции на друго ВС, с което

поддържа комуникация, да даде предимство на това ВС с цел най-бързо отстраняване на опасността, създадена от такова влизане в летищния кръг.

(3) Ръководителят на полети не трябва да забавя даването на разрешение за кацане за неопределен срок.

Чл. 435. (1) При аварийно състояние в интерес на безопасността ВС може да влезе в летищния кръг и да кацне без разрешение.

(2) Ръководителят на полети отчита възможните действия на ВС вследствие на аварийното състояние и му оказва всякаква помощ.

Чл. 436. Ръководителят на полети дава предимство за кацане на:

1. въздухоплавателно средство, чийто пилот предполага, че ще е принуден да кацне по причини, влияещи на безопасността на полета (отказ на двигател, недостиг на гориво и др.);

2. санитарно ВС или ВС с болни или тежкоранени пътници на борда, нуждаещи се от спешна медицинска помощ;

3. въздухоплавателното средство, включено в операции за търсене и спасяване;

4. друго ВС, определено от ГД ГВА.

Раздел VII

Предимство между долитащи и отлитащи ВС

Чл. 437. Въздухоплавателно средство, изпълняващо кацане или намиращо се във финалния етап на подхода, се ползва с предимство пред подготвящо се за излитане ВС.

Раздел VIII

Контрол на отлитащи ВС

Чл. 438. (1) Ръководителят на полети дава разрешения за излитане по реда на готовност на ВС за излитане, освен когато този ред не се спазва с цел осигуряване на максимално количество излитания с минимално средно забавяне.

(2) При определяне на реда за излитане на ВС РП вземат предвид и:

1. типа на ВС и техните характеристики;

2. маршрута на полета след излитане;

3. всеки определен минимум за отлитане между излитанията;

4. необходимостта от осъществяване на минимум за сепарация при наличие на турбулентна следа;

5. въздухоплавателните средства, на които се дава предимство (например санитарни ВС);

6. въздухоплавателните средства, обект на УПВД.

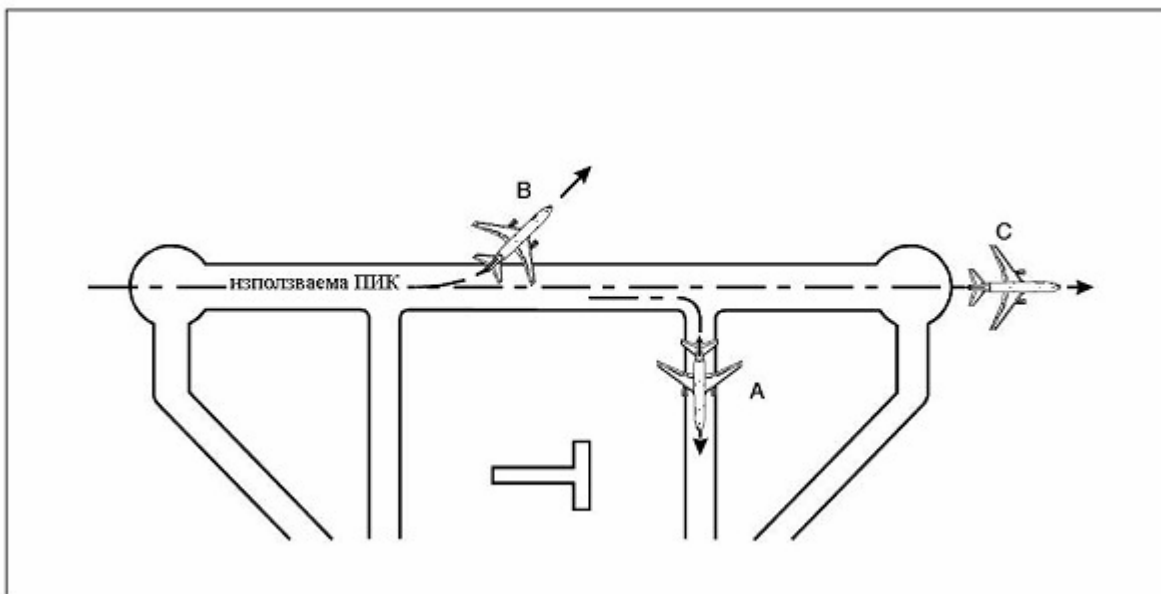
Чл. 439. За ВС, обект на УПВД, пилотът и операторът осигуряват готовност за рулиране съгласно назначеното време за излитане, като имат предвид че, веднъж установена, промяната на последователността за отлитане по системата от ПР може да бъде трудна, а понякога невъзможна.

Чл. 440. С изключение на случаите по раздел XV от глава пета, РП не дава разрешение за излитане на отлитащото ВС, докато (виж фиг. 48):

1. излетялото преди него ВС не пресече края на използваемата ПИК;

2. излетялото преди него ВС не започне изпълнението на завой;

3. всички кацнали преди това ВС не освободят използваемата ПИК.



Фиг. 48. Сепариране между кацащи и излитащи ВС

Чл. 441. Ръководителят на полети дава разрешение за излитане на ВС, когато съществува обоснована увереност, че при започване на излитането ще бъде осигурена сепарацията по чл. 440 .

Чл. 442. (1) Когато преди излитане на ВС се изисква разрешение от АСС, РП от TWR не дава разрешение за излитане, докато разрешението не се предаде на и потвърди от ВС.

(2) Районният контролен център предава разрешението на TWR възможно най-бързо след получаване на искане или ако това е практически осъществимо - преди получаването на такова искане.

Чл. 443. При спазване изискванията по чл. 442 РП дава разрешение за излитане, когато ВС е готово за изпълнение на излитането и се намира на използваемата ПИК или се приближава към нея и въздушната обстановка позволява излитане.

Чл. 444. (1) С цел ускоряване движението на ВС РП може да даде разрешение за незабавно излитане, преди ВС да излезе на използваемата ПИК.

(2) При получаване на разрешение по ал. 1 ВС рулира до използваемата ПИК и, без да спира движението си, излита.

Раздел IX

Контрол на долитащи ВС

Чл. 445. С изключение на случаите по раздел XV от глава пета, при изпълнение на финалния подход не се допуска кацащо ВС да пресече прага на ПИК, докато (виж фиг. 48):

1. преди него излетялото ВС не пресече края на използваемата ПИК;
2. преди него излетялото ВС не започне изпълнението на завой;
3. всички преди това кацнали ВС не освободят използваемата ПИК.

Чл. 446. (1) Ръководителят на полети може да даде разрешение за кацане на ВС, когато съществува обоснована увереност, че в момента на пресичане на прага на използваемата ПИК от ВС ще бъде осигурена сепарацията по чл. 445 , при условие че разрешението за кацане не се дава, докато кацащо преди него ВС не пресече прага на ПИК.

(2) При даване на разрешение за кацане с цел намаляване на възможността за объркване РП включва в разрешението обозначението на използваната за кацане ПИК.

Чл. 447. Когато е възможно и желателно за по-голяма експедитивност, РП може да

изиска от кацащото ВС:

1. да изчака на мястото за изчакване при ПИК след кацане;
2. освобождаване на ПИК по указан път за рулиране;
3. ускорено освобождаване на ПИК.

Чл. 448. Когато РП изиска от ВС изпълнението на конкретна маневра за кацане и рулиране, се вземат предвид следните фактори:

1. тип ВС;
2. дължина на ПИК;
3. местоположение на пътищата за рулиране за напускане на ПИК;
4. докладваният спирачен ефект на ПИК и пътят за рулиране;
5. метеорологичните условия.

Чл. 449. Командир на ВС, който счита, че не е в състояние да изпълни инструкцията, незабавно уведомява РП за това.

Чл. 450. (1) Когато е необходимо или желателно, например поради ниска видимост, РП може да даде инструкция на кацащото или рулиращото ВС да докладва освобождаване на ПИК.

(2) Екипажът на въздухоплавателното средство докладва освобождаване на ПИК, когато цялото ВС е след мястото за изчакване при ПИК.

Раздел X

Процедури при ниска видимост

Чл. 451. При осъществяване на движение по маневрената площ в условия на видимост, която не позволява на РП от TWR да прилага визуална сепарация между ВС и между ВС и автотранспортни средства, се прилагат процедурите по чл. 452 и 453 .

Чл. 452. Ръководителят на полети забранява на ВС или на автотранспортно средство, намиращо се на ПР в близост до пресечка с друга ПР, да изчаква до другата ПР, по-близо от местата за изчакване, обозначени:

1. със светлинна линия за защита на пресечката;
2. със светлинна стоплиния;
3. с маркировка на местата за пресичане на ПР.

Чл. 453. За всяко летище минималната надлъжна сепарация между ВС на ПР се определя от ГД ГВА, като се вземат предвид:

1. характеристиките на наличните средства за обзор и контрол на наземното движение;
2. особеностите на летището;
3. характеристиките на ВС, използващи летището.

Чл. 454. Главна дирекция ГВА определя условията за:

1. започване и продължаване на използването на точен подход по категория II/III;
2. излитане на ВС при видимост на ПИК под 550 m.

Чл. 455. Началото на процедурите при ниска видимост се инициират от или чрез TWR в съответствие с местните инструкции.

Чл. 456. Летищната контролна кула информира APP за:

1. периода от време, през който ще се работи в условия на ниска видимост и ще се прилагат процедурите за точен подход категория II/III;
2. прекратяване действието на процедурите при ниска видимост.

Чл. 457. В условията за работа при ниска видимост се указват:

1. стойности на видимостта на ПИК, при които се прилагат процедурите при ниска видимост;

2. минималните изисквания за оборудването на системата ILS за категория II/III;
3. другите технически средства и съоръжения, необходими за работа при категория II/III, включително аеронавигационни наземни светлини, чието експлоатационно състояние трябва да се следи;
4. критериите и обстоятелствата, при които оборудването на системата ILS за категория II/III преминава в по-ниска категория;
5. отказът или повредата в дадено оборудване, който се докладва незабавно на екипажите, АРР и другите заинтересувани организации;
6. специалните процедури за контрол на движението по маневрената площ, включително:
 - а) позициите за изчакване при рулиране, които трябва да се използват;
 - б) минималното разстояние между отлитащо и долитащо ВС за осигуряване на защита на чувствителни и критични зони;
 - в) процедурите за удостоверяване, че ПИК е освободена от ВС и превозни средства;
 - г) процедурите, прилагани за сепариране на ВС и автотранспортни средства;
7. прилаганите сепарации между следващи едно след друго ВС, изпълняващи подход;
8. действията, които се предприемат, в случай че се прекрати работата при ниска видимост поради различни причини, например, отказ в оборудването;
9. всички други процедури или изисквания, които имат отношение.

Чл. 458. При въвеждане в действие на процедурите при ниска видимост РП от TWR води отчет на всички автотранспортни средства и лица, намиращи се на маневрената площ, и поддържа воденето на този отчет през целия период на действие на тези процедури с цел подпомагане осигуряването на безопасната дейност по маневрената площ.

Раздел XI

Временно преустановяване на полетите по ПВП

Чл. 459. Даден полет или всички полети по ПВП на летището или в околността на летището могат да бъдат временно преустановени с цел безопасност на полетите от всеки от следните органи или лица:

1. органа за контрол на подхода или районния контролен център, в чийто контролиран район се намира летището;
2. ръководителя на полети от TWR;
3. доставчика на аеронавигационно обслужване.

Чл. 460. Всяко временно преустановяване на полетите по ПВП се осъществява чрез РП от TWR или за това се съобщава на TWR.

Чл. 461. При временно преустановяване на полетите по ПВП РП от TWR:

1. задържа всички излитания по ПВП;
2. прекратява всички местни полети, изпълнявани по ПВП, или получава разрешение за провеждане на полети по ОПВП;
3. информира съответно АРР или АСС за предприетите действия;
4. информира всички оператори или упълномощени от оператора представители за причините за предприемане на това действие, ако е необходимо или се изисква.

Раздел XII

Упълномощаване за полети по ОПВП

Чл. 462. Когато въздушната обстановка позволява, РП може да даде разрешение за полет по ОПВП след потвърждение от АРР и при спазване на изискванията по чл. 465 .

Чл. 463. Всяко искане за разрешение по чл. 462 се разглежда поотделно.

Чл. 464. Ръководителят на полети сепарира всички ВС, които изпълняват полети по:

1. правилата за полети по прибори и ОПВП;
2. особените правила за визуален полет съгласно минимумите за сепариране от глави пета и шеста.

Чл. 465. (1) Когато приземната видимост е не по-малка от 1500 m, РП може да даде на ВС, изпълняващо полет по ОПВП, разрешение за вход в контролираната зона с цел кацане, излитане и напускане на контролираната зона, пресичане на контролираната зона или изпълнение на местни полети в границите на контролираната зона.

(2) Когато изпълнява полети по ОПВП, ЕВС трябва да остане извън облаци и да има постоянен визуален контакт със земната повърхност.

(3) Полети по ОПВП се изпълняват в периода от 30 min преди изгрев до 30 min след залез и в съответствие с изискванията на Наредба № 2 за правилата за полети.

Раздел XIII

Наземни аеронавигационни светлини

Чл. 466. (1) Процедурите от този раздел се прилагат за всички летища независимо дали се осигурява контрол на летищното движение.

(2) Процедурите по чл. 467 се прилагат за всички наземни аеронавигационни светлини независимо дали са разположени на летището или в околността на летището.

Чл. 467. (1) Всички наземни аеронавигационни светлини, освен в случаите по чл. 468 и 469, се използват:

1. в тъмната част на денонощието и 30 min преди залеза на слънцето;
2. във всяко друго време, когато видимостта е по-малка от 2000 m.

(2) Включването на наземните аеронавигационни светлини се извършва:

1. при нощни полети и 30 min преди залеза на слънцето - 10 min преди разчетното време за кацане/излитане на ВС;
2. при дневни полети, ако видимостта е по-малка от 2000 m - 10 min преди разчетното време за кацане/излитане на ВС.

Чл. 468. Наземните аеронавигационни светлини, разположени на летището или в околността на летището, които не са предназначени за навигация при полет по маршрут, могат да бъдат изключвани, като се спазват процедурите по този раздел и съществува малка вероятност за изпълнение на нормален или аварийен полет, при условие че тези светлини могат да бъдат включени най-малко 1 h преди очакваното кацане на ВС.

Чл. 469. (1) На TWR на летища, оборудвани със светлини с променлива интензивност, трябва да има таблица за регулиране на интензивността, която отчита условията на видимостта и осветеността с цел регулиране на наземните аеронавигационни светлини в съответствие с преобладаващите условия.

(2) При възможност по искане на ВС може да бъде направена допълнителна регулировка на интензивността на светлините.

Чл. 470. Светлините за подход са, както следва:

1. прости светлинни системи за подход;
2. светлинни системи за точен подход;
3. системи за визуална индикация на глисадата;
4. светлини за насочване на полетите по летищния кръг;
5. светлинни маяци за подход;
6. указатели за вход на ПИК.

Чл. 471. Светлините за подход, освен случаите по чл. 467, се използват:

1. през деня по искане на ВС, подхождащо за кацане;
2. когато са включени светлините на съответната ПИК.

Чл. 472. Светлините на системата за визуална индикация на глисадата са включени постоянно независимо от видимостта, през деня и нощта, при получаване на информация за кацащо ВС от РП от TWR.

Чл. 473. Светлините на ПИК са, както следва:

1. странични светлини на ПИК;
2. входни светлини на ПИК;
3. осови светлини на ПИК;
4. крайни светлини на ПИК;
5. светлини в зоната на приземяване;
6. входни флангови хоризонти.

Чл. 474. Ако ПИК не се използва за кацане, излитане, рулиране, проверка или техническа поддръжка, светлините на ПИК не се включват.

Чл. 475. Ако светлините на ПИК не са включени постоянно, след излитане на ВС те се използват, както следва:

1. на летища, където се осигурява контрол на въздушното движение и има централизирана система за управление на светлините, остават включени 10 min след излитането на ВС с цел осигуряване кацането на ВС при възникване на аварийно състояние по време на излитането или непосредствено след това;

2. на летища, където не се осигурява контрол на въздушното движение и няма централизирана система за управление на светлините, остават включени 20 min след излитането на ВС с цел осигуряване на ВС при аварийно кацане.

Чл. 476. Когато едновременно със светлините на ПИК се използват светлини за обозначаване на препятствия съгласно чл. 480, те не се изключват, докато са необходими на ВС.

Чл. 477. Светлините на крайната зона за спиране се използват, когато са включени светлините на ПИК.

Чл. 478. (1) Светлините на ПР са, както следва:

1. странични светлини на ПР;
2. осови светлини на ПР;
3. светлинна стоплиния;
4. светлинна линия за защита на пресечката.

(2) Светлините на ПР се включват в последователност, осигуряваща непрекъснатост в обозначаването на маршрута за рулиране на ВС.

(3) Светлините на ПР или тяхна част могат да бъдат изключвани, когато не са необходими на рулиращите ВС.

Чл. 479. (1) Светлинната стоплиния се включва, за да сигнализира на ВС, че трябва да спре движението, и се изключва за сигнализиране за продължаване на движението.

(2) Стоплинията се разполага перпендикулярно на оста на пътищата за рулиране в точка, където е желателно спиране на движението, и се състои от светлини с червен цвят.

Чл. 480. (1) Светлините за осветяване на препятствия са, както следва:

1. светлини за обозначаване на препятствията;
2. светлини, обозначаващи зона, непригодна за използване;
3. предупредителни светомаяци.

(2) Светлините за осветяване на препятствия, свързани с подход към или отлитане от ПИК, могат да се включват и изключват едновременно със светлините на ПИК, когато препятствията не пресичат вътрешната хоризонтална повърхност.

Чл. 481. Не се разрешава изключването на светлините, обозначаващи зони,

непригодни за използване съгласно чл. 468 , докато летището е открито за полети.

Чл. 482. За наблюдение на изправността и нормалното функциониране на наземните аеронавигационни светлини РП използват автоматизирани средства, ако има такива.

Чл. 483. При отсъствие на автоматизирана система за наблюдение или в допълнение към такава система РП следят визуално наземните аеронавигационни светлини, които се виждат от TWR, и използват информация от други източници като визуални проверки или доклади от ВС за следене на експлоатационното състояние на визуалните средства.

Чл. 484. При получаване на информация за неизправност в системата от наземни аеронавигационни светлини РП предприема необходимите действия за осигуряване безопасността на ВС или автотранспортните средства и информира ръководител-полети - ръководител-смяна (РП - РС).

Глава осма

РАДАРНО ОБСЛУЖВАНЕ

Раздел I

Възможности на радарните системи

Чл. 485. (1) Радарните системи, използвани при обслужване на въздушното движение, трябва да имат висока степен на надеждност, наличност и интегритет на данните.

(2) Вероятността за отказ на радарната система или съществено влошаване на нейните характеристики, което може да причини пълно или частично нарушаване в обслужването, трябва да бъде незначителна.

(3) Резервни средства трябва да бъдат осигурени.

Чл. 486. Радарните системи се състоят от интегрирани елементи, включително радарни сензори, линии за предаване на радарните данни, система за обработка на радарните данни, радарни екрани и др.

Чл. 487. Мултирадарните системи (включват няколко радарни сензори) трябва да притежават способността да приемат, обработват и изобразяват в интегрирана форма данни от всички участващи сензори.

Чл. 488. Радарните системи трябва да притежават способност за взаимодействие с други автоматизирани системи, използвани при осигуряване на ОВД за постигане на необходимото ниво на автоматизация, повишаване точността и своевременното изобразяване на данните на радарния екран, а също така намаляване на натовареността на РП на работното място и необходимостта от речеви обмен при координация на действията със съседни сектори и органи за КВД.

Чл. 489. Радарните системи трябва да осигуряват визуализация на свързаните с безопасността на полетите предупреждения, включително предупреждения за възникване на конфликти или за нарушения на минимално допустимата безопасна височина, прогноза за конфликти и непреднамерено дублиране на вторични кодове.

Чл. 490. (1) Първичният обзорен радар и вторичният обзорен радар могат да се използват самостоятелно или в комбинация при ОВД и за осигуряване на сепариране между ВС, при условие че:

1. в пределите на съответния район е осигурено надеждно покритие;
2. вероятността на откриване, точността и интегритетът на радарната система са удовлетворителни.

(2) Информацията от вторичния обзорен радар без наличие на информация от първичен обзорен радар не се използва за радарен контрол на въздушното движение от АРР, с изключение на случаите, когато се използва информация от вторичен обзорен радар и се прилага минимумът за хоризонтално радарно сепариране по чл. 578, ал. 1, т. 1 .

(3) Радарно обслужване с използване само на вторичен обзорен радар се разрешава при контрол на въздушното движение от АСС.

Чл. 491. Когато използването само на вторичен обзорен радар не отговаря на изискванията за ОВД, се използва и първичен обзорен радар.

Чл. 492. Вторичните обзорни радары, особено моноимпулсните или тези с възможност за работа в режим S, се използват самостоятелно за сепариране на ВС, при условие че:

1. наличието на транспондери на борда на ВС е задължително в пределите на съответния район;

2. опознаването на ВС се извършва и поддържа чрез използването на назначени дискретни вторични кодове.

Чл. 493. (1) Информацията за азимута от транспондера на ВС в моноимпулсните радары се извлича от всеки импулс чрез сравняване на сигналите, приети едновременно от две или повече завъртания на антената.

(2) Сензорите на моноимпулсните радары осигуряват по-добро определяне на азимута, по-малко грешки от несинхронизирани запитвания и по-малко смущения в сравнение с конвенционалните радары.

Чл. 494. (1) Използването на радар при ОВД се ограничава в предварително определена зона на покритие, като ДАНО може да определи и други ограничения.

(2) В АИП на Република България се публикува информация за:

1. броя, видовете и радиуса на действие на използваните радары;

2. ограниченията в работата на оборудването, влияещи непосредствено на работата на органите за ОВД;

3. района или районите, където се използва първичен и вторичен обзорен радар;

4. осъществяването на радарно обслужване и радарни процедури.

Чл. 495. Когато се използват в комбинация първичен и вторичен обзорен радар, при отказ на първичния обзорен радар вторичният може да бъде използван за сепариране на опознати ВС, оборудвани с транспондер, при условие че точността на използването от вторичния обзорен радар изображение на местоположението на ВС е проверено чрез контролно оборудване или други средства.

Раздел II

Изобразяване на радарната информация

Чл. 496. Радарната информация, изобразявана пред РП, като минимум включва радарното изображение на местоположението на ВС, радарни карти и информация от транспондера на ВС за режим А, режим С и режим S.

Чл. 497. Радарните системи осигуряват изобразяване на непрекъснато обновяваща се радарна информация, включително и за местоположенията на ВС.

Чл. 498. Радарното изображение на местоположението на ВС може да бъде представено като:

1. радарни символи за местоположение:

а) символи от първичен обзорен радар;

б) символи от вторичен обзорен радар;

в) комбинирани символи от първичен/вторичен обзорен радар;

2. метка от първичен обзорен радар;

3. отговор на запитване от вторичен обзорен радар.

Чл. 499. Специалните символи се използват за изобразяване на:

1. непреднамерено дублирани вторични кодове;

2. радарните местоположения на пътните линии, за които липсва новопостъпила

радарна информация;

3. "плот цели" и радарни местоположения на пътните линии.

Чл. 500. Резервираните вторични кодове - 7500, 7600 и 7700, режимът "ОПОЗНАВАНЕ", свързаните с безопасността на полетите предупреждения и информацията за автоматизираната координация трябва да се изобразяват ясно и отчетливо с цел лесното им разпознаване.

Чл. 501. Радарните етикети се използват за изобразяване на информация за ВС от вторичния обзорен радар с помощта на буквено-цифрови знаци.

Чл. 502. Информацията в радарните етикети включва опознавателния индекс на ВС, вторичния код, нивото на полета, получено в режим С, изчислена скорост на ВС и друга допълнителна информация.

Чл. 503. Радарните етикети трябва да са свързани със съответното радарно изображение на местоположението на ВС, така че да бъде изключена възможността за грешки при опознаване на ВС или неясноти.

Раздел III

Комуникации

Чл. 504. Нивото на надеждност и наличност на комуникационните системи трябва да бъде такова, че възможностите за отказ или значителни отклонения от нормалната им работа да са минимални, като трябва да бъдат осигурени и резервни средства за комуникация.

Чл. 505. Преди началото на радарно обслужване задължително се установява директна комуникация между РП и ЕВС, освен ако специални обстоятелства като аварийни състояния не изискват друго.

Раздел IV

Предоставяне на радарно обслужване

Чл. 506. При наличие на надеждни радарни и комуникационни системи радарната информация, включваща свързаните с безопасността на полетите предупреждения, като предупреждения за възникване на конфликти и за нарушения на минимално допустимата безопасна височина, се използва максимално при осигуряване на КВД с цел подобряване капацитета, ефективността и безопасността на полетите.

Чл. 507. Броят на едновременно осигурявани с радарно обслужване ВС не трябва да превишава броя ВС, който може да бъде обслужен безопасно, като се отчитат:

1. структурната сложност на контролирания район или сектор;
2. осъществяваните радарни функции в контролирания район или сектор;
3. натовареността на РП на работното място и декларираният капацитет на сектора;
4. степента на техническата надеждност и наличност на основните радарни и комуникационни системи;

5. вероятността за отказ на радарното оборудване или други аварийни състояния, които биха довели до използването на резервни средства и/или прилагане на нерадарни сепарации;

6. степента на техническата надеждност и наличността на резервните радарни и комуникационни системи.

Раздел V

Използване на транспондерите

Чл. 508. (1) За осигуряване на безопасно и ефективно използване на вторичните обзорни радари и транспондерите пилотите и РП спазват установените процедури.

(2) Използва се стандартна радиотелефонна фразеология и правилно се поставят

вторичните кодове на транспондера.

Чл. 509. Вторичните кодове 7500, 7600 и 7700 са запазени за използване от пилотите съответно при незаконна намеса, при загуба на комуникация и при аварийно състояние.

Чл. 510. Вторичните кодове се разпределят и назначават съгласно следните принципи:

1. на ВС, които летят във въздушното пространство на Република България, се назначават кодове от точно определени кодови блокове съгласно разпределението от ИКАО;
2. доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва план и установява процедури за разпределение на кодовете между органите за ОВД в Република България;
3. планът и процедурите се съгласуват с тези на съседните на Република България държави;
4. при разпределението на кодовете се забранява използването на даден код в течение на определено от ДАНО време, за каквато и да е друга функция в пределите на зоната на действие на този код;
5. с цел намаляване натовареността на РП на работното място и пилотите и за намаляване на комуникацията "РП - пилот" броят промени на кодовете, които е необходимо да направи пилотът, се свежда до минимум;
6. ръководителят на полети назначава на ВС кодове съгласно плана и процедурите за разпределение на кодовете;
7. при необходимост от индивидуално опознаване на всяко ВС се назначава дискретен код, който при възможност се запазва по време на целия полет на ВС.

Чл. 511. При необходимост се запазват вторични кодове за изключително използване от санитарни ВС, изпълняващи полети в район на международен въоръжен конфликт, като кодовете се присвояват на ВС за използване само в пределите на този район.

Чл. 512. С включен транспондер се изпълняват всички полети на ВС в контролираното въздушно пространство.

Чл. 513. (1) Когато ВС е оборудвано с транспондер, той е включен през цялото време на полета, независимо дали ВС се намира извън или във въздушно пространство, където за целите на КВД се използва вторичен обзорен радар.

(2) С изключение на случаите на аварийно състояние, отказ на комуникация и незаконна намеса пилотът:

1. включва транспондера в режим А и поставя кодове, указани му от съответния орган за КВД; или
2. включва транспондера в режим А и поставя кодове, указани в Регионалното споразумение за въздушна навигация; или
3. при отсъствие на указания от органа за КВД или Регионалното споразумение за въздушна навигация включва транспондера в режим А и поставя код 2000.

(3) Когато ВС е оборудвано с транспондер, който има възможност за работа в режим С, пилотът трябва да е включил постоянно транспондера в този режим, освен ако не е получил други указания от органа за КВД.

(4) Когато органът за КВД изиска от пилота да потвърди кода ("CONFIRM SQUAWK"), пилотът:

1. проверява настройката на транспондера в режим А;
2. повторно избира назначения код, ако е необходимо;
3. потвърждава на органа за КВД вторичния код, изобразен настройката на транспондера.

(5) Не се разрешава използването на функцията "SQUAWK IDENT" от пилотите, освен ако не им бъде изискано от органа за КВД.

Чл. 514. При използване на транспондера в режим С, когато се изисква информация за нивото на ВС, пилотите докладват тяхното ниво, закръглено до най-близките пълни 30 m или 100 ft от показанията на висотомера.

Чл. 515. Когато РП даде инструкция на пилота да постави или промени определен код и изображението на радарния екран код се различава от назначения на ВС, РП отново дава инструкция на пилота да постави назначения код.

Чл. 516. (1) Когато РП наблюдава на радарния екран, че кодът или опознавателният индекс на ВС (при корелиране на кода и индекса) се различава от назначения му код и изпълнението на процедурите по чл. 515 не отстрани несъответствието или тези процедури не могат да бъдат приложени поради съществуващите обстоятелства (например, незаконна намеса), РП дава инструкция на пилота да потвърди поставянето на правилния код.

(2) Ако несъответствието по ал. 1 все още съществува, РП може да даде инструкция на пилота да изключи транспондера, като уведоми съседния сектор или друг орган за ОВД, използващ радар.

Чл. 517. Ако ВС е оборудвано за работа в режим S и притежава функционалност за опознаване, то трябва да излъчва опознавателния си индекс от поле 7 от полетния план на ИКАО или ако не е попълван такъв - регистрацията си.

Чл. 518. Когато на радарния екран се наблюдава, че ВС предава опознавателния си индекс в режим S, който е различен от очаквания за това ВС, РП изисква от пилота да въведе отново своя опознавателен индекс.

Чл. 519. Ако следва потвърждение от пилота, че е извършена корекция на опознавателния индекс в режим S и несъответствието все още съществува, РП предприема следните действия:

1. информира пилота за съществуващото несъответствие;
2. където е възможно, отбелязва радарния етикет на това ВС на радарния екран; и
3. уведомява за това следващия или друг заинтересован сектор/орган за КВД, използващ режим S за опознаване на ВС.

Чл. 520. При определяне на точността на информацията за нивото ВС, получавана в режим С и изобразявана на радарния екран, трябва да е в граници с60 m (с200 ft).

Чл. 521. (1) Проверката на точността на информацията за нивото, получавана в режим С и изобразявана на радарния екран, се извършва най-малко един път от всеки орган за КВД при установяване на първоначална комуникация с ВС или ако няма възможност - незабавно след това.

(2) Точността се проверява чрез едновременно сравняване на доклада на пилота за нивото от показанията на висотомера и информацията за нивото, изобразена на радарния екран, и ако разликата е в допустимите граници, РП не е длъжен да информира пилота.

Чл. 522. Ако изобразената информация за нивото е извън установените допустими граници или след проверката се получи несъответствие с тези граници, РП информира и изисква от пилота да провери поставянето на налягането на висотомера и да потвърди нивото на ВС.

Чл. 523. Ако след потвърждаване на правилността на поставянето на налягането продължава да има несъответствие, в зависимост от обстоятелствата РП предприема следните действия:

1. изисква от пилота да прекрати предаването в режим С, при условие че това няма да повлияе на работата на транспондера в режим А, и информира следващите сектори или

органи за КВД за предприетите действия; или

2. информира пилота за несъответствието, изисква продължаване работата в режим С с цел избягване загуба на информацията за местоположението и опознавателния индекс на ВС и информира следващите сектори или органи за КВД за предприетите действия.

Чл. 524. Критерият, който се използва при определяне заемането на конкретно ниво от ВС, е $\leq 60 \text{ m}$ ($\leq 200 \text{ ft}$).

Чл. 525. Ако получената в режим С информация за нивото показва, че ВС се намира в пределите на $\leq 60 \text{ m}$ ($\leq 200 \text{ ft}$) от зададеното ниво, се приема, че ВС поддържа зададеното ниво.

Чл. 526. Въздухоплавателно средство, получило разрешение за освобождаване на ниво, се счита, че е започнало тази маневра и нивото се счита за освободено, когато получената в режим С информация показва, че ВС се е преместило в очакваното направление на повече от 60 m (200 ft) спрямо това ниво.

Чл. 527. При набор или снижение ВС се приема като пресякло нивото, когато получената в режим С информация показва, че ВС е пресякло това ниво и се е отдалечило от него в исканото направление на повече от 60 m (200 ft).

Чл. 528. Въздухоплавателно средство се приема като заело разрешеното ниво, когато получената в резултат на три последователни обновявания информация за нивото в режим С показва, че ВС се намира в пределите на 60 m (200 ft) от зададеното ниво.

Чл. 529. При използване на автоматизирани системи за ОВД в ръководствата за работа с радарното оборудване се определя броят на циклите на обновяване на информацията или времеви интервал, който съответства на три последователни обновявания на получената информация в режим С.

Чл. 530. Когато разликата между нивото, използвано за КВД, и информацията за него от радарния екран превишава допустимата, РП трябва да предприеме съответните действия.

Чл. 531. Ръководителят на полети трябва да отчита, че някои военни ВС извън целите на КВД са задължени да използват IFF транспондери (Identification friend or foe - система за опознаване на ВС "свой-чужд") едновременно и независимо от използването на транспондера в режим А за целите на КВД.

Чл. 532. При необходимост от спиране на IFF/SIF транспондерите (selective identification feature - избирателно опознаване) в режим А/3 пилотите трябва да изключат режим 3.

Чл. 533. Ръководителят на полети в никакъв случай не трябва да дава инструкции на пилотите да превключат режим "STANDBY", защото в този режим IFF/SIF транспондерите не подават отговор в нито един режим.

Раздел VI

Общи радарни процедури

Чл. 534. Ръководителят на полети настройва радарния(и) екран(и) и извършва съответните проверки за установяване на неговата точност съгласно ръководството за работа с радарното оборудване.

Чл. 535. Ръководителят на полети е длъжен да се убеди, че функционалните възможности на използваната радарна система и изобразяваната на радарния(и) екран(и) информация са в нормите, позволяващи изпълнението на неговите функции.

Чл. 536. Ръководителят на полети докладва съгласно местните процедури за всеки отказ на оборудване или за всеки инцидент, който изисква разследване, и за всякакви обстоятелства, които затрудняват или правят невъзможно осигуряването на радарно

обслужване.

Раздел VII

Радарно опознаване на ВС

Чл. 537. (1) Преди да започне радарно обслужване, РП опознава ВС и информира пилота за това.

(2) Радарното опознаване се поддържа до прекратяване на радарното обслужване.

Чл. 538. При загуба на радарното опознаване РП незабавно уведомява пилота и при необходимост дава съответните инструкции.

Чл. 539. (1) При използване на вторичен обзорен радар ВС може да бъде опознато по една или няколко от следните процедури:

1. разпознаване на опознавателния индекс на ВС в радарния етикет;
2. разпознаване на назначен дискретен код в радарния етикет, поставянето на който е било проверено;
3. разпознаване на опознавателния индекс на ВС в радарния етикет на ВС, оборудвано за работа в режим S;
4. предаване на радарното опознаване;
5. наблюдаване изпълнението на инструкциите за поставяне на конкретен код;
6. наблюдаване изпълнението на инструкциите за включване на режим "ОПОЗНАВАНЕ".

(2) Използването на процедурата по ал. 1, т. 1 изисква успешна корелация между опознавателния индекс и кода.

(3) Използването на процедурите по ал. 1, т. 1 и 2 изисква прилагане на система за назначаване на кодове, осигуряваща назначаването на отделен дискретен код на всяко ВС, намиращо се в дадена част от въздушното пространство.

Чл. 540. Ръководителят на полети трябва да отчита, че смущения в отговорите на транспондера могат да предизвикат появяване на индикация от типа "ОПОЗНАВАНЕ" и почти едновременно предаване в режим "ОПОЗНАВАНЕ" в пределите на един район може да доведе до грешки при опознаването.

Чл. 541. При назначаване на дискретен код РП при първа възможност извършва проверка, за да бъде сигурен, че поставеният от ЕВС код е еднакъв с назначения му и само след такава проверка РП използва дискретния код за опознаване.

Чл. 542. (1) Когато не се използва вторичен обзорен радар, радарно опознаване се извършва най-малко по един от следните методи:

1. чрез корелиране на конкретно радарно изображение на местоположението и ВС, което докладва за своето местоположение над точка, изобразена на радарната карта или азимут и разстояние от тази точка и чрез установяване на съвпадението на пътната линия на това радарно изображение на местоположението на ВС с траекторията на полета или докладвания курс на ВС;
2. чрез корелиране на наблюдавано радарно изображение на местоположение и ВС, за което е известно, че току-що е излетяло, при условие че опознаването се извършва в пределите на 2 km (1 NM) от края на използваемата ПИК;
3. чрез предаване на радарното опознаване;
4. чрез установяване курса на ВС, ако обстоятелствата го изискват, след наблюдение на пътната му линия в течение на определен период от време:
 - а) с даване на инструкции на пилота, за една или няколко промени на курса с 30° или повече, и корелиране движението на конкретно радарно изображение на местоположение с потвърждението от ВС за изпълнение на дадените му инструкции; или

б) корелиране движението на конкретно радарно изображение на местоположение с изпълняваните от ВС маневри, за които е било докладвано.

(2) При използването на процедурата по ал. 1, т. 1 е необходимо повишено внимание от страна на РП, тъй като данните за местоположението, съобщавано относно точка, могат да не съвпадат точно с радарното изображение на местоположението на ВС на радарната карта.

(3) Оpozнаването по ал. 1, т. 1 е невалидно, в случай че наблюдаваното на радарния екран изображение е на разстояние 5 km и повече от докладваната точка или в радиус 10 km от това изображение има друго изображение, движещо се по попътна пътна линия.

(4) По смисъла на ал. 1, т. 1 терминът "точка" се отнася за географска точка, подходяща за целите на радарното опознаване, и като правило това е точка за доклад, обозначена с помощта на радионавигационно средство или средства.

(5) Оpozнаването по ал. 1, т. 2 е невалидно, ако друго ВС изчаква или прелита над летището или минава на втори кръг.

(6) При използването на процедурата по ал. 1, т. 4 РП трябва:

1. да установи, че на движението на ВС съответства движение на не повече от едно радарно изображение на местоположение; и

2. да е сигурен, че изпълняваната маневра няма да доведе до излизане на ВС от обсега на радарния екран.

Чл. 543. При използване на методите по чл. 542, ал. 1, т. 4 в райони, където се извършва промяна в направлението на полета по трасета, се изисква повишено внимание.

Чл. 544. За подпомагане при радарно опознаване на ВС РП може да използва пеленги, но този метод не се използва самостоятелно за радарно опознаване.

Чл. 545. Когато две или повече радарни изображения на местоположение са в непосредствена близост или едновременно извършват подобни движения или когато по каквито и да е причини има съмнение в опознаването на радарното изображение на местоположение, инструкциите, давани от РП за промяна на курса на ВС, се повтарят колкото пъти е необходимо или се използват други процедури за опознаване, докато бъде отстранена вероятността за грешка в опознаването.

Раздел VIII

Предаване на радарното опознаване

Чл. 546. Предаване на радарното опознаване от един РП на друг се осъществява само когато е сигурно, че ВС се намира в зоната на радарно покритие на приемащия РП.

Чл. 547. (1) Предаване на радарното опознаване се извършва по един от следните методи:

1. чрез обозначаване на радарното изображение на местоположението с помощта на автоматизирани средства, при условие че по този начин се обозначава само едно радарно изображение на местоположение и не може да възникне съмнение относно правилността на опознаването;

2. чрез препредаване на дискретния код на ВС между РП;

3. чрез предаване на опознавателния код (от режим S) на ВС, оборудвано за работа в режим S, когато радарното покритие позволява това;

4. чрез директно посочване (посочване с пръст) на радарното изображение на местоположението, ако двата радарни екрана на РП са в съседство или ако се използва общ радарен екран;

5. чрез обозначаване на радарното изображение на местоположението по отношение на географска позиция или навигационно средство, точно обозначени на двата радарни

екрана, или чрез използване на азимут и разстояние от тази позиция или навигационно средство заедно с пътната линия на наблюдаваното радарно изображение на местоположението, ако маршрутът на ВС не е известен на двамата РП;

6. чрез даване на инструкции на ВС от предаващия РП за промяна на кода и наблюдаване на промяната от приемащия РП; или

7. чрез даване на инструкции на ВС от предаващия РП за включване на режим "ОПОЗНАВАНЕ" и наблюдаване на отговора от приемащия РП.

(2) При използване на метода за радарно опознаване по ал. 1, т. 5 се изисква повишено внимание от страна на РП, особено в случай, когато в непосредствена близост до намиращото се под радарен контрол ВС се наблюдават радарни изображения на местоположението на други ВС с близки курсове. Поради възможни неточности по азимут и разстояние в изобразяването на местоположението на ВС на отделните радарни екрани, а също така грешки, породени от паралакса, максималната разлика между азимута и разстоянието, давани от предаващия РП, и тези, наблюдавани от приемащия РП, не трябва да превишават съответно 3° и 3 km.

(3) За използване на методите за радарно опознаване по ал. 1, т. 6 и 7 е необходима предварителна координация между РП, тъй като индикацията, която ще наблюдава приемащият РП, е кратковременна.

Раздел IX

Информация за местоположението

Чл. 548. Ръководителят на полети информира ВС, на което се предоставя радарно обслужване за местоположението, в следните случаи:

1. след опознаване, когато РП счита за необходимо;
2. по искане на пилота;
3. когато разчетните данни на пилота се различават значително от разчетните данни на РП, базирани на радарното наблюдение;
4. при даване на инструкции на пилота за преминаване към собствена навигация след радарно векторизиране, ако ВС е било отклонено от по-рано зададения маршрут;
5. непосредствено преди прекратяване на радарното обслужване, ако се наблюдава, че ВС се е отклонило от планирания маршрут.

Чл. 549. Ръководителят на полети предава на ВС информация за местоположението в една от следните форми:

1. спрямо добре известен географски ориентир;
2. магнитен пътен ъгъл и разстояние до основна точка, трасово навигационно средство или средство за подход за кацане;
3. направление (по компаса) и разстояние от известна позиция;
4. разстояние до точката на опиране, когато ВС е на финалния подход; или
5. разстояние и направление от оста на трасе за ОВД.

Чл. 550. При възможност РП предава информацията за местоположението на ВС спрямо точки или трасета, които имат непосредствено отношение към навигацията на ВС и са нанесени на радарната карта.

Чл. 551. (1) По инструкция от РП пилотът може да не докладва за местоположение над задължителните точки за доклад или може да докладва само над точките за доклад, указани от РП, включително и точките, в които е необходимо предаването на доклад от ВС за метеорологични цели.

(2) Пилотът възстановява докладите за местоположение:

1. по инструкция от РП; или

2. когато бъде уведомен за прекратяване на радарното обслужване или за загуба на радарното опознаване.

Раздел X

Радарно векториране

Чл. 552. (1) Радарното векториране се извършва посредством даване на конкретни курсове на пилота, позволяващи на ВС да поддържа желаната пътна линия.

(2) При радарно векториране на ВС РП спазва следното:

1. когато е възможно, ВС се векторира по маршрути или пътни линии, по които пилотът може да следи за местоположението му, използвайки показанията на навигационните средства;

2. когато ВС се векторира с отклоняване от по-рано зададения маршрут, РП уведомява пилота (ако това не се разбира от само себе си) за целта на векторирането и при възможност указва след колко време или до коя позиция ще завърши векторирането;

3. с изключение на случаите на предаване на радарния контрол РП няма право да векторира ВС по-близо от 5,0 km (2,5 NM) от границата на своето КВП;

4. въздухоплавателни средства, които изпълняват контролирани полети, не се векторират в неконтролирано въздушно пространство, освен при аварийно състояние или при заобикаляне на район с опасни метеорологични явления (за което пилотът трябва да бъде информиран), или по специално искане на пилота; и

5. когато пилотът докладва за ненадеждна работа на приборите за определяне на направлението на полета, преди векториране РП съгласува с пилота ъглова скорост за изпълнение на всички завои и изисква незабавно изпълнение на подаваните от него инструкции.

Чл. 553. При векториране или даване на инструкции за полет по директен маршрут извън трасетата за ОВД на ВС, което изпълнява полет по ППП, РП дава такива разрешения, които ще осигурят спазването на минимално безопасните височини, докато ВС премине към собствена навигация.

Чл. 554. (1) Когато е възможно, минималните абсолютни височини при векториране трябва да бъдат достатъчно големи, за да се предотврати сработването на бордните системи за предупреждение за опасно сближение със земната повърхност.

(2) Ръководителите на полети и пилотите трябва да отчитат, че сработването на системите по ал. 1 предизвиква незабавен преход на ВС в стръмен набор за безопасно прелитане на дадената местност, което може да доведе до нарушаване на сепарацията между ВС.

Чл. 555. Екипажите на ВС са длъжни да предоставят сведения за инцидентите, свързани със сработване на бордните системи за предупреждение за опасно сближение със земната повърхност с цел промяна на абсолютните височини, трасетата и/или схемите за полети на ВС за предотвратяване на повторни случаи.

Чл. 556. При прекратяване на радарното векториране РП дава инструкции на пилота да премине към собствена навигация, като му съобщава местоположението и при необходимост дава инструкции съгласно чл. 549, т. 2, ако в резултат на спазване на текущите инструкции ВС се е отклонило от по-рано зададения маршрут.

Чл. 557. (1) Ръководителят на полета от TWR може да дава инструкции за векториране на ВС само след тяхното съгласуване с орган за КВД, който осъществява радарно обслужване.

(2) По време на векторирането по ал. 1 пилотите, изпълняващи полет по ПВП, са отговорни за:

1. оставането във ВМУ;
2. осигуряване на безопасност по отношение на сблъскване на ВС с терена и друго(и) ВС.

Раздел XI

Навигационна помощ

Чл. 558. (1) Ръководителят на полети уведомява всяко опознато ВС, за което се наблюдава значително отклонение от зададения маршрут или от назначената зона за изчакване.

(2) Ръководителят на полети предприема съответните действия и в случаите, когато по негова преценка отклонението на ВС може да повлияе на предоставяното му обслужване.

Чл. 559. При искане на навигационна помощ от РП пилотът ясно указва причината (например за заобикаляне на райони с опасни метеорологични условия или ненадеждна работа на навигационните прибори) и предоставя възможно най-пълна информация в зависимост от обстоятелствата.

Раздел XII

Прекъсване или прекратяване на радарното обслужване

Чл. 560. Ръководителят на полети незабавно уведомява ВС, на което е било съобщено, че му е осигурено радарно обслужване, ако по каквато и да е причина радарното обслужване е прекъснато или прекратено.

Чл. 561. Радарен РП преди предаване на контрола на ВС на нерадарен РП осигурява между това ВС и всички останали контролирани ВС минимално нерадарно сепариране.

Раздел XIII

Минимални нива

Чл. 562. Ръководителят на полети разполага по всяко време с пълна и актуална информация за:

1. установените минимални абсолютни височини за полет в зоната на отговорност;
2. най-ниското използваемо полетно ниво (или нива), определено за съответното въздушно пространство; и
3. установените минимални абсолютни височини, приложими за процедурите за радарно векториране.

Раздел XIV

Информация за неблагоприятни метеорологични условия

Чл. 563. (1) Ръководителят на полети предава без забавяне наличната информация за вероятността ВС да навлезе в район с неблагоприятни метеорологични условия, за да може пилотът да предприеме подходящи действия, включително да поиска препоръки от РП за най-добър вариант за заобикаляне на тази зона.

(2) В зависимост от възможностите на радарните системи районите с неблагоприятни метеорологични условия могат да не се изобразяват на радарния екран.

(3) Бордният метеорологичен радар като правило по-добре открива и определя неблагоприятните метеорологични условия, отколкото радарните сензори, използвани от органите за ОВД.

Чл. 564. При векториране на ВС за заобикаляне на район с неблагоприятни метеорологични условия РП е длъжен да се убеди в това, че ВС може да бъде върнато към планираната или зададената траектория на полета в пределите на радарното покритие, а когато това не е възможно - да информира пилота за конкретните обстоятелства.

Чл. 565. Ръководителят на полети трябва да отчита факта, че при определени обстоятелства най-активната зона от неблагоприятните метеорологични условия може да

не бъде изобразена на радарния екран.

Раздел XV

Предоставяне на важна метеорологична информация на метеорологичните служби

Чл. 566. Независимо че РП не е длъжен специално да отделя особено внимание на наличието на проливни валежи и др., информацията за местоположението, интензивността, размерите и движението на значими метеорологични явления (т.е. проливни валежи или ярко изразени фронтове), наблюдавани на радарния екран, трябва да бъде предавана на съответния метеорологичен орган.

Раздел XVI

Използване на радар при контрол на въздушното движение

Чл. 567. Информацията, която се изобразява на радарния екран, може да бъде използвана за изпълнение на следните функции при осигуряване на контрол на въздушното движение:

1. радарно обслужване с цел оптимално използване на въздушното пространство, намаляване на закъсненията, осигуряване на директни маршрути и оптимален профил на полета на ВС, както и за повишаване безопасността на полетите;
2. радарно векторизиране на отлитащите ВС с цел осигуряване на експедитивен и подреден поток от отлитащите ВС и ускоряване набора до крейсерското ниво;
3. радарно векторизиране на ВС с цел предотвратяване на възможни конфликтни ситуации;
4. радарно векторизиране на долитащите ВС с цел осигуряване на експедитивен и подреден поток на подхождащи за кацане ВС;
5. радарно векторизиране с цел оказване на навигационна помощ на екипажите на ВС например към/от радионавигационно средство, за заобикаляне на опасни метеорологични явления и др.;
6. сепариране и поддържане на нормален поток въздушно движение при наличие на ВС, с което е загубена комуникация в зоната на радарно покритие;
7. радарно наблюдение на въздушното движение;
8. осигуряване на нерадарния РП, когато е необходимо, със:
 - а) информация, уточняваща местоположението на контролираните ВС;
 - б) допълнителна информация за други ВС;
 - в) информация за съществени отклонения на ВС от определените в съответното разрешение условия, включително разрешените маршрути и полетни нива.

Чл. 568. Факторите, които РП отчита при определяне на използваните в конкретните условия интервали за спазване на установените минимума за сепарация, включват: относителните курсове и скорости на ВС; техническите ограничения на радара; натовареността на РП на работното място и всякакви трудности, причинени от претоварване на каналите за комуникация.

Чл. 569. С изключение на случаите по чл. 575 , 576 и 606 , радарно сепариране се прилага само между опознати ВС, когато има обоснована увереност, че опознаването ще бъде поддържано.

Чл. 570. С изключение на случаите на предаване на радарния контрол, РП установява нерадарна сепарация, преди радарно контролираното ВС да достигне границите на контролираното въздушно пространство или преди това ВС да напусне района на радарното покритие.

Чл. 571. Радарно сепариране при използване на радарни символи за местоположението на ВС и/или метки от първичен обзорен радар се прилага така, че

разстоянието между центровете на символите и/или метките, указващи местоположението на съответните ВС, винаги да бъде не по-малко от установения минимум.

Чл. 572. Радарно сепариране при използване на метки от първичен обзорен радар и отговори на вторичен обзорен радар се прилага така, че разстоянието между центъра на метката и най-близкия край на отговора винаги да бъде не по-малко от установения минимум.

Чл. 573. Радарно сепариране при използване на отговори на вторичен радар се прилага така, че разстоянието между най-близките краища на отговорите винаги да бъде не по-малко от установения минимум.

Чл. 574. Не се разрешава допиране на краищата или препокриване на радарните изображения за местоположението на ВС независимо от типа на изображението и прилаганите минимума за радарно сепариране, с изключение на случаите, когато между дадените ВС е установено вертикално сепариране.

Чл. 575. Когато РП получи информация за ВС, изпълняващо контролиран полет, което навлиза или се предполага, че в близко време ще навлезе във въздушното пространство, в пределите на което се прилага радарно сепариране, но той все още не е опознал радарно това ВС, РП може да продължи радарното обслужване на опознатите ВС, при условие че:

1. има основание да се счита, че изпълняващото контролиран полет неопознато ВС ще бъде опознато с помощта на вторичен обзорен радар или че ВС може да даде удовлетворителен отразен сигнал на първичния радар при полета му във въздушното пространство, в което се прилага радарно сепариране; и

2. между намиращите се под радарен контрол ВС и всяко друго ВС, радарното местоположение на което се наблюдава, е осигурено радарно сепариране, докато изпълняващото контролиран полет неопознато ВС бъде опознато или бъде установено нерадарно сепариране.

Чл. 576. Радарно сепариране може да бъде приложено между излитащо ВС и излетяло преди него или друго ВС, което се намира под радарен контрол, ако РП е уверен, че излитащото ВС ще бъде опознато в пределите на 2 km (1 NM) от края на ПИК и към това време ще бъде осигурена необходимата сепарация.

Чл. 577. Радарно сепариране не се прилага между ВС, изпълняващи полет над една и съща контролна точка за изчакване.

Чл. 578. (1) Минимумите за хоризонтално радарно сепариране с изключение на случаите от ал. 2 и 3 са, както следва:

1. при контрол на въздушното движение от ACC - минимумът за радарно сепариране е 9,3 km (5 NM);

2. при контрол на въздушното движение от APP - минимумът за радарно сепариране е 6 km (3,2 NM).

(2) Минимумът за хоризонтално радарно сепариране на ВС тип Airbus A380 с всички останали ВС, летящи след него на една и съща височина или на по-малко от 300 m (1000 ft) под неговото ниво, е 27 km (15 NM) за всички етапи на полета, включително и етапа на полет по маршрут с изключение на етапа, описан в ал. 3.

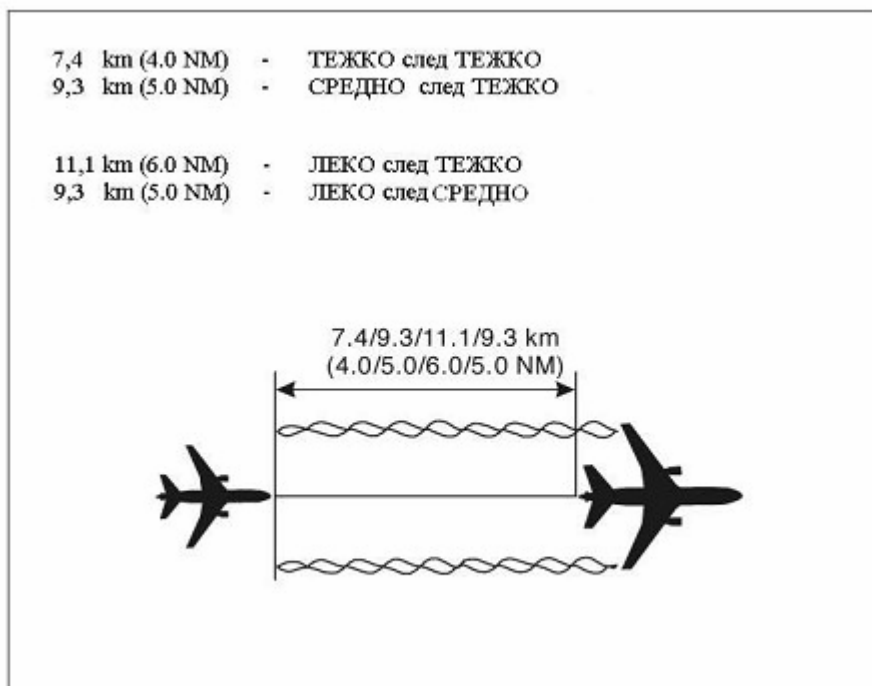
(3) Минимумът за хоризонтално радарно сепариране на финалния подход за ВС, следващо след ВС тип Airbus A380, е 18,5 km (10 NM).

Чл. 579. С изключение на случаите по чл. 578, ал. 3, при подход за кацане и излитане между ВС се прилагат минимума за радарно сепариране при наличие на турбулентна следа, съдържащи се в табл. 2.

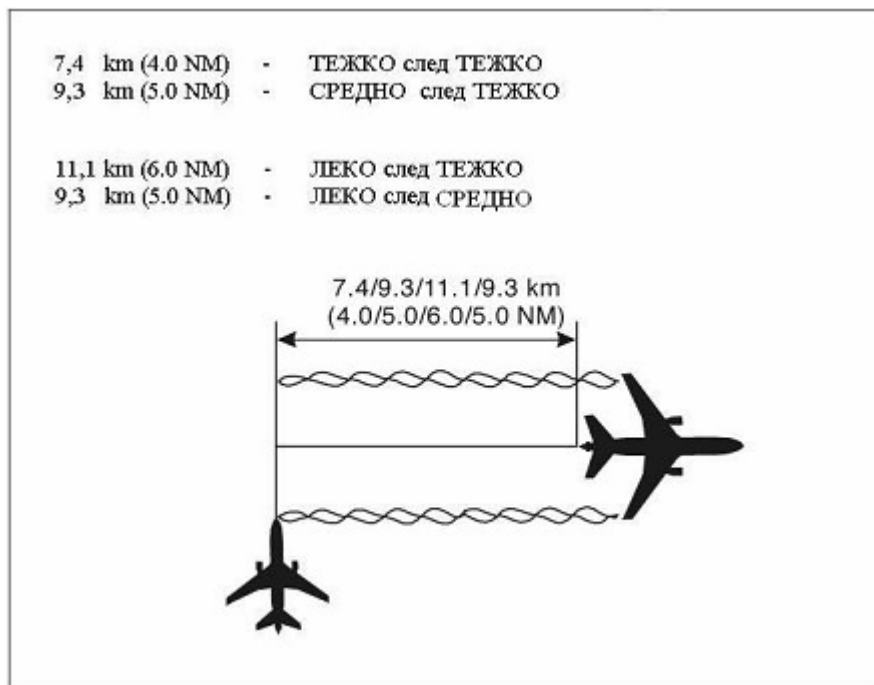
Таблица 2

Категория на ВС		Радарни минимуми
ВС, летящо отпред	ВС, летящо отзад	
	H	7.4 km (4 NM)
H	M	9.3 km (5 NM)
	L	11.1 km (6 NM)
M	L	9.3 km (5 NM)

Чл. 580. С изключение на случаите по чл. 578, ал. 2 и 3 , минимумите по чл. 579 се прилагат, когато (виж фиг. 49 и 50):



Фигура 49



Фигура 50

1. въздухоплавателните средства летят едно след друго на една и съща абсолютна височина или второто ВС е на по-малко от 300 m (1000 ft) под първото ВС; или
2. двете ВС използват една и съща ПИК; или
3. второто ВС пресича пътната линия на първото ВС зад него на една и съща височина или по-малко от 300 m (1000 ft) под него.

Чл. 581. Предаването на радарния контрол се прилага за осигуряване на непрекъснато радарно обслужване.

Чл. 582. Когато се използва вторичен обзорен радар и радарната система осигурява изобразяване на радарното местоположение на ВС, свързано с радарен етикет, предаването на радарния контрол на ВС между съседни сектори или органи за КВД може да се извършва без предварителна координация, при условие че:

1. до предаването на контрола приемащият РП получава текуща информация за полетния план на ВС, контролът над което ще бъде предаден, включително назначения втори код;
2. радарното покритие позволява на приемащия РП да наблюдава съответното ВС на радарния екран преди предаване на контрола и да го опознае при или за предпочитане преди първоначалното установяване на комуникация;
3. когато РП физически не се намират един до друг, те се осигуряват със средства за постоянна двустранна пряка речева комуникация, позволяваща мигновено установяване на връзка между тях;
4. точката или точките за предаване и всички останали условия за предаване на контрола - направление на полета, определени нива, точки за предаване на комуникацията и особено съгласуваните минимума за сепарация между ВС, включително този, прилаган между летящи едно след друго по един и същи маршрут ВС, контролът на които подлежи на предаване, се определят в местни инструкции (за предаване в пределите на органа за ОВД) или в договори за взаимодействие със съседните органи за ОВД;
5. в местните инструкции или в договорите за взаимодействие се указва, че този вид

предаване на радарния контрол може да бъде прекратено от приемащия РП по всяко време след предварително съгласуване;

6. приемащият РП своевременно се уведомява за всякакви инструкции за височината/ полетното ниво, скоростта или векторите, дадени на ВС преди предаване на контрола, които променят параметрите на полета му в точката на предаване на контрола.

Чл. 583. Предаване на радарния контрол може да се извърши без постоянна двустранна речева комуникация между съседните органи, при условие че:

1. условията на предаването са описани в договорите за взаимодействие между органите за ОВД; и

2. минималното разстояние между последователни ВС в периода на предаване на радарното опознаване е 9,3 km (5 NM), когато се използва информация от вторичен радар и при условие че е осигурено припокриване на радарното покритие с най-малко 56 km (30 NM) между двата органа, ако не е договорено друго в договорите за взаимодействие.

Чл. 584. (1) Съгласуваните минимума за сепарация при предаване на контрола над ВС и срокът за предаване на предварителна информация се определят с отчитане на всички технически, експлоатационни и други условия.

(2) Когато съгласуваните условия повече не могат да бъдат спазени, РП прилагат процедурите по чл. 585 до нормализиране на обстановката.

Чл. 585. При използване на първичен радар и когато се използва вторичен обзорен радар, но не се прилагат разпоредбите по чл. 582, предаването на радарния контрол на ВС между съседни сектори или органи за КВД може да се извършва без предварителна координация, при условие че:

1. радарното опознаване е предадено на приемащия РП или е установено непосредствено от него;

2. когато РП физически не се намират един до друг, те се осигуряват със средства за постоянна двустранна пряка речева комуникация, позволяваща мигновено установяване на връзка между тях;

3. радарното сепариране с радарно контролирани ВС съответства на минимумите, определени за използване при предаване на радарния контрол между съответните радарни сектори или органи;

4. приемащият РП своевременно се уведомява за всякакви инструкции за последно дадените на ВС ниво, скорост или вектори, валидни в точката на предаване на контрола;

5. предаващият РП поддържа комуникация с ВС, докато приемащият РП се съгласи да поеме отговорността за осигуряване на радарното обслужване на това ВС; след това на ВС се дават инструкции да премине на съответната честота и от този момент приемащият РП носи отговорност за това ВС.

Чл. 586. За подпомагане на радарния контрол и за намаляване необходимостта от векториране РП може да дава инструкции на ЕВС, намиращо се под радарен контрол, да регулира скоростта на полета, като отчита ограниченията в характеристиките на ВС.

Раздел XVII

Сепариране на ВС в райони с радарно покритие с използване на числото "М"

Чл. 587. В районите на радарно покритие минималните норми за сепарация между ВС, изпълняващи полет по една и съща пътна линия и на едно и също полетно ниво, могат да се осигуряват посредством контролиране на сепарацията между ВС, наблюдавана на радарния екран, и назначаване на определена скорост на всяко ВС чрез използване на число "М", когато се изпълняват следните условия:

1. въздухоплавателните средства са под радарен контрол и не се предвижда

прекъсване на радарното обслужване на ВС; и

2. на всяко от ВС се назначава определено число "М", като на второто ВС се назначава или едно и също, или по-малко число "М" от назначеното на първото ВС.

Чл. 588. Предаването на радарния контрол на ВС, сепарирани по чл. 587 между съседните органи/сектори за КВД, се извършва при спазване на изискванията по чл. 582 .

Чл. 589. (1) Екипажите на ВС спазват последното число "М", определено от органа за КВД.

(2) При възникване на необходимост за отклонение от назначено число "М" с 0,01 или повече ЕВС предварително информира органа за КВД. Ако предварителното уведомяване не е възможно (например поради попадане на ВС в условия на турбулентност), съответният орган за КВД се информира при първа възможност.

(3) При получаване на инструкция от съответния орган за КВД текущото истинско число "М" се включва в докладите на ЕВС за прелитане на задължителните точки за доклад.

Чл. 590. (1) С цел намаляване на координационните процедури между органите за КВД РП инструктират ЕВС да докладват назначеното им число "М" при осъществяване на първоначална комуникация със съответния орган за КВД.

(2) След назначаване на определено число "М" и инструктиране за доклад на назначеното число "М" ЕВС продължават да извършват този доклад при всеки първоначален контакт с орган за КВД до получаване на инструкция от РП за прекъсване излъчването на доклада.

Чл. 591. (1) Минималната сепарация, прилагана от РП при използване на регулиране по скорост чрез число "М", е съгласно установените норми за сепарация.

(2) В случай на предаване на радарния контрол между съседни органи за ОВД минималната сепарация е в зависимост от договорите за взаимодействие между тях.

Раздел XVIII

Аварийно състояние

Чл. 592. Ръководителят на полети оказва всякаква помощ на пилота, когато ВС се намира или се предполага, че се намира в аварийно състояние, като РП може да се отклони от процедурите по този раздел в зависимост от ситуацията.

Чл. 593. При полет на опознато ВС в аварийно състояние РП:

1. наблюдава ВС и отбелязва на радарния екран неговото местоположение (при възможност) до напускане на района на радарно покритие;

2. дава информация за местоположението на ВС на всички органи за ОВД, които могат да окажат помощ на екипажа на ВС;

3. предава радарния контрол на съседните радарни сектори в съответните случаи.

Чл. 594. (1) Ако пилотът на ВС в аварийно състояние е бил инструктиран да използва конкретен вторичен код, този код продължава да се използва, освен когато при особени обстоятелства пилотът вземе друго решение или му бъдат дадени други инструкции.

(2) Когато органът за КВД не е дал инструкции за поставяне на вторичен код, пилотът установява транспондера в режим А, код 7700.

Чл. 595. Когато РП наблюдава, че опознато ВС, изпълняващо контролиран полет, лети по конфликтна траектория, която може да създаде опасност от сблъскване между това ВС и неопознато ВС, РП при възможност информира ВС, изпълняващо контролиран полет, за:

1. неопознатото ВС и по искане на пилота или ако по мнението на РП обстановката го изисква, предлага действия за предотвратяване на сблъскването;

2. това, че конфликтът вече не съществува.

Чл. 596. Когато РП наблюдава, че опознато ВС, изпълняващо полет по ППП извън контролирано въздушно пространство, лети по траектория, водеща до възникване на конфликтна ситуация с друго ВС, РП информира ВС за:

1. необходимостта от предприемане на действия за предотвратяване на сблъскването и по искане на пилота или, ако по мнението на РП обстановката го изисква - да предложи действия за предотвратяване на сблъскването;

2. това, че конфликтът вече не съществува.

Чл. 597. При възможност РП предава информация за ВС, летящо по конфликтна траектория, в следната форма:

1. относителна посока към конфликтното ВС, като използва условното обозначение на 12-те часа върху циферблата на часовника (например на един часа и т.н. на дванадесет часа);

2. разстояние в километри (или NM) от конфликтното ВС;

3. направление, в което се предполага, че ще лети конфликтното ВС (например от север на юг);

4. ниво и тип на ВС или, ако типът на ВС е неизвестен - относителната скорост на конфликтното ВС (например бавно или бързо).

Чл. 598. (1) При предоставяне на информация за опасност от сблъскване РП използва данните за нивото или височината на полета, получена от вторичния обзорен радар в режим С, дори ако те не са проверени.

(2) Когато информацията по ал. 1 е получена от неизвестно ВС (например от ВС, изпълняващо полет по ПВП) и бъде предадена на известно ВС, тя може да помогне за установяване на опасността от сблъскване.

Чл. 599. Ако информацията за височината на полета в режим С е проверена, тя трябва да бъде предадена на пилота в ясна и еднозначна форма.

Чл. 600. Ако информацията за височината на полета в режим С не е проверена, тя се счита за ненадеждна и пилотът трябва да бъде информиран за това.

Раздел XIX

Отказ на оборудване

Чл. 601. При загуба на двустранна комуникация с ВС РП определя дали приемникът на това ВС работи или не, като дава инструкции за:

1. промяна на вторичния код;

2. включване на режим "ОПОЗНАВАНЕ"; или

3. изпълнение на специфична маневра и наблюдаване на пътната линия на ВС.

Чл. 602. При загуба на комуникацията ВС, оборудвано с транспондер, използва транспондера в режим А, код 7600.

Чл. 603. Когато предприетите действия по чл. 601 са неуспешни, РП ги повтаря на всяка друга налична честота, която се предполага, че ВС може да прослушва.

Чл. 604. В случаите по чл. 601 и 603 РП дава инструкциите за маневриране така, че след като ВС ги изпълни, да възстанови разрешената му пътна линия.

Чл. 605. Когато чрез предприетите действия по чл. 601 РП установи, че радиоприемникът на ВС работи, контролът на ВС, оборудвано с транспондер, може да продължи, като за потвърждаване приемането на дадените на ВС разрешения се използва промяна на вторичния код или включване на режим "ОПОЗНАВАНЕ".

Чл. 606. (1) Ръководителят на полети може да продължи прилагането на радарно сепариране на контролирано ВС, с което е загубил комуникация и което лети или се

предполага, че ще лети в район и на полетни нива, където се осигурява такова сепарирание.

(2) Ако ВС със загуба на комуникация не е опознато, РП прилага радарни минимуми за сепарация между ВС под радарен контрол и всички неопознати ВС, наблюдавани по предполагаемия маршрут на полета на ВС със загуба на комуникация, докато стане известно или може с пълна увереност да се предполага, че това ВС е прелетяло през съответното въздушно пространство или е изпълнило кацане.

Чл. 607. (1) При отказ на транспондера след излитане на ВС, което изпълнява или се предполага, че ще изпълни полет в район, където наличието на работещ транспондер е задължително, органът за КВД предприема действия за осигуряване на полета до летището на кацане съгласно полетния план на ВС.

(2) В зависимост от въздушната обстановка продължаването на полета може да се окаже невъзможно, особено когато отказът е установен непосредствено след излитане.

(3) В случаите по ал. 2 ВС може да кацне на летището на излитане или на най-близкото подходящо летище, приемливо за оператора и за органа за КВД.

Чл. 608. (1) Когато отказът на транспондера е установен преди излитане и не е възможно да бъде отстранен, на ВС се разрешава да лети по възможно най-краткия маршрут до най-близкото подходящо летище, където отказът може да бъде отстранен.

(2) При даване на разрешение по ал. 1 органът за КВД отчита съществуващата или прогнозираната въздушна обстановка и ако се налага, променя времето на излитане, нивото или маршрута на планирания полет, като съществени промени могат да бъдат направени и по време на полета на ВС.

Раздел XX

Отказ на радарно оборудване

Чл. 609. При пълен отказ на радарното оборудване и наличие на двустранна комуникация "въздух-земя" РП отбелязва местоположението на всички опознати ВС и съвместно с планирания РП предприема действия за установяване на нерадарна сепарация между тях.

Чл. 610. Ръководителят на полети има право като крайна мярка временно да използва вертикална сепарация от 150 m (500 ft) до полетно ниво 12 500 m (FL 410) и 300 m (1000 ft) над полетно ниво 12 500 m (FL 410), ако нерадарните минимуми за сепарация не могат да бъдат приложени незабавно.

Чл. 611. Освен когато е сигурно, че пълният отказ на радарното оборудване ще продължи за много кратък период от време, РП - РС ограничава броя на ВС, на които се разрешава вход в дадения район с цел безопасното им обслужване без използването на радар.

Раздел XXI

Отказ на наземно радиооборудване

Чл. 612. Ръководителят на полети предприема действия за осигуряване на ОВД по чл. 609, когато при пълен отказ на наземното радиооборудване, използвано за радарен контрол, не може да продължи осигуряването на радарното обслужване с използване на другите налични канали за комуникация.

Чл. 613. Когато действията за осигуряване на ОВД по чл. 609 са неприложими, РП:

1. незабавно информира за отказа съседните сектори или органи за ОВД;
2. съобщава на съседните сектори или органи за КВД текущата въздушна обстановка;
3. иска съдействие от съседните сектори или органи за КВД за осигуряване на радарна или нерадарна сепарация и поддържане на контрола над ВС, с които те не могат да осъществят комуникация;

4. дава инструкции на съседните сектори или органи за КВД да задържат извън района на отговорност на сектора или органа с отказ на оборудването всички ВС, изпълняващи контролирани полети, или да променят маршрутите им, докато не бъде възстановено нормалното обслужване.

Чл. 614. За да се намали влиянието на пълния отказ на наземното радиооборудване върху безопасността на полетите, ДАНО установява процедури за работните позиции и органите за КВД за действия при такива условия. Където е възможно, такива процедури трябва да осигуряват делегиране на отговорността за ОВД на съседната работна позиция или орган за КВД, за да се осигури минимално ниво на обслужване възможно най-бързо с последващо възстановяване на нормална работа.

Раздел XXII

Използване на радар от органа за контрол на подхода при контрол на въздушното движение

Чл. 615. Радарните системи, използвани от APP при контрол на въздушното движение, трябва да съответстват на функциите и нивото на предоставяното обслужване.

Чл. 616. (1) Изобразяваната на радарния екран информация може да бъде използвана от РП за изпълнение на следните допълнителни функции при контрол на въздушното движение от APP:

1. радарно векториране на долитащите ВС до излизането им на средство или точка за финален подход по прибори (точен и неточен);
2. радарно векториране на долитащите ВС до точка, от която може да бъде изпълнен визуален подход;
3. радарно векториране на долитащите ВС до точка, от която може да бъде изпълнен подход с обзорен радар;
4. радарно наблюдение на другите ВС, които самостоятелно изпълняват подход;
5. изпълнение на подход с обзорен радар;
6. осигуряване на радарно сепариране между:
 - а) излитащи едно след друго ВС;
 - б) долитащи едно след друго ВС; и
 - в) излитащо ВС и долитащо след него ВС.

(2) При векториране за изпълнение на неточен финален подход по прибори ВС се извежда на пътната линия на финалния подход в точка и на височина, от която може да завърши самостоятелно подхода за кацане. Тази точка обикновено е на правата за кацане min 2 NM преди точката за начало на финалния участък на подхода (FAF), виж фиг. 51.

(3) Когато FAF не е навигационно средство, се отчита оборудването на борда на ВС (RNAV, GPS, INS и др.) за локализиране на тази точка и при липса на съответното оборудване ВС се векторира към навигационно средство (напр. IAF), което е част от схемата за финален подход по прибори, след което РП дава на ВС разрешение за подход.



Фигура 51

Чл. 617. Ръководителят на полети от APP информира РП от TWR за подреждането за

подход на долитащите ВС и за всички дадени им инструкции и ограничения с цел поддържане на сепарацията между ВС след предаване на контрола на TWR.

Чл. 618. Ръководителят на полети съобщава на пилота типа на подхода и използваемата ПИК преди или със започването на радарното векторизиране за подход.

Чл. 619. Ръководителят на полети информира екипажа на векторизирано ВС за изпълнение на подход по прибори за неговото местоположение най-малко един път преди започване на финалния подход.

Чл. 620. Ръководителят на полети при предаване на информация за разстоянието указва точката или навигационното средство, от която/което то се отчита.

Чл. 621. Началният и междинният подход, изпълнявани под контрола на РП, включват участъците от подхода от началото на радарното векторизиране за извеждане на ВС на финалния подход и завършват с извеждането на ВС на финалния подход и:

1. установяването на ВС на траекторията за самостоятелно изпълнение на финален подход по прибори; или

2. доклад на ВС, че може да изпълни визуален подход; или

3. готовност на ВС за изпълнение на подход с обзорен радар.

Чл. 622. (1) При векторизиране за финален подход РП дава един или няколко курса за извеждане на ВС на пътната линия за финален подход.

(2) При изпълнение на подход по ILS или радарен подход последният зададен от РП курс трябва да:

1. изведе ВС в хоризонтален полет на пътната линия на финалния подход преди точката за влизане в установената или номиналната глисада;

2. осигури прехващане на пътната линия на финалния подход под ъгъл не по-голям от 45°.

Чл. 623. Когато РП задава вектор на ВС, който ще доведе до пресичане на пътната линия на финалния подход, ЕВС се уведомява за причината.

Чл. 624. (1) Ръководителят на полети дава инструкции на векторизирано ВС за самостоятелно изпълнение на финален подход по прибори да докладва за излизане на пътната линия на финалния подход.

(2) Ръководителят на полети дава разрешение за финален подход, преди ВС да докладва за излизане на пътната линия на финалния подход, освен ако обстоятелствата не позволяват това.

(3) Когато ръководителят на полети е дал на ВС разрешение за подход преди излизане на пътната линия на финалния подход, ЕВС поддържа последната определена от РП височина до излизане на пътната линия на финалния подход.

(4) Радарното векторизиране като правило завършва с излизането на ВС на пътната линия на финалния подход.

Чл. 625. Ръководителят на полети от APP носи отговорност за поддържането на радарната сепарация между ВС, летящи едно след друго на финалния подход.

Чл. 626. Ръководителят на полети от APP предава контрола на ВС, летящи едно след друго на финалния подход, на РП от TWR само когато съществува обоснована увереност, че установената сепарация между ВС няма да бъде нарушена до кацане или минаване на втори кръг.

Чл. 627. Ръководителят на полети от APP предава комуникацията с ВС на РП от TWR в такава позиция или такова време, осигуряващи навременно даване на разрешение за кацане или алтернативни инструкции на ВС.

Чл. 628. Ръководителят на полети може да започне радарно векторизиране на ВС за

визуален подход, при условие че:

1. съобщаваният таван на облачността е над установената за радарно векторирание минимална абсолютна височина; и
2. метеорологичните условия позволяват да бъдат изпълнени визуален подход и кацане.

Чл. 629. Ръководителят на полети дава разрешение за изпълнение на визуален подход само след доклад на пилота, че наблюдава летището или намиращото се отпред ВС, след което като правило радарното векторирание се прекратява.

Чл. 630. При радарни подходи, когато се осигурява подход за кацане с обзорен радар, РП се освобождава от всякакви задължения извън изпълнението на този подход.

Чл. 631. За осигуряване на радарните подходи РП трябва да разполага с информация за минимално безопасните абсолютни/относителни височини за прелитане на препятствията, установени за съответния тип подход.

Чл. 632. Ръководителят на полети информира ВС преди началото на радарния подход за:

1. използваемата ПИК;
2. абсолютната/относителната височина за прелитане на препятствията;
3. ъгъла на наклона на номиналната глисада или приблизителната скорост на снижение (по искане от ВС);
4. процедурите при загуба на комуникация, ако тези процедури не са публикувани в АИП на Република България.

Чл. 633. (1) Ръководителят на полети незабавно информира ВС, когато поради някакви причини радарният подход не може да бъде продължен.

(2) Подходът може да бъде продължен с използването на други нерадарни средства или ако пилотът съобщи, че подходът може да бъде завършен визуално. В противен случай се дават алтернативни разрешения.

Чл. 634. По време на финалния подход РП напомня на ВС, изпълняващо радарен подход, да провери дали колесникът е спуснат и заключен.

Чл. 635. Ръководителят на полети от APP уведомява РП от TWR, когато ВС се намира на разстояние приблизително 15 km (8 NM) от точката на опирание; РП от APP уведомява повторно РП от TWR, ако не получи разрешение за кацане, когато ВС се намира на разстояние приблизително 7,5 km (4 NM) от точката на опирание, и иска от TWR разрешение за кацане.

Чл. 636. Разрешение за кацане или друго алтернативно разрешение, получени от РП от TWR, като правило се предава на ВС преди достигане на разстояние 4 km (2 NM) от точката на опирание.

Чл. 637. (1) При изпълнение на радарен подход РП:

1. дава инструкции на ВС за минаване на втори кръг при следните обстоятелства:
 - а) ако стане очевидно, че положението на ВС на финалния подход е опасно; или
 - б) при конфликтни ситуации между ВС; или
 - в) ако не е получено разрешение за кацане от РП от TWR, преди ВС да достигне разстояние 4 km (2 NM) от точката на опирание или друго разстояние, съгласувано с РП от TWR; или
 - г) по инструкции на РП от TWR; или
2. препоръчва на екипажа на ВС минаване на втори кръг при следните обстоятелства:
 - а) ако ВС достигне позиция, от която вероятността за успешно кацане е малка; или
 - б) ако ВС не се наблюдава на радарния екран в продължителен период от време през

последните 4 km (2 NM) от подхода за кацане; или

в) ако има съмнение в местоположението или опознаването на ВС по време на финалния подход.

(2) Във всички случаи по ал. 1 РП съобщава на пилота причината за дадените инструкции или препоръки.

Чл. 638. При изпълнение на радарен подход, освен в изключителни случаи, инструкциите на РП за минаване на втори кръг трябва да съответстват на установените процедури за минаване на втори кръг и да включват:

1. нивото, което ВС трябва да набира; и

2. курса, който ще позволи на ВС да се придържа към защитената зона за минаване на втори кръг при изпълнение на процедурите.

Чл. 639. Финален подход с обзорен радар се прилага само когато на радарния екран е изобразено продължението на осовата линия на използваемата ПИК и има маркировка за определяне на разстоянието от точката на опирание.

Чл. 640. При осигуряване на финален подход с обзорен радар РП спазва следното:

1. преди или при започване на финалния подход информира пилота за точката, в която подходът с обзорен радар ще бъде прекратен;

2. информира пилота при подхождане на ВС към точката, в която съгласно разчета ще започне снижението, като непосредствено преди достигането на тази точка:

а) информира пилота за абсолютната/относителната височина за прелитане на препятствията; и

б) дава инструкции за начало на снижение; и

в) инструктира пилота да провери съответните минимума;

3. дава инструкции за коригиране отклоненията по азимут, като спазва следното:

а) информира пилота през равни интервали от време за местоположението на ВС спрямо продължението на осовата линия на ПИК;

б) при необходимост дава поправки в курса за връщане на ВС на продължението на осовата линия на ПИК; при отклонение по азимут пилотът не трябва да коригира курса без специални инструкции от РП;

4. дава разстояния от точката на опирание през 2 km (1 NM);

5. предава през 2 km (1 NM) едновременно с информацията за разстоянието предварително разчетените нива, които ВС трябва да пресече, поддържайки глисадата;

6. прекратява радарния подход в зависимост от това, кое от следните условия е настъпило по-рано:

а) когато ВС достигне разстояние 4 km (2 NM) от точката на опирание; или

б) преди ВС да навлезе в район на постоянни радарни смущения; или

в) когато пилотът съобщи, че може да изпълни визуален подход.

Чл. 641. Когато в съответните процедури е предвидено и точността на радарното оборудване позволява, финалният подход с обзорен радар може да бъде продължен до прага на ПИК или определена точка на разстояние, по-малко от 4 km (2 NM) от точката на опирание, в следните случаи:

1. информация за разстоянието и нивото се дава на всеки километър (всяка половин миля);

2. предаването не може да бъде преустановявано за интервали от повече от 5 s, когато ВС е на разстояние от 8 km до точката на опирание;

3. ръководителят на полети се освобождава от всякакви задължения извън изпълнението на този подход.

Чл. 642. При финален подход с обзорен радар необходимите височини за поддържане на установената глisaда и съответните данни за разстоянията от точката на опиране предварително се изчисляват и се предоставят в удобен за РП вид.

Раздел XXIII

Използване на радар от TWR при контрол на летищното движение

Чл. 643. При определени от ДАНО условия обзорният радар може да бъде използван за контрол на летищното движение при изпълнение на следните функции:

1. радарно наблюдение на ВС на финалния подход;
2. радарно наблюдение на други ВС в околността на летището;
3. установяване на радарна сепарация между излитащи едно след друго ВС; или
4. оказване на навигационна помощ на ВС, изпълняващи полети по ПВП.

Чл. 644. Въздухоплавателните средства, изпълняващи полети по ОПВП, не се векторират радарно, освен ако особени случаи в полет като аварийно състояние не изискват векториране.

Чл. 645. При радарно векториране с обзорен радар на ВС, изпълняващи полети по ПВП, се обръща особено внимание, за да не попадне ВС в приборни метеорологични условия.

Чл. 646. Условията и процедурите за използване на радарната информация при контрол на летищното движение не трябва да бъдат във вреда на визуалното наблюдение на летищното движение, тъй като контролът на летищното движение се основава главно на визуални наблюдения от РП от TWR на маневрената площ и прилежащата околност на летището.

Чл. 647. Използването на радара за наземното движение (РНД) се свързва с експлоатационните условия и изисквания на съответното летище (т.е. условията на видимостта, плътността на въздушното движение и схемата на летището).

Чл. 648. Радарът за наземно движение трябва да позволява точно и еднозначно откриване и изобразяване на радарния екран движението на всички ВС и автотранспортни средства по маневрената площ.

Чл. 649. (1) Радарното изображение на местоположението на ВС и местоположението на автотранспортните средства може да се изобразява на радарния екран в символична или несимволична форма.

(2) При използване на радарни етикети трябва да съществува възможност за ръчно или автоматично поставяне на опознавателния индекс на ВС и автотранспортните средства.

Чл. 650. Радарът за наземно движение се използва като допълнително средство за обзор на движението по маневрената площ и за осигуряване на наблюдения на движението в тези участъци на маневрената площ, които не могат да бъдат наблюдавани визуално.

Чл. 651. Информацията, която се изобразява на екрана на радара за наземно движение, може да бъде използвана за подпомагане при:

1. наблюдение на ВС и автотранспортни средства по маневрената площ при изпълнение на дадените им разрешения и инструкции;
2. определяне дали ПИК е свободна преди кацане или излитане;
3. предоставяне на информация за основно местно движение по маневрената площ или в близост до нея;
4. определяне на местоположението на ВС и автотранспортни средства по маневрената площ;
5. предаване на ВС на информация при направляване на рулирането по искане на ЕВС

или при необходимост по решение на РП; текущата информация не се предава във формата на специални инструкции за направляване на рулирането, освен в особени случаи като аварийно състояние;

6. предоставяне на помощ и препоръки на аварийно-спасителните автотранспортни средства.

Чл. 652. При използване на радар за наземно движение опознаването на ВС може да се осъществи по една или няколко от следните процедури:

1. чрез корелиране на радарното изображение на местоположението и:

а) местоположението на ВС, визуално наблюдавано от РП;

б) местоположението на ВС, докладвано от пилота;

в) опознато радарно изображение на местоположението на екрана на обзорния радар;

2. чрез предаване на радарното опознаване;

3. чрез прилагане на процедурите за автоматично опознаване.

Раздел XXIV

Използване на радар при полетно-информационно обслужване

Чл. 653. Използването на радар при предоставяне на полетно-информационно обслужване не освобождава командира на ВС от отговорност, включително приемане на окончателно решение при предполагаеми промени на полетния план.

Чл. 654. Информацията, изобразявана на радарния екран, може да бъде използвана за предоставяне на опознато ВС на:

1. информация за наблюдавани ВС, летящи по конфликтна траектория с другите опознати с помощта на радара ВС, предложения или препоръки за действия по предотвратяване на сблъскване;

2. информация за местоположението на значими метеорологични явления и по възможност препоръки на ВС за най-добрия начин за заобикаляне на райони с неблагоприятни метеорологични условия;

3. информация с цел оказване на помощ на пилота на ВС при изпълнение на неговите функции при навигацията.

Чл. 655. Когато радарът се използва при осигуряване на консултативно обслужване на въздушното движение, се прилагат процедурите по използване на радара при КВД със спазване на условията и ограниченията, които действат при осигуряване на консултативно обслужване на въздушното движение съгласно раздел II от глава девета.

Глава девета

ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ И АВАРИЙНО ОПОВЕСТИТЕЛНО ОБСЛУЖВАНЕ

Раздел I

Полетно-информационно обслужване

Чл. 656. (1) По време на полет извън контролирано въздушно пространство командирът на ВС, когато то е оборудвано с радиостанция, задължително прослушва всеки 25 - 30 и 55 - 60 min честотите, на които се излъчва информация за статута на отделните зони, в които се ограничава въздухоплаването.

(2) След завършване на полета по ал. 1, но не по-късно от 30 min след часа на кацане командирът на ВС или упълномощено от него лице информират органа за полетно-информационно обслужване на въздушното движение за това.

Чл. 657. Информация за фактическия ход на полетите, а също така и за хода на полетите на тежки или средни безпилотни неуправляеми аеростати, които не се осигуряват с КВД или с консултативно обслужване на въздушното движение:

1. се записва от органа за ОВД, който обслужва района за полетна информация, в пределите на който ВС изпълнява полет, по такъв начин, че тя да може да се използва за справки и в случай че се изиска с цел търсене и спасяване;

2. се предава от органа за ОВД, който получава тази информация, на други заинтересовани органи за ОВД, когато това се изиска съгласно чл. 680 .

Чл. 658. (1) Отговорността за осигуряване на полетно-информационно обслужване се предава от съответния орган за ОВД на друг орган за ОВД в съседен FIR, когато ВС пресича общата им граница.

(2) Когато се изисква координация съгласно чл. 496 , но средствата за комуникация не позволяват това, първият орган за ОВД продължава в рамките на практическите си възможности да осигурява полетно-информационното обслужване на този полет, докато ВС не установи двустранна комуникация с органа за ОВД в този FIR, в който навлиза.

Чл. 659. (1) С изключение на случаите по чл. 661 информацията се предава на ВС чрез използването на един или няколко от следните начини:

1. предпочитан метод за насочено предаване на информация до ВС по инициатива на съответния орган за ОВД със задължително потвърждаване на приемането; или
2. общо повикване - предаване до всички ВС без потвърждаване на приемането; или
3. радиопредаване; или
4. линия за предаване на данни.

(2) При определени обстоятелства, като например последните фази на финалния подход, ВС може да не е в състояние да потвърди приемането на насоченото предаване.

Чл. 660. Общото повикване се използва само в случаите, когато на няколко ВС е необходимо незабавно да бъде предадена важна информация - като информация за внезапно възникване на опасност, промяна на използваемата ПИК или отказ на основно средство за подход и кацане.

Чл. 661. (1) Информациите SIGMET и AIRMET и специалните доклади от ВС, които не са били използвани при подготовката на информацията SIGMET, се предават на ВС чрез един или няколко начина съгласно чл. 659 .

(2) Специалните доклади се разпространяват към ВС в срок до 60 min след тяхното издаване.

Чл. 662. Специалните доклади от ВС и информациите SIGMET и AIRMET, предавани от наземните служби на ВС, обхващат част от маршрута в рамките на 1 h полетно време по направлението на полета на ВС.

Чл. 663. Вулканична активност, предхождаща изригване, вулканични изригвания, облаци от вулканична пепел се предават на ВС чрез един или няколко начина съгласно чл. 659 .

Чл. 664. Информация за изхвърляне в атмосферата на радиоактивни материали или токсични химически вещества, което може да засегне въздушното пространство, намиращо се в района на обслужване на даден орган за ОВД, се предава на ВС чрез един или няколко начина съгласно чл. 659 .

Чл. 665. Избраните специални доклади (SPECI) и коригираните прогнози за летището (TAF) се предават при запитване и се допълват от:

1. насочено предаване от съответния орган за ОВД на избрани специални доклади и коригирани прогнози за летището TAF на излитане, кацане и запасни летища, посочени в полетния план; или

2. общо повикване на съответни честоти за предаване до ВС без потвърждаване на приемането на специални избрани доклади и коригирани прогнози за летището TAF; или

3. непрекъснато или повтарящо се радио-предаване на текуща информация за летището и прогнози METAR и TAF в райони, където това се изисква от високата интензивност на въздушното движение.

Чл. 666. Предаването от съответния орган за ОВД на коригирани прогнози за летището на ВС се осъществява само на този етап от полета, когато ВС се намира в пределите на 60 min от летището на кацане.

Чл. 667. Информацията за тежки или средни безпилотни неуправляеми аеростати се предава на ВС чрез един или няколко начина съгласно чл. 659 .

Чл. 668. Районните контролни центрове трябва да разполагат със следната информация за летищата, която при запитване предават на свръхзвукови ВС преди началото на забавянето/снижението от свръхзвуков крейсерски режим:

1. текущи метеорологични доклади и прогнози; когато комуникацията е затруднена от лошо разпространение на радиовълните, предаваната информация може да се ограничи до следните елементи:

а) осреднени стойности на посоката и скоростта на приземния вятър (включително и пориви);

б) видимост или видимост на ПИК;

в) количество и височина на долната граница на облаците;

г) друга важна информация;

д) информация за очаквани промени, ако е целесъобразно;

2. важна експлоатационна информация за състоянието на средствата на използваемата ПИК, включително информацията за категорията за точен подход, когато не може да се използва най-ниската обявена категория за подход;

3. необходима информация за състоянието на повърхността на ПИК, за да се оцени спирачния ефект.

Раздел II

Аварийно оповестително обслужване

Чл. 669. Когато се прилагат процедурите за предоставяне на КВД, те заместват процедурите от този раздел, освен когато съответните процедури не изискват доклади за местоположението през интервал, по-голям от един час, като тогава действа процедурата "Полетът протича нормално/Operations normal".

Чл. 670. С цел улесняване на аварийно оповестителното обслужване и провеждане на търсене и спасяване преди полет ВС спазват изискванията на Наредба № 2 за правилата за полети за представянето, попълването, промяната и завършването на полетния план.

Чл. 671. (1) В допълнение към чл. 670 ВС, оборудвани със средства за двустранна радиокомуникация, докладват през период от 20 до 40 min след последната комуникация, независимо от целите на тази комуникация, за да информират, че полетът протича съгласно полетния план.

(2) Докладът по ал. 1 включва опознавателния индекс на ВС и думите "Полетът протича нормално/Operations normal" или сигнала "QRU".

Чл. 672. Съобщението "Полетът протича нормално/Operations normal" се предава по канала за двустранна комуникация на съответния орган за ОВД (т.е. обикновено на аеронавигационната телекомуникационна станция, обслужваща органа за ОВД, отговорен за района за полетна информация, в който се изпълнява полетът на ВС, или на друга аеронавигационна телекомуникационна станция за съответно препредаване на органа за ОВД, отговорен за дадения FIR).

Чл. 673. При провеждане на продължителна операция по търсене и спасяване се

разпространява съобщение "NOTAM" с указване на хоризонталните и вертикалните граници на района за търсене и спасяване с цел предупреждаване на ВС, които не вземат участие в операцията по търсене и спасяване и които не се контролират от органа за КВД за избягване на такива райони, освен ако ВС не са получили разрешение за вход от съответния орган за ОВД.

Чл. 674. Когато 30 min след настъпването на планираното или очакваното време за доклад от ВС не е получен такъв, органът за ОВД предприема мерки за получаването му, за да може, ако обстоятелствата го наложат, да изпълни изискванията при "Състояние на неопределеност".

Чл. 675. Когато се изисква аварийно оповестително обслужване за полет, изпълняван в един или повече райони за полетна информация или контролирани райони, и когато има съмнение за местоположението на ВС за координирането на такова оповестяване, отговорност носи органът за ОВД от FIR или контролиран район:

1. в чийто предели ВС е изпълнявало полет по време на последната комуникация "въздух-земя";

2. в който ВС непосредствено е предстояло да навлезе, когато е била установена за последен път връзката "въздух-земя" и се е намирало на границата на два района за полетна информация или контролирани райони или в близост до нея;

3. в който се намира летището на междинно кацане или летището на кацане на дадено ВС:

а) ако ВС не е оборудвано с подходящи средства за двустранна комуникация;

б) не е било задължено да докладва местоположението си.

Чл. 676. Органът, отговорен за аварийно оповестително обслужване по чл. 675 :

1. уведомява органите за аварийно оповестително обслужване в другите заинтересовани райони за полетна информация или контролирани райони, както и координационния център за търсене и спасяване, свързан с тези органи, за ВС в аварийно състояние;

2. отправя молба към тези органи за оказване на помощ при предоставяне на полезна информация за ВС, за което се предполага, че е в аварийното състояние - чрез използване на всички средства;

3. събира информацията, получавана при всяка една от ситуациите при аварийно състояние, и след необходимите уточнения я предава на координационния център за търсене и спасяване;

4. обявява край на аварийното състояние съобразно обстоятелствата.

Чл. 677. При получаване на информацията по чл. 86 на Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България се отделя особено внимание на съобщението, изпращано в съответния координационен център, за търсене и спасяване за бедствените честоти, които могат да се използват от оцелелите и които се посочват в поле 19 от полетния план, но които обикновено не се предават.

Глава десета

КООРДИНАЦИЯ

Раздел I

Общи положения

Чл. 678. Когато ВС се намира в аварийно състояние или е съобщило за минимален запас от гориво, или във всяка друга ситуация, когато безопасността на полета на ВС не е гарантирана, в съобщенията за координация се включва информация за типа на аварийното състояние и обстоятелствата, в които се намира ВС.

Раздел II

Координация при осигуряване на полетно-информационно и аварийно оповестително обслужване на въздушното движение

Чл. 679. (1) Координацията между органите за ОВД, осигуряващи полетно-информационно обслужване в съседни райони за полетна информация за полети по ППП и ПВП, се осъществява с цел осигуряване на непрекъснато полетно-информационно обслужване на тези полети в установени райони и по установени маршрути.

(2) Координацията по ал. 1 се осъществява в съответствие с договорите за взаимодействие между съответните органи за ОВД.

Чл. 680. Когато координацията се осъществява съгласно чл. 679, тя включва предаването на следната информация за съответния полет:

1. необходимите полета от текущия полетен план; и
2. времето на последната връзка със съответното ВС.

Чл. 681. Преди навлизането на ВС в съседния FIR информацията по чл. 680 се изпраща на органа за ОВД от този FIR.

Чл. 682. Когато договорите за взаимодействие, сключени със съседни държави, изискват оказване на помощ при опознаването на отклонило се или неопознато ВС с цел премахването или намаляването на необходимостта от прехват, информацията за полетния план и протичането на полета по указани трасета или части от тях в непосредствена близост до границите на FIR се предоставя също така на органите за ОВД от FIR в близост до тези трасета или техните части.

Чл. 683. Органите за ОВД, осигуряващи консултативно обслужване на въздушното движение, прилагат процедурите за координация от раздел III за ВС, избрали да ползват този тип обслужване.

Раздел III

Координация при осигуряване на контрол на въздушното движение

Чл. 684. Координацията и предаването на контрола на даден полет между последователни органи и сектори за КВД се извършва чрез процес, който включва следните фази:

1. обявяване на полета и предложените условия за предаване на контрола;
2. координация и постигане на съгласие по условията за предаване контрола;
3. предаване на контрола на приемащия орган или сектор за КВД.

Чл. 685. (1) Органите за КВД във възможно най-голяма степен установяват и прилагат стандартизирани процедури за координация и предаване на контрола на полетите с цел да се ограничи необходимостта от речева координация.

(2) Процедурите за координация трябва да съответстват на процедурите, съдържащи се в този раздел, и се уреждат чрез договорите за взаимодействие и/или наръчника за ОВД.

Чл. 686. След съгласуване между съседните органи за КВД може да бъде въведен процес на координация с използване на компютърни мрежи за елиминиране на нуждата от речева координация при предаване на разчетите при пресичане на границата и за намаляване на количеството данни, които се въвеждат ръчно в компютрите.

Чл. 687. Договорите за взаимодействие и наръчникът за ОВД съдържат:

1. определяне на районите на отговорност и зоните на общ интерес, структура и класификация(-и) на въздушното пространство;
2. делегиране на отговорност за осигуряване на ОВД;
3. процедури за обмен на полетни планове и контролни данни, включително използването на автоматизирани и/или речеви съобщения за координация;

4. средства за комуникация;
5. изисквания и процедури за искане за одобрение (approval request);
6. точки на предаване на контрола;
7. точки на предаване на комуникацията;
8. условия, приложими за предаването и приемането на контрола, като:
 - а) указана абсолютна височина/полетно ниво;
 - б) минимума за сепарация, които се установяват по време на предаването на контрола;
 - в) използване на автоматизирано радарно предаване на контрола;
9. процедури за радарна координация и процедури за назначаване на вторични кодове;
10. процедури за отлитачи ВС;
11. обозначени контролни точки за изчакване и процедури за долитачи ВС;
12. приложими процедури при непредвидени обстоятелства; и
13. всички разпоредби или информация, които имат отношение към координацията и предаването на контрола на полетите.

Чл. 688. Координацията между съседни органи за КВД се осъществява, както следва:

1. в хода на полета на ВС органите за КВД предават от един орган на друг необходимата информация за полетния план и допълнителна информация, отнасяща се до безопасността на полетите;

2. информацията по т. 1 се предава достатъчно рано, за да могат данните да бъдат получени и анализирани от приемащия орган и да се осъществи необходимата координация между двата органа;

3. всяка промяна от 3 min или повече на предадените разчетни времена за полет се предава на съседния орган за КВД, в който ВС ще продължи своя полет.

Чл. 689. Искане за одобрение (approval request) между органите за КВД, осъществяващи ОВД в съседни контролирани райони, се осъществява, ако полетното време на ВС от летището на излитане до границата на съседен контролиран район е по-малко от определен изискван минимум, за да може след излитането на ВС необходимата информация за полетния план и информация за контрола да бъдат предадени на приемащия орган така, че да остане време за получаване, анализ и координация. Предаващият орган, преди да даде разрешение на ВС, изпраща тази информация на приемащия орган заедно с искане за одобрение. Изискваният минимум от време се определя в договорите за взаимодействие или местните инструкции.

Чл. 690. В случай че ВС в полет поиска първоначално разрешение, когато полетното време до границата на съседен контролиран район е по-малко от определен минимум, ВС се задържа в района на предаващия орган, докато не бъдат предадени полетният план и информацията за контрола заедно с искане за одобрение и не бъде осъществена координация със съседния орган за КВД.

Чл. 691. (1) Ако ВС поиска промяна в текущия полетен план или ако предаващият орган за КВД предложи промяна в текущия полетен план на ВС и полетното време на ВС до границата на контролирания район е по-малко от определен минимум, даването на променено разрешение се задържа до одобрение на предложението от приемащия орган.

(2) При обстоятелства, различни от тези по ал. 1, промените в предварително предадената информация за текущия полетен план и информация за контрола на полета се предават възможно най-рано, като не се изисква одобрение от приемащия орган.

Чл. 692. Когато разчетните данни за пресичане на границата за ВС, което все още не е излетяло, се предават за одобрение от приемащия орган, те се базират на разчетното време

за излитане, определено от органа за КВД на летището на излитане, а за ВС, което иска първоначално разрешение по време на полет, се базират на разчетното изтекло време от контролната точка за изчакване до границата, плюс времето, което се очаква да бъде необходимо за координация.

Чл. 693. Условието, включително определените времена за полет, при които се изисква искане за одобрение, се указват в договорите за взаимодействие и/или наръчника за ОВД.

Чл. 694. Когато е необходимо, приемащият орган съобщава на предаващия орган, че се изисква промяна в текущия полетен план, за да бъде прието ВС. Когато е определено в договорите за взаимодействие между съответните органи, от приемащия орган трябва също да бъде изискано да съобщи на предаващия орган кога е възможно да приеме ВС при определените условия.

Чл. 695. (1) Отговорността за контрола на въздушното движение до фактическото време на пресичане на границата на контролиран район носи органът, в чийто контролиран район ВС провежда полета, дори когато контролът на едно или повече ВС е делегиран на други органи за КВД.

(2) Приемащият орган, поддържащ комуникация с ВС, което все още не е достигнало точката на предаване на контрола, не променя разрешението на ВС без предварителното съгласие на предаващия орган. При договореност между съответните органи точката на предаване на контрола може да бъде различна от границата на контролирания район.

Чл. 696. Когато е определено в договорите за взаимодействие между съответните органи, предаващият орган съобщава на приемащия орган, че ВС е в позиция за предаване и че отговорността за контрола трябва да бъде приета от приемащия орган или незабавно, или от момента на прелитането на точката на предаване на контрола, ако такава точка е установена. Когато режимът и вторичният код са назначени на ВС или са известни и приемащият орган може да използва тази информация, те се включват в съобщението.

Чл. 697. Когато предаването на контрола се осъществява, преди ВС да прелети определената точка за предаване на контрола, предаващият орган своевременно уведомява приемащия орган. Всички ограничения, прилагани към ВС, се определят от предаващия орган.

Чл. 698. Когато се осъществява предаване на радарния контрол, се прилагат процедурите от чл. 581 - 585.

Чл. 699. Където се прилагат нерадарни минимума за сепарация, предаването на комуникацията "въздух-земя" с ВС от предаващия на приемащия орган се осъществява 5 min преди разчетното време за достигане от ВС на общата граница между контролираните райони, освен когато има друга договореност между съответните органи.

Чл. 700. Когато по време на предаване на контрола на ВС се прилагат радарни минимума за сепарация или ADS, двустранната комуникация "въздух-земя" се предава веднага след като приемащият орган даде съгласието си да приеме контрола на ВС.

Чл. 701. Съобщение от предаващия орган, че ВС ще получи разрешение или вече е получило разрешение за установяване на комуникация с приемащия орган, е необходимо, когато за това съществува договореност между съответните органи.

Чл. 702. От приемащия орган обикновено не се изисква да съобщава на предаващия орган за установяване на комуникация с предаваното ВС и за приемането на контрола на това ВС, освен когато има друга договореност между съответните органи. Приемащият орган съобщава на предаващия орган, в случай че комуникацията с ВС не е установена, както се е очаквало.

Чл. 703. (1) Когато част от контролиран район е разположен така, че времето, за което ВС го пресича, е много малко, се постига договореност за директно предаване на комуникацията между органите, отговорни за съседните контролирани райони, при условие че междинният орган е информиран за ВС.

(2) Междинният орган носи отговорност за поддържане на координацията и за осигуряването на поддържането на сепарациите между всички ВС в неговия район на отговорност.

Чл. 704. Когато даден полет престане да се провежда като контролиран, т.е. когато ВС напусне контролираното въздушно пространство, или когато се отмени полетът по ППП и продължи по ПВП във въздушно пространство, където полетите по ПВП не са контролирани, съответният орган осигурява изпращането на необходимата информация за полета на органите за ОВД, отговорни за осигуряването на полетно-информационното и аварийно оповестителното обслужване за останалата част от полета, за да се осигури на ВС такова обслужване.

Чл. 705. (1) Освен когато не е определено друго в договорите за взаимодействие или местните инструкции, или от съответните АСС в отделни случаи, APP или TWR могат да дадат разрешение на ВС, без да уведомяват за това АСС, когато ВС е освободено за контрол от АСС и прехвърлено на APP или TWR.

(2) При минаване на втори кръг, когато процедурата засяга контролирания район на АСС, той трябва да бъде уведомен за това незабавно и следващите действия да бъдат координирани между АСС и APP/TWR, както е необходимо.

Чл. 706. Районният контролен център след координация с APP може да предаде ВС директно на TWR, ако подходът ще бъде осъществен визуално.

Чл. 707. Времето на излитане се определя от АСС, когато е необходимо:

1. да се съгласува отлитането с друго ВС, което все още не е предадено за контрол на APP/TWR;
2. да се осигури сепарация, прилагана от АСС, между отлитащите ВС, следващи по един и същ маршрут.

Чл. 708. Ако времето на излитане не е определено от АСС, APP/TWR определя времето, когато това е необходимо за координиране на излитането с друго ВС, което е предадено на APP/TWR.

Чл. 709. (1) Районният контролен център определя време за край на действие на разрешението, ако забавянето в излитането би довело до конфликт с ВС, което не е предадено на APP/TWR.

(2) Ако по собствени съображения за въздушното движение APP/TWR определи допълнително свое време за край на действието на разрешението, това време не трябва да е по-късно от посоченото от АСС.

Чл. 710. Органът за контрол на подхода или TWR своевременно информира АСС за актуални данни за контролираните ВС, като:

1. използваемата ПИК и очаквания тип на подхода по прибори;
2. най-ниското свободно ниво над контролната точка за изчакване, което може да бъде използвано от АСС;
3. средния времеви интервал или разстояние между последователните долитания, определен от APP/TWR;
4. промяна на предполагаемото време за подход, дадено от АСС, когато предполагаемото време за подход, изчислено от APP/TWR, се различава от първото с 5 min или друг период от време, съгласуван между двата органа за КВД;

5. времето на пристигане в контролната точка за изчакване, когато то се различава с 3 min или друг период от време, съгласуван между двата органа за КВД;

6. отмяна на полети по ППП от ВС, ако те имат значение за нивата в контролната точка за изчакване или предполагаемото време на подход за други ВС;

7. времето на излитане на ВС;

8. цялата налична информация за закъснели или не предали доклад ВС;

9. информация за минаване на втори кръг, който може да засегне АСС.

Чл. 711. Районният контролен център своевременно информира APP/TWR за актуалните данни за контролираните ВС:

1. опознавателен индекс, тип и летище на излитане за долитащите ВС;

2. разчетно време и предложено ниво над контролната точка за изчакване на долитащите ВС или фактическото време, ако ВС е предадено на APP/TWR след долитането над контролната точка за изчакване;

3. искания тип подход по ППП, ако е различен от определения от APP;

4. даденото предполагаемо време на подход;

5. когато се изисква, съобщение за това, че ВС е получило разрешение да установи връзка с APP/TWR;

6. когато се изисква, съобщение за това, че ВС е предадено на APP/TWR, включващо при необходимост времето и условията на предаването;

7. очаквано забавяне на излитащите ВС поради натовареност.

Чл. 712. Информацията за долитащите ВС се предава не по-късно от 15 min преди разчетното време на кацане, като тази информация се актуализира според необходимостта, освен ако не е предвидено друго в договорите за взаимодействие и местните инструкции.

Чл. 713. (1) Органът за контрол на подхода продължава контрола на долитащите ВС, докато ВС установи комуникация и бъде предадено на TWR.

(2) Освен когато е определено друго в договорите за взаимодействие или местните инструкции, при ПМУ на TWR се предава не повече от едно долитащо ВС, докато предишното ВС не е кацнало.

Чл. 714. Органът за контрол на подхода може да упълномощи TWR да разрешава излитане на ВС по преценка на TWR с отчитане движението на долитащите ВС.

Чл. 715. Летищната контролна кула трябва да получи потвърждение от APP, преди да даде разрешение за полети по ОПВП.

Чл. 716. Летищната контролна кула своевременно информира APP за актуални данни за контролираните ВС, като:

1. времена на долитане и отлитане;

2. когато се изисква, съобщение за това, че първото ВС в подреждането за подход е установило комуникация и се вижда от TWR и че съществува обоснована увереност, че кацането може да бъде изпълнено;

3. цялата налична информация за закъснели или не предали доклад ВС;

4. информация за минаване на втори кръг;

5. информация за ВС, които представляват основно местно движение по отношение на ВС, намиращо се под контрола на APP.

Чл. 717. Органът за контрол на подхода своевременно информира TWR за актуални данни за контролираните ВС, както следва:

1. разчетно време и предложено ниво над летището за долитащите ВС най-малко 15 min преди разчетното време на долитане;

2. когато се изисква, доклад за това, че ВС има разрешение да установи комуникация с

TWR и че контролът ще бъде приет от TWR;

3. очаквано задържане на излитащи ВС поради натовареност.

Чл. 718. Обменът на полетни планове и допълнителна информация за ВС между секторите за контрол в един и същ орган се осъществява за:

1. всички ВС, отговорността за контрола на които ще се предаде от един сектор за контрол на друг;

2. въздухоплавателни средства, изпълняващи полет в такава близост до границите между различните сектори, че това може да засегне контрола на въздушното движение в съседния сектор;

3. всички ВС, отговорността за контрола на които е делегирана от нерадарен сектор на радарен сектор, както и другите засегнати ВС.

Чл. 719. Процедурите за координация и предаване на контрола между секторите в един АСС са същите като процедурите, прилагани между отделните органи за КВД.

Глава единадесета

СЪОБЩЕНИЯ ПРИ ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ

Раздел I

Категории на съобщенията

Чл. 720. (1) Съобщенията по тази глава се предават чрез аеронавигационно неподвижно обслужване (включително AFTN), чрез мрежите за директна речева комуникация или чрез обмен на цифрови данни между органите за ОВД и директните телетипни връзки и мрежите компютър-компютър или чрез аеронавигационно подвижно обслужване.

(2) Съобщенията се класифицират в категории в зависимост от реда на тяхното използване от органите за ОВД, като се указва и приблизителната степен на тяхната важност.

(3) Съобщенията, предавани чрез аеронавигационното неподвижно обслужване, могат да притежават индикатор за приоритет, който определя реда за тяхната обработка (например: (SS), (DD), (FF), (GG)).

Чл. 721. В категорията аварийни съобщения влизат:

1. съобщение за бедствие и бедстващо ВС, включително съобщения, отнасящи се за състояние на бедствие, които са с индикатор за приоритет (SS);

2. съобщение за спешност, включително съобщения, отнасящи се за състояние на тревога и състояние на неопределеност (DD);

3. съобщение за известни или предполагаеми аварийни състояния, които не попадат в категориите по т. 1 и 2, а също така съобщение за загуба на комуникация (FF или при необходимост по-висока степен).

Чл. 722. В категорията съобщения за движението и контрола влизат:

1. съобщение за попълнен полетен план и свързаните с него съобщения за промяна (FF), включително:

- а) съобщение за попълнен полетен план;
- б) съобщение за закъснение;
- в) съобщение за промяна;
- г) съобщение за анулиране на полетен план;
- д) съобщение за излитане;
- е) съобщение за кацане;

2. съобщение за координация (FF), включително:

- а) съобщение за текущ полетен план;

- б) съобщение за разчетни данни;
- в) съобщение за координация;
- г) съобщение за приемане;
- д) съобщение за логическо потвърждение;
- 3. допълнителни съобщения (FF), включително:
 - а) съобщение за искане на полетен план;
 - б) съобщение за искане на допълнителен полетен план;
 - в) съобщение за допълнителен полетен план;
- 4. съобщение за контрол (FF), включително:
 - а) съобщение за разрешение;
 - б) съобщение за предаване на контрол;
 - в) съобщение за управление на потоците въздушно движение;
 - г) съобщение за доклад за местоположението и доклад от ВС.

Чл. 723. В категорията полетно-информационни съобщения влизат:

- 1. съобщение, съдържащо информация за трафик (FF);
- 2. съобщение, съдържащо метеорологична информация (FF) или (GG);
- 3. съобщение за работата на аеронавигационни средства (GG);
- 4. съобщение, съдържащо основна информация за летището (GG);
- 5. съобщение за доклад при инцидент (FF).

Чл. 724. Когато се изисква специален ред за обработка на съобщенията, предавани чрез аеронавигационното неподвижно обслужване, вместо нормалния индикатор за приоритет се присвоява индикатор за приоритет (DD).

Раздел II

Съставяне и адресиране на съобщение

Чл. 725. (1) Използваните в тази глава термини "съставен", "предаден", "адресиран" и "получен" не се свързват задължително с телетипно съобщение или съобщение, предавано по линията "компютър-компютър" с цел обмен на цифрови данни.

(2) Освен в особено отговорни случаи, описани в този раздел, съобщенията могат да бъдат предавани речево и тогава четирите указани термина по ал. 1 означават съответно "изходящ от", "казано (от кого)", "казано (на кого)" и "изслушан от".

Чл. 726. Съобщенията за целите на ОВД се изпращат от съответните органи за ОВД или от ВС съгласно изискванията по раздел IV от тази глава, освен когато по специална договореност по места органите за ОВД могат да възложат отговорността за съставяне на съобщението за движение на пилота, на оператора или на упълномощен от оператора представител.

Чл. 727. Отговорността за съставяне на съобщенията за движение, контрол и полетно-информационни съобщения за други цели, различни от тези за обслужване на въздушното движение (например за оперативен контрол), се възлагат на пилота, на оператора или на упълномощен от оператора представител, с изключение на случаите по Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България.

Чл. 728. (1) Съобщението за полетен план и промените към него и съобщението за анулиране на полетен план, освен случаите по чл. 729, се адресират само до органите за ОВД от раздел VI на тази глава.

(2) Съгласно действащите договорености по места съобщението по ал. 1 може да се адресира и до други органи за ОВД или определени работни места в тези органи, а също и на други получатели.

Чл. 729. По искане на оператора аварийното съобщение и съобщението за движение, които едновременно се предават на органите за ОВД, се адресират също до:

1. един получател на летището на кацане или на летището на излитане; и
2. не повече от два органа за КВД, осъществяващи контрола на полетите, като тези получатели са указани от оператора или упълномощен от оператора представител.

Чл. 730. По искане на оператора съобщението за движение, последователно предавано от един орган за ОВД на друг и касаещо ВС, обслужването по оперативен контрол на което се осигурява от този оператор, при практическа възможност незабавно се предоставя на оператора или на упълномощения от оператора представител съгласно договореностите по места.

Чл. 731. Съобщенията при ОВД, които се предават по AFTN, съдържат:

1. информация за приоритет, съгласно който е необходимо да бъде предадено съобщението и за получателя, а също така указване на датата и времето на неговото попълване от съответната аеронавигационна неподвижна станция и индикатор на съставителя;
2. данни за ОВД, пред които при необходимост се дава информация за допълнителни адреси по чл. 738 и подготвени съгласно приложение № 3, тези данни се предават в текстови AFTN съобщения.

Чл. 732. (1) Индикаторът за приоритет се състои от съответния двубуквен индикатор за приоритет на съобщението, указан в скобите за съответната категория съобщение съгласно раздел I на тази глава.

(2) Предписаният ред за приоритет на предаваните съобщения по AFTN е, както следва:

1. приоритет на предаване 1, индикатор за приоритет SS;
2. приоритет на предаване 2, индикатор за приоритет DD или FF;
3. приоритет на предаване 3, индикатор за приоритет GG или KK.

Чл. 733. Адресът се състои от последователен ред индикатори на получателите - по един за всеки получател.

Чл. 734. Всеки индикатор на получателя се състои от осембуквен последователен ред от знаци, включващи в указания ред:

1. четирибуквения индикатор за местоположението съгласно ИКАО, присвоен на местоназначението;
2. трибуквения индекс съгласно ИКАО, обозначаващ авиационния пълномощен орган, служба или оператора, към който е адресирано съобщението, или в този случай, когато не е присвоен никакъв индекс, един от следните:
 - а) "YXY", когато получателят е военна служба/организация;
 - б) "ZZZ", когато получателят е ВС в полет;
 - в) "YYY" във всички други случаи;
3. буква X или еднобуквен индекс, указващ отдел или подразделение на организацията получател.

Чл. 735. (1) При адресиране на съобщението при ОВД органите за ОВД използват следните трибуквени индекси:

1. център, отговорен за FIR или горен FIR (UIR), ACC или FIC:
 - а) ако съобщението е за полет по ППП - "ZQZ";
 - б) ако съобщението е за полет по ПВП - "ZfZ";
2. летищна контролна кула - "ZTZ";
3. пункт за събиране на докладите за ОВД - "ZPZ".

(2) Други трибуквени индекси от органите за ОВД за дадените цели не се използват.

Чл. 736. Времето на попълване се обозначава с групата "дата-време", която се състои от шест цифри и указва датата и времето на попълване на съобщението от съответната аеронавигационна неподвижна станция за предаване.

Чл. 737. Индикаторът на съставителя се състои от осембуквен последователен ред, аналогичен на индикатора на получателя (виж чл. 734), който обозначава мястото на съставяне и организацията, съставила съобщението.

Чл. 738. (1) Когато в индикаторите за адрес и/или съставител се използват трибуквените индекси "YXY", "ZZZ" или "YYY", е необходимо в началото на текста да се укаже името на организацията или принадлежността на съответното ВС.

(2) Допълненията по ал. 1 се включват в същата последователност като индикаторите на получателя и/или индикатора на съставителя.

(3) Ако допълненията са няколко, след последното се поставя думата "STOP".

(4) Когато има едно или няколко допълнения на адресните индикатори на получателя плюс едно допълнение за индикатора на съставителя, преди допълнението за адресния индикатор на съставителя се поставя думата "FROM".

Раздел III

Подготовка и предаване на съобщението

Чл. 739. Съобщението за ОВД се подготвя и предава с използване на описаните в приложение № 4 стандартни текстове в стандартна форма и съгласно стандартните условни обозначения на данни.

Чл. 740. (1) При обмена на устни съобщения между органите за ОВД като доказателство за приемането на съобщението служи устното потвърждение.

(2) В случаите по ал. 1 не се изисква писмено потвърждение.

Раздел IV

Методи за обмен на съобщенията

Чл. 741. Изискванията за навременното предоставяне на съобщенията за обмен на данни при контрол на въздушното движение и процедурите за управление на потоците въздушно движение определят метода за обмен.

Чл. 742. Методите за обмен на съобщенията зависят от наличните канали за комуникация, изпълняваните функции, типа на данните, подлежащи на обмен, и средствата за тяхната обработка, които съществуват в съответните центрове.

Чл. 743. Полетен план за полет, който подлежи на УПВД, се попълва и изпраща не по-късно от 3 h преди разчетното време за начало на движение "ЕОВТ".

Чл. 744. В попълнените преди началото на полета данни от полетния план при необходимост се внасят промени за времената, нивата и маршрута, както и друга важна информация.

Чл. 745. Съобщението за попълнен полетен план и неговите промени се адресират до IFPS, която ги изпраща едновременно до първия център по маршрута, до всички други органи за ОВД по маршрута на полета, които нямат възможност да получат или обработят данните за текущия полетен план, и до съответните органи по управление на потоците въздушно движение.

Чл. 746. Обменът на информация между последователно разположени контролни сектори и/или контролни центрове по време на полета на ВС се осъществява чрез процес на координация и предаване на контрола, включващ:

1. обявяване на полета и на предлаганите условия за предаване на контрола;
2. координиране на условията за предаване и приемане, следвани от приемане на

контрола от приемащия орган.

Чл. 747. (1) Полетът се обявява чрез предаване на съобщение за текущ полетен план, което съдържа всички данни за ОВД, или чрез предаване на съобщение за разчетни данни, което съдържа предлаганите условия за предаване.

(2) Съобщението за разчетните данни се използва само когато приемащият орган за ОВД вече има обновени основни данни за полетния план.

Чл. 748. Когато приемащият орган за ОВД не е съгласен с предлаганите условия за предаване, той отказва приемането на ВС и предприема по-нататъшни действия по координация, предлагайки алтернативни приемливи условия.

Чл. 749. Процесът на координация се счита за завършен, когато предлаганите условия, съдържащи се в съобщението за текущ полетен план, в съобщението за разчетни данни или в едно или няколко алтернативни предложения, осигуряват спазването на оперативните или логическите процедури.

Чл. 750. (1) Ако не е получено оперативно потвърждение, приемащият компютър автоматично предава съобщение за логическо потвърждение с цел осигуряване на интегритет в процеса на координация при използване на линия за връзка "компютър-компютър".

(2) Съобщението по ал. 1 се предава, след като данните бъдат получени и обработката им достигне етап, който позволява при отказ на приемащия компютър информацията да бъде доведена до знание на съответния РП.

Чл. 751. Предаването на контрола се осъществява или чрез непосредствен обмен на съобщения между приемащия и предаващия орган, или без такъв обмен, ако между двата органа съществува договор за това.

Чл. 752. (1) Когато при предаването на контрола на ВС се осъществява обмен на данни, предложението за предаване включва радарна информация, ако това е целесъобразно.

(2) Тъй като предложението по ал. 1 е свързано с по-рано предадени данни за координацията, допълнителна координация не се изисква, а само потвърждение.

Чл. 753. Ако след получаването на радарната информация приемащият център не може веднага да опознае ВС, се осъществява допълнителен обмен за получаване на нова радарна информация, ако това е целесъобразно.

Чл. 754. След приемане на контрола на ВС приемащият орган завършва процеса на предаване на контрола чрез предаване на съобщение за приемане на контрола до предаващия орган, ако между тези органи не съществуват специфични договорености.

Чл. 755. Когато се изискват основни или допълнителни данни за полетния план, съобщението, съдържащо искане, се адресира до този орган за ОВД, който е най-вероятно да има достъп до необходимите данни.

Чл. 756. Ако исканата информация е налице, се предава съобщение за попълнен или допълнителен полетен план.

Раздел V

Аварийни съобщения

Чл. 757. Различните обстоятелства, които съпътстват всяко известно или предполагаемо аварийно състояние, не позволяват да бъдат разработени стандартни типове съобщения за използване при комуникация в аварийни състояния, освен указаното в този раздел.

Чл. 758. (1) Когато органът за ОВД счете, че ВС се намира в аварийно състояние, той предава съобщение за аварийно оповестяване ALR до всеки орган за ОВД, който може да

има отношение към полета на даденото ВС, и до съответния център за търсене и спасяване.

(2) Съобщение за аварийно оповестяване съдържа частта от указаната в приложение № 3, т. 1 информация, която е налична или може да бъде получена.

Чл. 759. При договореност между органите за ОВД съобщението ALR, предадено от органа, използващ оборудване за автоматизирана обработка на данни, може да бъде предадено като съобщение за промяна, като се допълни с речево съобщение за уточняване на детайлите, определени за включване в съобщението ALR.

Чл. 760. Когато на органа за ОВД стане известно, че в неговия район има ВС със загуба на комуникация, се предава съобщение за загуба на комуникация (RCF) на всички органи за ОВД по маршрута на полета, които са получили разчетни данни.

Чл. 761. Ако следващият по маршрута на полета орган за ОВД не е получил основни данни за полетния план, тъй като трябва да получи съобщение за текущ полетен план в процеса на координацията, на този орган за ОВД се предават съобщения RCF и CPL. На свой ред този орган за ОВД предава съобщения RCF и CPL на следващия по маршрута орган за ОВД.

Раздел VI

Съобщения за движение и контрол

Чл. 762. Съобщенията за актуализиране на попълнен полетен план са за:

1. попълнен полетен план;
2. закъснение;
3. промяна;
4. отмяна на полетния план;
5. отлитане;
6. кацане.

Чл. 763. Когато не се използват процедурите за повтарящ се полетен план и не се предават съобщения за текущ полетен план, се предава съобщение за попълнен полетен план FPL за всички полети, за които е бил попълнен и предоставен полетен план с цел осигуряване на КВД, полетно-информационно обслужване или аварийно оповестително обслужване на ВС по целия маршрут на полета или негова част.

Чл. 764. Когато полетът се изпълнява с междинни кацания и когато полетните планове за всеки етап на полета се представят на летището на първото излитане, се прилагат следните процедури:

1. летищната аеронавигационна служба на летището на първото излитане:
 - а) предава съобщение FPL за първия етап на полета;
 - б) предава отделно съобщение FPL за всеки следващ етап на полета, адресирано до ЛАС на съответното поредно летище на излитане;
2. летищната аеронавигационна служба на всяко поредно летище на излитане при получаването на съобщение FPL предприема действията, изисквани при представяне на полетния план на място.

Чл. 765. Когато в договорите за взаимодействие се изисква оказване на помощ при опознаването на ВС с цел премахване или намаляване на необходимостта от прехват в случай на отклонение на ВС от зададената пътна линия, съобщението FPL за полети по указан маршрут или части от маршрут в непосредствена близост от границите на FIR се изпраща и до центрове, отговарящи за FIR или UIR, допиращ се до такива маршрути и техните части.

Чл. 766. Съобщението FPL се обработва и предава незабавно след попълване на

полетния план.

Чл. 767. (1) Ако полетен план за полет, който ще се изпълнява изцяло в Европейския регион на ИКАО, се попълва повече от 24 h преди разчетното време за начало на движение, се указва датата на полета (DOF/).

(2) Ако полетният план се попълва по-малко от 24 h преди разчетното време за начало на движение, попълването на датата на полета не е задължително.

(3) Полетен план за полет, който ще се изпълнява по ППП, може да бъде попълнен повече от 24 h преди разчетното време за начало на движение, но не по-рано от 144 h (6 денонощия).

Чл. 768. (1) Съобщение за закъснение (DLA) се предава, когато излитането на ВС, за което са били изпратени основни данни за полетния план (FPL и RPL), закъснява с повече от 15 min от разчетното време за начало на движение, посочено в основните данни за полетния план.

(2) Когато на ВС е назначен CTOT поради въведени ограничения на потоците и се налага закъснение на това ВС с повече от 15 min, съобщението DLA не се адресира до IFPS.

Чл. 769. (1) За полети по ППП съобщение DLA се предава от оператора към IFPS.

(2) За полети по ПВП съобщение DLA се предава от оператора към всички получатели на основни данни за полетния план.

Чл. 770. (1) Съобщение за CHG се предава, когато е необходимо да се направи промяна в основни данни, които се съдържат в по-рано предадено съобщение FPL или RPL.

(2) Съобщение CHG се изпраща до тези получатели на основни данни за полетния план, за които се отнася тази промяна.

Чл. 771. В случай на промяна на статуса на 8.33 оборудвано ВС, планирано за полет в Европейския регион над FL 245 (или съответното полетно ниво според изискванията на отделните държави), трябва да бъде изпратено съобщение CHG със съответния попълнен индикатор, а в случай на RPL съобщението трябва да се изпрати не по-рано от 20 h преди разчетното време за начало на движение.

Чл. 772. (1) Съобщение за CNL се предава, когато се анулира полетът, за който по-рано са били разпространени основни данни.

(2) Органът за ОВД, обслужващ летището на излитане, предава съобщение CNL на тези органи за ОВД, които са получили основни данни за полетния план.

Чл. 773. Съобщение за излитане (DEP) се предава веднага след излитането на ВС за:

1. полети по ПВП;
2. полети по ППП, част от които ще се изпълни по ПВП;
3. полети, за които чуждестранна аеронавигационна организация изисква това.

Чл. 774. Съобщение DEP се предава от органите за ОВД, обслужващи летището на излитане, до всички получатели на основните данни за полетния план.

Чл. 775. При получаване на доклад за кацане органът за ОВД, обслужващ летището на кацане, предава съобщение за кацане (ARR):

1. за кацането на ВС на летището на кацане:

а) на АСС или FIC в района, на който е разположено летището на кацане, ако това се изисква от този орган;

б) на органа за ОВД на летището на излитане, който е съставил съобщението за полетен план, ако това съобщение съдържа искане за съобщение;

2. за кацането на ВС на запасно или друго летище:

а) на АСС или FIC в района, на който е разположено летище на кацане; и
б) на TWR на летището на кацане; и
в) на ЛАС на летището на излитане; и
г) на АСС или FIC, отговарящ за FIR или горен FIR, през които съгласно първоначалния полетен план е трябвало да бъде извършен полетът на ВС.

Чл. 776. Когато контролирано ВС със загуба на двустранна комуникация е кацнало, TWR на летището на кацане предава съобщение ARR:

1. за кацането на ВС:

а) на всички органи за ОВД, имащи отношение към дадения полет по времето на загубата на комуникацията; и

б) на всички други органи за ОВД, които може да са били оповестени;

2. за кацането на ВС на друго летище на органа за ОВД, обслужващ летището на кацане; след това този орган предава съобщение ARR на други органи за ОВД, имащи отношение към дадения полет или оповестени съгласно т. 1.

Раздел VII

Съобщения за координация

Чл. 777. Ако основните данни за полетния план (FPL или RPL), които трябва да бъдат допълнени с данни по координацията чрез съобщение за разчетни данни, още не са изпратени, всеки АСС предава съобщение за текущ полетен план на следващия АСС, а последният АСС - на TWR на летището на кацане за всеки контролиран полет и всеки полет, осигуряван с консултативно обслужване на въздушното движение по маршрута или части от маршрута.

Чл. 778. (1) Съобщението CPL се предава достатъчно рано, за да може органът за ОВД да получи информацията най-късно 20 min преди разчетното време на прелитане на ВС над точката за предаване на контрола или над граничната точка, в която контролът на ВС се поема от съответния орган, ако не е договорен друг период от време.

(2) Изискването по ал. 1 е валидно независимо от това, дали към времето на предаване на съобщението органът за ОВД, отговорен за съставяне на това съобщение, е приел контрола на ВС, или е установил комуникация с него.

Чл. 779. Когато съобщението CPL се предава на център, който не използва оборудване за автоматизирана обработка на данни, периодът от време по чл. 778, ал. 1 може да бъде недостатъчен и в този случай се договаря увеличен период от време.

Чл. 780. Съобщението CPL съдържа само информация за полета от входната точка на следващия контролиран район или консултативно въздушно пространство до летището на кацане.

Чл. 781. Когато има основни данни за полетния план (FPL или RPL), всеки АСС или FIC предава съобщение за разчетни данни (EST) до следващия АСС или FIC по маршрута на полета.

Чл. 782. (1) Съобщение EST се предава достатъчно рано, за да може органът за ОВД да получи информация най-късно 15 min преди разчетното време на прелитане на ВС над точката за предаване на контрола или над граничната точка, в която контролът на ВС се поема от съответния орган, ако не е договорен друг период от време.

(2) Изискването по ал. 1 е валидно независимо от това, дали към времето на предаване на съобщението органът за ОВД, отговорен за съставяне на това съобщение, е приел контрола на ВС, или е установил комуникация с него.

Чл. 783. Когато съобщението EST се предава на център, който не използва оборудване за автоматизирана обработка на данни, периодът от време по чл. 782, ал. 1

може да бъде недостатъчен и в този случай се договаря увеличен период от време.

Чл. 784. Съобщение за координация (CDN) се предава от приемащия на предаващия орган в процеса на координацията, когато първият предлага промяна на данните за координация, които се съдържат в по-рано получено съобщение CPL или EST.

Чл. 785. Ако предаващият орган иска да предложи промяна в получените от приемащия орган данни, които се съдържат в съобщението CDN, предава съобщение CDN на приемащия орган.

Чл. 786. Действията по чл. 784 и 785 продължават, докато процесът на координацията не завърши с предаването на съобщение за приемане (ACP) от единия от тези органи. Когато към съобщението CDN се предлага промяна, се използват линии на пряка речева комуникация.

Чл. 787. Ако след завършването на процеса на координацията един от органите за ОВД иска да предложи или уведоми за промяна в основните данни за полетния план или в условията за предаване на контрола, на другия орган се предава съобщение CDN и това изисква повторение на процеса на координация.

Чл. 788. (1) Повторният процес на координацията завършва с предаването на съобщение ACP.

(2) В процеса на повторна координация се използват линии на пряка речева комуникация.

Чл. 789. Ако между органите за КВД не съществува специална договореност съгласно чл. 694, приемащият орган изпраща на предаващия орган съобщение за приемане ACP, за да потвърди приемането на данните в съобщението CPL или EST.

Чл. 790. Приемащият или предаващият орган предава съобщение ACP, за да потвърди, че получените в съобщението CDN данни са приемливи и че процесът на координацията е завършен.

Чл. 791. Съобщението за логическо потвърждение (LAM) се използва само между компютри, използвани за ОВД.

Чл. 792. Компютърът за ОВД предава съобщение LAM в отговор на съобщение CPL, EST или друго съответно съобщение, получено и обработено до етап, позволяващ съдържаните се в него оперативни данни да бъдат получени от съответния РП.

Чл. 793. (1) При предаването на съобщение CPL или EST предаващият център установява съответен параметър за времето за реакция.

(2) Ако в периода от време, определен от параметъра по ал. 1, не постъпи съобщение LAM, се изпраща оперативно предупреждение и се преминава на телефонен и ръчен режим.

Раздел VIII

Допълнителни съобщения

Чл. 794. Съобщение за искане на полетен план (RQP) се предава, когато органът за ОВД иска да получи данните за полетния план, като това се използва при получаване на съобщение за ВС, за което не са получени основни данни за полетния план.

Чл. 795. (1) Съобщение RQP се изпраща към IFPS и предаващия орган за ОВД, изпратил съобщение EST, или към центъра, изпратил съобщение за обновяване на данни, за които съобщения липсват съответните основни данни за полетния план.

(2) Ако не е получено никакво съобщение, а ВС установи комуникация и поиска обслужване, съобщението RQP се предава до предходния орган за ОВД по маршрута на полета.

Чл. 796. (1) Съобщение за искане на допълнителен полетен план (RQS) се предава,

когато органът за ОВД иска да получи допълнителни данни за полетния план.

(2) Съобщението RQS се предава до ЛАС на летището на излитане, а в случай на попълване на полетния план по време на полет - до органа за ОВД, посочен в съобщението за полетния план.

Чл. 797. (1) Съобщение за допълнителен полетен план (SPL) се предава от ЛАС на летището на излитане до органите за ОВД, искащи допълнителна информация освен тази, която вече е предадена в съобщението CPL или FPL.

(2) При предаване на съобщение SPL по AFTN се присвоява същият индикатор за приоритет като на съобщението за запитване.

Раздел IX

Съобщения за контрол

Чл. 798. Съобщението за разрешение съдържа елементите, посочени в чл. 93 .

Чл. 799. Включените в разрешенията инструкции за нивата съдържат крейсерско ниво (нива) или при набор в крейсерски режим - диапазона на нивата и при необходимост:

1. точката, до която е валидно разрешението за нивото (нивата);
2. нивата, на които трябва да се осъществи прелитането на определени основни точки;
3. мястото или времето за начало на набор и снижение;
4. скоростта на набор и снижение;
5. подробни инструкции за нивата при излитане или при подход.

Чл. 800. Аеронавигационната станция или операторът, получил разрешение за ВС, носи отговорност за предаването на това разрешение на ВС в предвиденото или предполагаемото време и за незабавното уведомяване на органа за КВД, когато то не бъде предадено в определения период от време.

Чл. 801. (1) Персоналът, получаващ разрешения за предаване на ВС, предава тези разрешения при точно спазване на фразеологията, използвана в получените разрешения.

(2) Когато персоналът, предаващ разрешение на ВС, не е част от службите на ОВД, за спазване на фразеологията е необходимо да се постигне съответната договореност.

Чл. 802. Форматът на съобщението за доклад за местоположението и доклад от ВС и подлежащите на използване условни обозначения на данни са посочени в образца на формата "AIREP/AIREP SPECIAL" в приложение № 1, като се използват:

1. за съобщение за местоположение - раздел 1;
2. съобщение за доклад от ВС - раздел 1, следван съответно от раздел 2 и/или 3.

Раздел X

Полетно-информационни съобщения

Чл. 803. При отчитане на факторите, обуславящи характера на полетно-информационното обслужване, и осигуряването на информация за опасност от сблъскване на ВС, изпълняващо полет извън контролирано въздушно пространство, е невъзможно използването на стандартен текст за съобщение, съдържащо информация за трафик.

Чл. 804. (1) Когато съобщение, съдържащо информация за трафик, се предава, то съдържа необходимите данни за направлението на полета, разчетното време, нивото и точката, в която потенциално конфликтните ВС ще се разминат, задминат или сближат.

(2) Информацията по ал. 1 се дава така, че пилотът на съответното ВС да може ясно да оцени характера на опасността.

Чл. 805. В съобщение, съдържащо информация за основно движение, предавано на ВС, изпълняващо полет по ППП в контролирано въздушно пространство, се включва следното:

1. опознавателен индекс на ВС, за което се предава информацията;

2. текстът "ТРАФИКЪТ Е ... / TRAFFIC IS" или "ДОПЪЛНИТЕЛНИЯТ ТРАФИК Е ... / ADDITIONAL TRAFFIC IS";

3. направление на полета на съответното ВС;

4. тип на съответното ВС;

5. крейсерско ниво на съответното ВС и разчетно време за прелитане на основната точка, разположена най-близо до мястото, където ВС ще си пресекат нивата.

Чл. 806. В съобщение, съдържащо информация за основно местно движение, се включват:

1. опознавателен индекс на ВС, за което се предава информацията;

2. при необходимост текстът "ТРАФИКЪТ Е .../TRAFFIC IS" или "ДОПЪЛНИТЕЛНИЯТ ТРАФИК Е ... / ADDITIONAL TRAFFIC IS";

3. описание на основното местно движение, позволяващо на пилота да го разпознае, например тип, категория по скорост и/или цвят на ВС, тип на транспортното средство и други;

4. местоположение на основното местно движение спрямо ВС и посока на движението.

Чл. 807. Когато ВС преминава от полет по ППП към полет по ПВП и е вероятно полетът да не може да бъде изпълнен изцяло при визуални метеорологични условия, на екипажа на ВС се предава информация по следния начин:

ТАБЛИЦА

Чл. 808. (1) Информацията за метеорологичните условия на летището, предавана на ВС от съответните органи за ОВД, се предоставя на органа за ОВД като метеорологични сведения, които се предават от съответния метеорологичен орган и при необходимост допълнени, за долитащи и отлитащи ВС с информация от дисплеите, свързани с метеорологичните датчици (в частност тези, които измерват приземния вятър и видимостта на ПИК) и разположени при органите за ОВД.

(2) Метеорологични сведения по ал. 1 са:

1. локални редовни и специални метеорологични сведения, разпространявани на летището и предназначени за долитащи и отлитащи ВС;

2. метеорологични сведения, разпространявани извън пределите на летището, обменът на които се осъществява в кодова форма METAR и SPECI, и предназначени за ВС, изпълняващи полет по маршрут.

Чл. 809. Метеорологичната информация по чл. 808 трябва да бъде взета от метеорологичните сведения и да отговаря на изискванията по чл. 810 - 828 .

Чл. 810. В метеорологичните доклади средните стойности на посоката и скоростта на приземния вятър и значителните им промени се указват, както следва:

1. посоката се дава в градуси спрямо истинския северен меридиан;

2. скоростта се дава във възли (kt);

3. всички вариации на посоката и скоростта се отнасят за предходните 10 min;

4. вариациите на посоката се дават, когато общата вариация е 60° или повече; когато средната скорост е по-голяма (3 kt) и вариацията на посоката на вятъра е по-малка от 180°, това се изразява чрез указване на двете крайни посоки, в границите на които се наблюдава промяната на посоката на вятъра; в останалите случаи се използва съкращението "VRB", след което следва средната стойност на скоростта без указване на средната посока на вятъра; вариациите на скоростите (поривите) се съобщават само когато отклонението от средната стойност на скоростта е 10 kt (5 m/s) или повече.

Чл. 811. (1) Информацията за посока на приземния вятър, която се предоставя на

органице за ОВД от съответните метеорологични служби, е в градуси спрямо истинския север.

(2) Информацията за посоката на приземния вятър, получена от използвания за целите на ОВД указател за посока на приземния вятър, която се предава на екипажите на ВС от органице за ОВД, е в магнитни градуси.

Чл. 812. В локалните редовни и специални метеорологични сведения, разпространявани на летището:

1. периодът за осредняване на посоката и скоростта на приземния вятър е 2 min;
2. вариациите на скоростта се указват като максимална и минимална достигната стойност на скоростта;
3. при възможност в сведенията за излитащи ВС слаб и променлив приземен вятър със скорост 3 kt или по-малко се включва диапазонът на вариациите на посоката на вятъра.

Чл. 813. (1) В метеорологичните сведения, разпространявани извън летището:

1. периодът за осредняване на посоката и скоростта на приземния вятър е 10 min;
2. вариациите на скоростта се изразяват чрез достигнатата максимална стойност.

(2) В метеорологичните сведения, разпространявани извън летището, минималните стойности на скоростта не се включват.

Чл. 814. Видимостта, включваща съществени вариации по посока, се указва, както следва:

1. видимост, по-малка от 500 m - в стъпки през 50 m;
2. видимост 500 m и повече, но не повече от 5000 m - в стъпки през 100 m;
3. видимост 5000 m и повече, но не повече от 10 km - в стъпки по 1 km;
4. видимост 10 km и повече се указва като 10 km, освен когато условията позволяват да се използва терминът "CAVOK".

Чл. 815. В локалните редовни и специални метеорологични сведения, разпространявани на летището, данните за видимостта се явяват представителни за:

1. зоната за излитане и набор - за излитащи ВС;
2. зоната за подход и кацане - за долитащи ВС.

Чл. 816. (1) В метеорологичните сведения, разпространявани извън летището в кодова форма METAR и SPECI, данните за видимостта са представителни за летището или неговата околност, като в случай на значителни вариации на видимостта по посока се съобщават:

1. преобладаващата видимост; и
2. минималната видимост с указване на посоката на наблюдението.

(2) Явление, което не се наблюдава на летището, но е не по-далече от около 8 km от периметъра му, се указва с "VC", което означава "в околността"; използва се само в сведенията в кодова форма METAR/SPECI.

Чл. 817. (1) Стойностите на видимостта на ПИК (RVR) в зависимост от наличните данни на наблюдението:

1. до 400 m се указват във величини, кратни на 25 m;
2. между 400 и 800 m се указват във величини, кратни на 50 m;
3. при стойности, по-големи от 800 m, във величини, кратни на 100 m.

(2) Стойности на видимостта на ПИК, които не съвпадат с точна стойност от използваната скала за предоставяне на данни, се закръгляват към по-малката стойност на най-близката величина от скалата за предоставяне на данни.

Чл. 818. В локалните редовни и специални метеорологични сведения, разпространявани на летището, периодът на осредняване на RVR е 1 min и:

1. когато видимостта на ПИК:

а) превишава максималната стойност, която може да бъде определена с помощта на използваните системи, тя се указва като превишаваща определено разстояние, например: "RVR RWY 27 ABV 1200 M", където числото 1200 m е максималната стойност, която може да бъде определена от използваната система; или

б) е по-малка от минималната стойност, която може да бъде определена с помощта на използваната система, тя се указва като стойност, по-малка от определеното разстояние, например: "RVR RWY 09 BLW 150 M";

2. когато наблюдението на видимостта на ПИК се извършва:

а) в една точка на ПИК на разстояние примерно 300 m от прага, RVR се съобщава без указване на местоположението на тази точка, например: "RVR RWY 20 600 M"; или

б) в няколко точки, разположени в края на ПИК, първоначално се дава стойността в зоната за кацане, а след това - стойностите за средната и крайната точка на ПИК; в метеорологичните сведения точките, към които се отнасят тези стойности, се указват като: ТОЧКА НА ОПИРАНЕ - TDZ, СРЕДНА ТОЧКА - MID, и КРАЙНА ТОЧКА - END, например: "RVR RWY 27 TDZ 600 M MID 400 M END 400 M";

3. когато се използват няколко ПИК, наличните стойности на видимостта на ПИК се указват за всяка ПИК (максимум за четири) и ПИК, за която те се отнасят, например: "RVR RWY 27 800 M, RWY 20 700 M"; ако има данни за видимостта само за една ПИК, тази ПИК следва да се укаже, например: "RVR RWY 20 600 M";

4. ако се дават стойностите за трите точки, те могат да не се указват, при условие че стойностите се предават точно в установения ред, например: "RVR RWY 27 600 M 400 M 400 M".

Чл. 819. В метеорологичните сведения, разпространявани извън летището, периодът на осредняване на RVR е 10 min и:

1. се съобщават само стойности, представителни за зоната на приземяване, без указване на точките от ПИК;

2. когато за кацане съществуват няколко ПИК, се включват стойности на видимостта на ПИК за зоната на приземяване на всички ПИК (максимум до четири) и се указва ПИК, за която те се отнасят, например: "RWY 27 RVR 800 M, RWY 20 700 M";

3. когато стойностите на видимостта на ПИК в течение на 10-минутния период, непосредствено предшестваш наблюдението, свидетелстват за ясно изразена тенденция, например средната стойност за първите 5 min се различава със 100 m или повече от средната стойност за втория 5-минутен период, тя се указва със съкращението U за тенденция към подобряване и със съкращението D за тенденция към влошаване, например "RVR RWY 12 300M/D";

4. когато промените на видимостта на ПИК в течение на 10-минутния период, непосредствено предшестваш наблюдението, не свидетелстват за ясно изразена тенденция, тя се указва със съкращението N;

5. когато едноминутната стойност на видимостта на ПИК в течение на 10-минутния период, непосредствено предшестваш наблюдението, се различава от средната стойност с 50 m или повече от 20 %, в зависимост от това, кое е по-голямото, вместо средната стойност за 10 min се включват едноминутните минимални и максимални стойности, например "RVR RWY 18 MNM700M MAX1100M".

Чл. 820. В метеорологичните сведения се указват следните типове метеорологични явления в момента:

1. ръмеж;

2. дъжд;
3. сняг;
4. снежни зърна;
5. ледени кристали (диамантен прах);
6. град;
7. малки ледени зърна или снежни зърна;
8. мъгла;
9. димка;
10. пясък;
11. прах;
12. омара;
13. пушек;
14. вулканична пепел;
15. прашни/пясъчни вихри (прашни вихри);
16. шквал;
17. фуниевиден облак (торнадо или смерч);
18. прашна буря; и
19. пясъчна буря.

Чл. 821. Характеристиките на метеорологичните явления при необходимост се съобщават заедно с указване на типа по чл. 820 : гръмотевична буря, краткотраен (за валеж), преохладен (за валеж), носещ се ниско по земята, приземна, частична, градушка.

Чл. 822. Указва се съответната интензивност (слаба, умерена, силна) или при необходимост значимите явления в околността на летището.

Чл. 823. (1) Количеството и видът на облаците се предоставят в следния ред:

1. количество - с използване на съкращенията "FEW" (1 - 2 осми), "SCT" (3 - 4 осми), "BKN" (5 - 7 осми) или "OVC" (8 осми);

2. вид - само на купесто-дъждовните облаци (CB) или куполообразните конвективни облаци (TCU).

(2) Височината на най-ниския слой на облаците се дава в ft.

(3) Когато най-ниският слой на облаците е размит, разкъсан или бързо се променя, се указва минималната височина на най-ниския облак или част от облак заедно със съответното описание на характеристиките им.

(4) Ако няма облаци и съкращението "CAVOK" не е подходящо за описание на условията на времето, се използва съкращението "SKC".

(5) Когато се наблюдава облачност и се съобщават данни за вертикалната видимост, се използва съкращението "VER VIS", след което се указва стойността на вертикалната видимост.

Чл. 824. Температурата на въздуха и на точката на оросяване се указва с точност до най-близкото цяло число градуси по Целзий (pC), като наблюдаваните стойности, включващи 0,5 pC, се закръгляват към по-голямото най-близко цяло число градуси по Целзий.

Чл. 825. (1) Предоставените данни за настройка на висотомера са по QNH, а данните за настройка на висотомера по QFE се предоставят по искане на екипажа.

(2) Данните за настройка на висотомера се дават в хектопаскали (hPa) и се закръгляват към най-близката по-малка стойност на цяло число хектопаскали.

Чл. 826. (1) Допълнителната информация включва всяка информация за метеорологичните условия в района на летището и подхода, минаването на втори кръг или

набор, включително местоположението на:

1. купесто-дъждовните облаци или гръмотевичните бури;
2. умерена или силна турбулентност;
3. срез на вятъра;
4. градушка;
5. активни шквалови линии;
6. умерено или силно обледенение;
7. преохладени валежи;
8. силни планински вълни;
9. пясъчни или прашни бури;
10. виелици, торнадо или смерч.

(2) Информацията по ал. 1 включва и всяка информация за по-ранни метеорологични явления, имащи важно експлоатационно значение (т.е. обледеняващи валежи; умерени или силни валежи; умерена или силна виелица; пясъчни или прашни бури; гръмотевична буря; торнадо или смерч; вулканичен прах), които са наблюдавани през периода след даването на последното съобщение или през последния час в зависимост от това кое е наблюдавано последно, но не и в момента на наблюдението.

Чл. 827. В метеорологичните сведения, разпространявани извън пределите на летището, се включва само информация за срез на вятъра и за преминали явления, имащи важно оперативно значение и указани в чл. 826 .

Чл. 828. Когато видимостта е 10 km и повече, отсъства облачност по-ниска от 1500 m (5000 ft) или по-ниска от най-голямата минимална абсолютна секторна височина в зависимост от това, коя стойност е по-голяма, и отсъстват купесто-дъждовна облачност и явления, имащи важно оперативно значение, указани в чл. 820 и 821 , информацията за видимостта на ПИК, времето в момента, количеството облаци, техния вид и височина се заменят с термина "CAVOK".

Раздел XI

Съобщения за работата на аеронавигационните средства

Чл. 829. (1) Съобщенията за работата на аеронавигационните средства се предават на ВС, от чиито полетен план е ясно, че експлоатационното състояние на съответното аеронавигационно средство може да повлияе на техния полет.

(2) Сведенията по ал. 1 съдържат необходимите данни за експлоатационното състояние на съответното средство и ако то не работи, в тях се указва кога ще бъде възстановена нормалната му работа.

Раздел XII

Съобщение, съдържащо информация за условията на летището

Чл. 830. (1) Когато се предоставя информация за условията на летището, тя се излъчва в ясна и кратка форма, за да може екипажът точно да оцени обстановката.

(2) Информация за условията на летището се дава и във всички случаи, когато РП счита това за необходимо в интерес на безопасността или по искане на екипажа.

(3) Ако информацията за условията на летището се дава по инициатива на РП, тя се предава без забавяне до всички заинтересовани ВС, за да могат екипажите своевременно да я използват.

Чл. 831. Информацията за наличие на вода на ПИК се предава на съответните ВС по инициатива на РП, като се използват следните термини:

1. ВЛАЖНА / DAMP - повърхността променя цвета си вследствие наличието на влага;
2. МОКРА / WET - повърхността е наводнена, но отсъстват локви;

- 3. ЛОКВИ / WATER PATCHES - наблюдават се отделни участъци с локви;
- 4. ЗАЛЯТА С ВОДА / FLOODED - наблюдават се значителни площи, покрити с локви.

Раздел XIII

Съобщение за доклад при инцидент

Чл. 832. (1) Ако ВС, участвало в инцидент, е планирано да кацне извън района на отговорност на органа за ОВД, където е станал инцидентът, органът за ОВД на летището на кацане да бъде уведомен за случилото се и да поиска доклад за инцидента от екипажа на това ВС.

(2) В съобщението по ал. 1 се включва следната информация:

- 1. тип на инцидента (AIRPROX, процедури или средства);
- 2. опознавателен индекс на съответното ВС;
- 3. време и местоположение в момента на инцидента;
- 4. кратки сведения за инцидента.

Глава дванадесета

ПРОЦЕДУРИ ПРИ АВАРИЙНИ СЪСТОЯНИЯ, ЗАГУБА НА КОМУНИКАЦИЯ И НЕПРЕДВИДЕНИ

ОБСТОЯТЕЛСТВА

Раздел I

Процедури при аварийно състояние

Чл. 833. (1) Различните обстоятелства при аварийно състояние не позволяват установяването на точни и подробни процедури, към които трябва да се придържат съответните органи, и описаните процедури са общо ръководство за персонала на органите за ОВД.

(2) При работа в аварийно състояние органите за КВД поддържат непрекъсната координация, а персоналят трябва да се ръководи от своите най-добри знания и умения.

Чл. 834. (1) Когато ВС е в аварийно състояние и РП не му е назначил вторичен код, екипажът на ВС поставя вторичен код 7700, режим А.

(2) Когато от ВС се обяви аварийно състояние, органът за ОВД предприема следните действия:

- 1. освен ако не е ясно посочено от ЕВС или е станало известно по друг начин, предприема всички необходими стъпки за осигуряване на:
 - а) опознаването и типа на ВС;
 - б) вида на аварийното състояние;
 - в) намеренията на екипажа;
 - г) местоположението и нивото на ВС;
- 2. взема решение за най-подходящия вид помощ, която може да бъде оказана;
- 3. иска съдействие от други органи за ОВД или други служби, които могат да окажат помощ на ВС;
- 4. осигурява на ЕВС всякаква поискана информация, както и друга допълнителна информация, като подробности за подходящи летища, минимални безопасни височини, метеорологична информация;
- 5. информира съответните органи за ОВД и власти съгласно местните инструкции.

Чл. 835. (1) Ако е възможно, промените на радиочестотата и вторичния код трябва да бъдат избягвани, като това се извършва само когато или ако на ВС може да бъде оказано по-добро обслужване.

(2) Инструкциите за маневриране към ВС с отказ на двигател трябва да бъдат

ограничени до минимум.

(3) Ако е възможно, ВС, намиращи се в близост до ВС в аварийно състояние, се информират за наличието на ВС, търпящо бедствие.

Чл. 836. Въздухоплавателно средство, за което е известно или се предполага, че се намира в аварийно състояние, включително и незаконна намеса, се ползва с пълно предимство пред останалите ВС.

Чл. 837. Персоналът на органа за ОВД трябва да бъде готов да разпознае всеки признак за това, че дадено ВС е подложено на незаконна намеса.

Чл. 838. При аварийно състояние ВС, оборудвано с транспондер, може да го използва:

1. в режим А, вторичен код 7500 - за да укаже, че е обект на незаконна намеса; или

2. в режим А, вторичен код 7700 - за да укаже, че е в сериозна и непосредствена опасност и се нуждае от незабавна помощ.

Раздел II

Незаконна намеса и заплаха от бомба на ВС

Чл. 839. Когато е известно или се предполага, че ВС е обект на незаконна намеса или заплаха за поставена бомба, органите за ОВД незабавно отговарят на повикването на това ВС или удовлетворяват неговите възможни искания, включително молба за предоставяне на информация за аеронавигационни средства, процедури и обслужвания по маршрута на полета и за всяко летище на предполагаемо кацане, и предприемат необходимите действия, за да осигурят изпълнението на полета във всички негови етапи.

Чл. 840. (1) При незаконна намеса или заплаха за поставена бомба органите за ОВД са длъжни да:

1. предават информация, подпомагаща безопасното изпълнение на полета, без да чакат отговор от ВС;

2. наблюдават и разчертават хода на полета с всички възможни налични средства и да координират предаването на контрола на ВС на съседни органи за ОВД, без да изискват предаване на съобщения или отговор по друг начин, ако с това ВС не се поддържа нормална комуникация;

3. информират съответните органи за ОВД, включително и тези в съседните FIR, които могат да имат отношение към хода на полета;

4. уведомяват:

а) оператора или упълномощен от него представител;

б) съответния център за търсене и спасяване съгласно действащите процедури за аварийно оповестяване;

в) назначения пълномощен орган по осигуряване на сигурността;

5. препредават съобщенията за обстоятелствата, свързани с незаконната намеса между ВС и назначените пълномощни органи.

(2) При спазване на условието по ал. 1, т. 3 се отчитат всички фактори, които могат да повлияят на хода на полета, включително запаса от гориво, както и възможността от неочаквани промени в маршрута и летище за кацане, за да може, доколкото практически е възможно по-скоро всеки орган за ОВД да бъде осигурен с информация за очаквано или възможно влитане на ВС в неговия район на отговорност.

Чл. 841. Органът за ОВД, който е получил информация за заплаха за поставена бомба или взривно устройство на борда на опознато ВС, прилага следните допълнителни процедури:

1. ако е в пряка комуникация с ВС - незабавно информира ЕВС за заплахата и за обстоятелствата, свързани със заплахата, или

2. ако не е в пряка комуникация с ВС - информира ЕВС по най-бързия начин чрез други органи за ОВД или по други канали.

Чл. 842. Органът за ОВД, който поддържа комуникация с ВС, установява намеренията на екипажа и докладва тези намерения на другите органи за ОВД, които могат да имат отношение към полета.

Чл. 843. Ръководителят на полети обслужва ВС по най-експедитивен начин, като осигурява до максимална степен безопасността на другите ВС и предотвратява подлагането на риск на персонала и наземните съоръжения.

Чл. 844. (1) Ръководителят на полети незабавно дава ново разрешение и осигурява до максимална степен поискано ново летище на кацане.

(2) Ръководителят на полети незабавно удовлетворява всяко искане от екипажа за набор или снижение с цел изравняване или намаляване разликата между атмосферното налягане и налягането в кабината.

Чл. 845. (1) Ръководителят на полети инструктира ВС, което се намира на земната повърхност, да остане възможно най-далече от други ВС и съоръжения и ако е целесъобразно, да освободи ПИК.

(2) Ръководителят на полети инструктира ВС да рулира до определена или изолирана зона за паркиране в съответствие с местните разпоредби. В случай, че екипажът незабавно сваля пътници или напуска ВС, другите ВС, автотранспортни средства или персонал трябва да се намират на безопасно разстояние от застрашеното ВС.

Чл. 846. Органите за ОВД нямат право да дават съвети или предложения за действията, които трябва да предприеме екипажът по отношение на взривното устройство.

Чл. 847. (1) На ВС, за което е известно или се предполага, че е обект на незаконна намеса или което по една или друга причина е необходимо да бъде изолирано от нормалната дейност на летището, РП дава разрешение да заеме указана изолирана стоянка.

(2) Когато няма стоянка или указаното място по ал. 1 е заето, РП дава разрешение на ВС да заеме участък или участъци, определени след съгласуване с администрацията на летището.

(3) В разрешението за рулиране РП указва маршрута за рулиране до съответната стоянка, като този маршрут се избира така, че да бъдат сведени до минимум опасностите за сигурността на хората, другите ВС и съоръженията на летището.

Раздел III

Аварийно снижение

Чл. 848. Когато ВС изпълнява полет в контролирано въздушно пространство и попадне в условия на неочаквана разхерметизация или отказ на система на ВС, който изисква аварийно снижение, ЕВС при възможност:

1. завива встрани от трасето, преди да започне аварийно снижение;
2. информира РП при първа възможност;
3. поставя на транспондера код 7700;
4. включва външните светлини на ВС;
5. визуално и чрез използване на бордната система наблюдава за конфликтни ВС по траекторията на снижение за избягване на сблъскване (ACAS);
6. координира последващите си намерения с органа за КВД.

Чл. 849. Въздухоплавателното средство не трябва да снижава по-ниско от минималната височина, публикувана в АИП на Република България, за съответното трасе (сектор от въздушното пространство).

Чл. 850. Незабавно след идентифицирането на ВС, изпълняващо аварийно снижение,

органите за КВД информират останалите ВС, с които поддържат комуникация за ВС, търпящо бедствие, и предприемат всички необходими действия за сепариране на останалите ВС.

Чл. 851. Предполага се, че ВС, получило радиопредаване за ВС, изпълняващо аварийно снижение, ще напусне указаните райони и ще прослушва съответната радиочестота за получаване на по-нататъшни разрешения от органите за КВД.

Чл. 852. В зависимост от ситуацията органът за КВД:

1. предлага на ЕВС, изпълняващо аварийно снижение, курс, който ВС да следва при възможност с цел осигуряване на сепарация с намиращите се в близост ВС;

2. информира ЕВС за минималната абсолютна височина за района, в който се изпълнява полетът само когато заявената от ЕВС височина на снижение е под съответната минимална абсолютна височина, както и за стойността на налягането, приведено към средното морско ниво - QNH, необходимо за настройка на висотомера;

3. възможно най-бързо осигурява сепарация по отношение на ВС, които летят по траектория, конфликтна на полета на ВС, търпящо бедствие, или предава информация за опасност от сблъскване в зависимост от конкретната ситуация.

Чл. 853. В случай на необходимост органът за КВД предава аварийно съобщение на работната честота или инициира предаването на такова съобщение с цел предупреждаване на останалите ВС за извършваното аварийно снижение.

Чл. 854. Органите за ОВД допълнително информират всички други органи/сектори за ОВД, които могат да имат отношение към полета.

Раздел IV

Загуба на комуникация "въздух-земя"

Чл. 855. Въздухоплавателно средство, оборудвано с транспондер в режим А, поставя вторичен код 7600, за да обозначи загубата на комуникация "въздух-земя".

Чл. 856. Когато органите за КВД не са в състояние да поддържат двустранна комуникация с ВС, изпълняващо полет в контролиран район или в контролирана зона, предприемат описаните в този раздел действия.

Чл. 857. След като стане известно за загуба на двустранна комуникация, органите за КВД предприемат действия, за да се убедят дали ВС може да приема предаванията им, като се изисква от ВС да изпълни указана маневра, която може да се наблюдава чрез радар или ако е възможно, ВС да предаде указан сигнал за потвърждение.

Чл. 858. (1) При установяване на двустранна загуба на комуникация "въздух-земя" органите за ОВД продължават да поддържат сепарацията между останалите ВС и ВС, загубило комуникация, а командирът на ВС, изгубило комуникация, изпълнява полета си съгласно следните процедури:

1. при контролиран полет, провеждан при ВМУ:

а) въвежда код 7600 на транспондера;

б) продължава полета при ВМУ;

в) каца на най-близкото подходящо летище;

г) докладва времето на кацане по най-бърз начин на органа за ОВД, в чиято зона на отговорност се намира;

2. при контролиран полет, провеждан при ПМУ:

а) въвежда код 7600 на транспондера;

б) поддържа последните зададени скорост и полетно ниво или минимална височина на полета, ако тя е по-висока от последното зададено полетно ниво за периода от 7 min, който започва да тече от най-късния от следните моменти:

ба) при полет по трасе без задължителни точки за доклад или при наличие на инструкции за пропускане на точките за доклад - от времето на достигане на последното полетно ниво или минимална височина на полета или от времето на поставяне на транспондера на код 7600;

бб) при полет по трасе със задължителни точки за доклад и без инструкции за пропускане на точките за доклад - от времето на достигане на последното зададено полетно ниво или минимална височина на полета, или от предварително докладваното от пилота разчетно време за достигане на задължителната точка за доклад, или от времето на пропуснат доклад за местоположение над задължителна точка за доклад;

в) установява полетно ниво и скорост съгласно попълнения полетен план, представен пред съответния орган за ОВД от пилота или упълномощено от него лице, без никакви последващи промени в него;

г) когато ВС е радарно-векторизирано или изпълнява полет по паралелна пътна линия на трасе за зонална навигация без ограничения, командирът се включва по най-прекия начин в маршрута, посочен в текущия полетен план, не по-късно от следващата основна точка, вземайки под внимание приложимата минимална височина на полета;

д) продължава полета по маршрута съгласно текущия полетен план до подходящото определено навигационно средство, обслужващо летището за кацане, и когато е необходимо да осигури изпълнението на буква "е", изчаква над това средство до започване на снижение;

е) започва снижение от навигационната точка, посочена в буква "д", в или колкото се може по-близо до последното получено и потвърдено очаквано време за подход, или ако не е получено и потвърдено очаквано време за подход, в или колкото се може по-близо до разчетното време за кацане, произтичащо от текущия полетен план;

ж) изпълнява стандартна процедура за инструментален подход, определена за съответното навигационно средство;

3. каца при възможност до 30 минути след по-късното време измежду двете времена - това, произтичащо от текущия полетен план, или последното потвърдено очаквано време за подход.

(2) Към ал. 1, т. 2, буква "г" относно маршрута, по който ВС трябва да изпълнява полета или времето за начало на снижение към летището за кацане, се използва полетният план, включващ промени, ако има такива, предизвикани от последвали разрешения.

Чл. 859. Пилотите на ВС трябва да отчитат, че то може да е извън зона с вторично радиолокационно покритие.

Чл. 860. Предприетите действия за осигуряване на необходимата сепарация престават да са на основа на предположенията по чл. 858 в случаите, когато:

1. е определено, че ВС се придържа към процедура, различаваща се от чл. 858; или

2. органите за КВД с помощта на електронни и други средства определят, че могат да се предприемат известни действия, които се отличават от описаните по чл. 858, без това да влияе на безопасността; или

3. когато е получена информация, че ВС е изпълнило кацане.

Чл. 861. (1) След като стане известно за загуба на двустранна комуникация, органите за КВД предават информация, описвайки действията, които предприемат, или инструкциите, които дават и които са оправдани от съществуващото аварийно състояние.

(2) Информацията или инструкциите по ал. 1 се предава на "Блинд" към ВС на честотите, които се предполага, че се прослушват от него, включително честотите за речева комуникация на съответните радионавигационни средства или тези за подход.

(3) Освен информацията по ал. 1 се предава информация и за:

1. метеорологичните условия, благоприятстващи изпълнението на процедури по пробиване на облаци в районите, където може да се избегне интензивно движение; и
2. метеорологичните условия в районите на подходящи летища.

Чл. 862. Ръководителят на полети предава информация на ВС, намиращи се в близост до предполагаемото местоположение на ВС в аварийно състояние, за типа на аварийното състояние и предприетите от екипажа на това ВС действия.

Чл. 863. След като недвусмислено стане известно за отказ на комуникацията с ВС, органът за ОВД, в чието въздушно пространство се провежда полетът, изпраща информация за отказа на комуникацията до следващия орган за ОВД по маршрута на полета. Районният контролен център, в чийто район е разположено летището на кацане, взема мерки за получаване на информация за запасното летище/летища и всякаква необходима информация, указана в полетния план, ако не разполага с такава.

Чл. 864. (1) Ако обстоятелствата показват, че дадено ВС, изпълняващо контролиран полет със загуба на комуникация, може да се отправи към едно от запасните летища, указани в попълнения полетен план, органът за КВД, обслужващ запасното летище, както и други органи за КВД, които могат да бъдат засегнати при възможна промяна на маршрута на полета, се информират за обстоятелствата на аварийното състояние и се изисква от тях да се опитат да установят комуникация с ВС във време, когато то вероятно може да бъде в пределите на зоната на действие на съответните средства за комуникация.

(2) Процедурите по ал. 1 се прилагат, когато на дадено ВС е предадено на "Блинд" разрешение за полет към запасно летище или когато метеорологичните условия на предполагаемото летище на кацане са такива, че е вероятно ВС да промени маршрута си и да се отправи към запасно летище.

Чл. 865. Когато орган за ОВД получи информация, че след загубата комуникацията с ВС е възстановена, или че ВС е изпълнило кацане, той информира органите за ОВД, в чиито райони ВС е изпълнявало полета, когато е загубена комуникация, и следващия орган за ОВД по маршрута на полета, като даде необходимата информация за по-нататъшния контрол на това ВС, ако полетът продължава.

Чл. 866. (1) Ако ВС не е явило в течение на 30 min след:

1. разчетното време на долитане, дадено от пилота; или
2. разчетното време на долитане, изчислено от АСС; или
3. последното потвърдено предполагаемо време на подход,

в зависимост от това, кое време е настъпило по-късно, необходимата информация за това ВС се предава на операторите или упълномощените от тях представители и на всички заинтересовани командири на ВС, като те преценяват дали да продължат изпълнението на полетите.

(2) Отговорността за решението за възстановяване на нормалното изпълнение на полетите или за предприемането на други действия носят операторите или техните представители и командири на ВС.

Раздел V

Оказване на съдействие на полети по ПВП

Чл. 867. (1) Полет по ПВП, докладван от ЕВС, че не е сигурен в местоположението си или има загуба на ориентировка, или навлиза в опасни метеорологични условия, се приема за полет в аварийно състояние и се обслужва като такъв.

(2) При обстоятелствата по ал. 1 РП комуникира кратко ясно и спокойно и на този етап от полета взема мерки да не се внушава съмнение за вина или небрежност, които

пилотът може да е проявил при подготовката или провеждането на полета.

(3) В зависимост от обстоятелствата и за да бъде оказано по-добро съдействие, РП отправя искане към пилота да предостави следната информация, която може да бъде използвана от РП при подпомагане на ВС:

1. условия на полета на ВС;
2. местоположение, ако е известно, и полетно ниво;
3. въздушна скорост и направление от последното известно местоположение, ако това е уместно;
4. опит на пилота;
5. бордно навигационно оборудване и удостоверяване дали на борда се получава навигационна информация и сигнали;
6. режим на транспондера и поставен код, ако е приложимо;
7. летища на излитане и кацане;
8. брой на лицата на борда;
9. запас от гориво.

Чл. 868. Ако комуникациите с ВС са слаби или са със смущения, РП предлага на ВС да заеме по-високо полетно ниво, при условие че метеорологичните условия и други обстоятелства позволяват това.

Чл. 869. (1) Навигационна помощ на пилота за определяне на местоположението на ВС може да бъде оказана от РП чрез използване на радар, пеленгатор, навигационни средства или визуален контакт с друго ВС.

(2) При осигуряване на навигационна помощ РП вземат мерки ВС да не навлезе в облаци.

(3) Ръководителят на полети отчита възможността полет по ПВП да се отклони при попадане във влошени метеорологични условия.

Чл. 870. Ръководителят на полети осигурява пилота на ВС с доклади и информация за близки подходящи летища, където са налице визуални метеорологични условия.

Чл. 871. (1) Ако пилотът докладва трудност или невъзможност за оставане във ВМУ, РП го информира за минималната абсолютна височина на полета за района, в който съответното ВС се намира или се счита, че се намира.

(2) Ако ВС е под полетното ниво по ал. 1 и местоположението на ВС е установено с достатъчна степен на вероятност, РП може да предложи пътна линия, курс или набор за извеждане на ВС на безопасно ниво.

Чл. 872. (1) Радарна помощ за полети по ПВП се осигурява само при поискване или съгласие от страна на пилота.

(2) Видът на радарното обслужване, което ще бъде осигурено, се уточнява съвместно с пилота.

Чл. 873. (1) Когато се осигурява радарно обслужване при неблагоприятни метеорологични условия, основната цел е ВС да бъде насочено към зона с ВМУ възможно най-бързо.

(2) Ръководителят на полети следи ВС да не навлезе в облаци.

Чл. 874. Ако обстоятелствата са такива, че попадането в ПМУ не може да бъде избегнато от пилота, могат да се използват следните процедури:

1. другите ВС на честотата, които не могат да предложат помощ, се инструктират да променят честотата, за да се осигури непрекъсната комуникация с ВС, на което се оказва съдействие или то се инструктира да промени честотата си;
2. осигурява се изпълнението на всички завои от ВС извън облаци, ако е възможно;

3. избягват се инструкции, включващи резки маневри;
4. инструкциите или предложенията за намаляване скоростта на ВС или спускане на колесника при възможност се изпълняват извън облаци.

Раздел VI

Други непредвидени обстоятелства по време на полет

Чл. 875. (1) Отклонило се ВС е ВС, което се е отклонило значително от предвидената пътна линия или докладва, че е загубило ориентировка.

(2) Неопознато ВС е ВС, което е било наблюдавано или за което е било докладвано, че се намира в даден район, но не е било опознато.

(3) Въздухоплавателно средство по едно и също време може да бъде считано от един орган за ОВД за отклонило се, а от друг - за неопознато.

Чл. 876. Органът за ОВД, узнал за отклонило се ВС, предприема следните мерки за оказване на съдействие на ВС и осигуряване на безопасност на полета:

1. когато местоположението на ВС е неизвестно, органът за ОВД:

а) се опитва да установи двустранна комуникация с екипажа на ВС, освен когато е вече установена;

б) използва всички налични средства за определяне местоположението;

в) информира другите органи за ОВД, в чиито райони ВС може да се е отклонило или може да навлезе, като се отчитат всички фактори, които могат да повлияят на навигацията на ВС при дадените обстоятелства;

г) информира съгласно установените процедури съответните военни органи и им осигурява полетен план и други данни за отклонилото се ВС;

д) иска от органите по букви "в" и "г" и от други ВС в полет всякакво съдействие за установяване на комуникация и определяне на местоположението на отклонилото се ВС.

Чл. 877. Навигационното съдействие е от особена важност, когато органът за ОВД установи, че ВС се отклонява и в резултат на това навлиза или се приближава към зона, където съществува риск от прехващане или друга заплаха за неговата безопасност.

Чл. 878. Когато местоположението на ВС е установено, органът за ОВД:

1. съобщава на ВС местоположението му и дава инструкции за коригиращи действия;

2. при необходимост предава на други органи за ОВД и съответните военни органи необходимата информация за отклонилото се ВС и дадените му препоръки.

Чл. 879. (1) При необходимост от осигуряване на обслужване на въздушното движение или изискване от съответните военни власти органът за ОВД, получил информация за неопознато ВС в своя район, прави всичко възможно да опознае ВС.

(2) По смисъла на ал. 1 органът за ОВД предприема действия, които са подходящи в дадените условия, както следва:

1. опитва да установи двустранна комуникация с ВС;

2. търси информация за полета от другите органи за ОВД и иска тяхното съдействие за установяване двустранна комуникация с ВС;

3. опитва да получи информация от другите ВС в този район.

Чл. 880. При необходимост веднага след като неопознатото ВС бъде идентифицирано, органът за ОВД информира съответния военен орган.

Чл. 881. Органът за ОВД, получил информация, че се извършва прехват на гражданско ВС в неговия район на отговорност, предприема следните подходящи в дадените условия действия:

1. опитва да установи двустранна комуникация с прехващаното ВС, като използва всички налични средства и аварийната радиочестота 121.5 MHz, освен ако вече е

установена такава комуникация;

2. информира пилота на прехващаното ВС за прехвата;
3. установява комуникация с органа за контрол на прехвата и поддържа двустранна комуникация с прехващача, като предава наличната информация за прехващаното ВС;
4. препредава според нуждите съобщения между прехващача или органа, осъществяващ контрол на прехвата и прехващаното ВС;
5. съгласувано с органа за контрол на прехвата взема всички необходими мерки за осигуряване безопасността на прехващаното ВС;
6. информира другите органи за ОВД от съседните райони за полетна информация, ако има вероятност ВС да се е отклонило от техните райони за полетна информация.

Чл. 882. Органът за ОВД, получил информация, че се извършва прехват на гражданско ВС извън неговия район на отговорност, предприема следните действия, доколкото са подходящи в дадените условия:

1. информира органа за ОВД, който обслужва района, където се осъществява прехватът, като му предоставя наличната информация, която ще помогне за опознаването на ВС, и предлага предприемане на действия съгласно чл. 881 ;
2. препредава съобщенията между прехващаното ВС, съответния орган за ОВД, органа за контрол на прехвата или прехващача.

Чл. 883. Въздухоплавателно средство в аварийно или друго спешно състояние може да се нуждае от изхвърляне на гориво, за да намали максималното си тегло при кацане с оглед изпълнение на безопасно кацане.

Чл. 884. (1) Въздухоплавателно средство изхвърля гориво само в определените от ГД ГВА и публикувани в АИП на Република България зони.

(2) Когато ВС ще изхвърля гориво, то съгласува с органа за ОВД:

1. маршрута, който ВС ще следва, и при възможност трябва да не включва населени места, като за предпочитане е да минава над водни площи и да е отдалечен от области, където е известно, че е имало гръмотевични бури или се очакват такива;
2. полетното ниво, което ще се използва и което не трябва да бъде по-ниско от 6000 ft;
3. продължителността на изхвърлянето на гориво.

Чл. 885. Ръководителят на полети сепарира всички известни ВС от ВС, изхвърлящо гориво, както следва:

1. хоризонтално - най-малко 10 NM зад ВС, изхвърлящо гориво;
2. вертикално - ако са зад ВС, изхвърлящо гориво, в рамките на 15 min полетно време или разстояние от 50 NM чрез:
 - а) най-малко 1000 ft - ако са над ВС, изхвърлящо гориво;
 - б) най-малко 3000 ft - ако са под ВС, изхвърлящо гориво.

Чл. 886. Ако ВС ще поддържа радиомълчание по време на изхвърлянето на гориво, се съгласуват:

1. честотата, която да бъде прослушвана от екипажа;
2. продължителността на радиомълчанието.

Чл. 887. Съседните органи за ОВД и сектори за контрол се информират за изхвърлянето на гориво и уведомяват да осъществят на своите честоти радиопредаване с предупредително съобщение за другите ВС да останат извън засегнатия район.

Чл. 888. При завършване на изхвърлянето на гориво съседните органи за ОВД и сектори за контрол се информират за възстановяване на нормални полети.

Чл. 889. (1) Органите за КВД трябва да бъдат подготвени за възможността, че свръхзвукови ВС, изпълняващи полет на нива над 15 000 m (49 000 ft), могат в редки

случаи да получат въздействие от високо ниво на слънчева космическа радиация, в резултат на което е необходимо да извършат снижение до по-ниски нива - възможно до нива, използвани за полети от дозвукови ВС или още по-ниски.

(2) Когато е известно или се предполага, че ситуацията по ал. 1 ще възникне, органите за КВД предприемат всички възможни действия за осигуряване безопасността на всички ВС, включително и всички дозвукови ВС, на чийто полет може да повлияе такова снижение.

Чл. 890. (1) Всички свръхзвукови ВС в определен участък от въздушното пространство могат да се окажат под влияние на космическа радиация и тази ситуация може да бъде придружена с влошаване или загуба на двустранната комуникация "въздух-земя".

(2) Преди радиацията да достигне критично ниво, ВС информира органите за КВД и когато е достигнато критичното ниво, иска разрешение за снижение.

(3) При възникнали ситуации ВС може да започнат снижение, без да дочакат разрешение, като уведомят органите за КВД възможно най-рано за предприетите действия в създалото се аварийно състояние.

Раздел VII

Непредвидени обстоятелства при КВД

Чл. 891. (1) Различните обстоятелства около всяка непредвидена ситуация включват и установяването на точни и подробни процедури, които да бъдат следвани.

(2) Процедурите, описани в този раздел, представляват общи насоки за персонала по обслужване на въздушното движение.

Чл. 892. (1) Непредвидените обстоятелства при КВД, които възпрепятстват РП да комуникира с ВС, което се намира под негов контрол, може да са причинени от отказ на наземно радиооборудване или от непредвидено блокиране на работната честота от предавателя на ВС.

(2) Продължителността на събитията по ал. 1 може да обхване голям период от време и РП незабавно предприема съответните действия за осигуряване безопасността на ВС.

Чл. 893. При пълен отказ на наземното радиооборудване, използвано за КВД, РП:

1. прави опит да установи комуникация на аварийната станция, включително и на честота 121.5 MHz;

2. незабавно информира за отказа съседните сектори или органи за КВД;

3. съобщава на съседните сектори или органи за КВД текущата въздушна обстановка;

4. когато е приложимо, иска съдействие от съседните сектори или органи за КВД за осигуряване на радарна или нерадарна сепарация и поддържане на контрола над ВС, с които те могат да установят комуникация;

5. дава инструкции на съседните сектори или органи за КВД да задържат извън района на отговорност на сектора или органа с отказ на оборудването всички ВС, изпълняващи контролирани полети, или да променят маршрута им, докато не бъде възстановено нормалното обслужване.

Чл. 894. (1) С цел намаляване влиянието на пълния отказ на наземното радиооборудване върху безопасността на полетите ДАНО установява процедури при непредвидени обстоятелства, които се изпълняват от съответните служби и органите за КВД в случаи на такива откази.

(2) Когато е удачно и приложимо, процедурите при непредвидени обстоятелства включват делегиране на контрола на съседни органи за КВД с цел незабавното осигуряване на минимално ниво на обслужване до възстановяването на работата на

наземното радиооборудване и докато не бъде възстановен нормалният начин на работа.

Чл. 895. В случай, че работната честота непреднамерено бъде блокирана от предавателя на ВС, РП предприема следните допълнителни действия:

1. прави опит за разпознаване на ВС, блокирало честотата;
2. ако бъде идентифицирано ВС, което е блокирало честотата, прави опит за установяване на комуникация с ВС, както следва:
 - а) на аварийна честота 121.5 MHz;
 - б) чрез процедурата SELCAL;
 - в) на честотата на оператора на ВС, ако е възможно;
 - г) на друга УКВ честота, определена за използване от екипажите за комуникация "въздух-въздух";
 - д) по други комуникационни средства;
 - е) чрез пряк контакт, ако ВС е на земята;
3. ако е установена комуникация с ВС, дава инструкция на екипажа за предприемане на незабавни действия за прекратяване на непреднамерени излъчвания на засегнатата контролна честота;
4. ако ВС, което е блокирало честотата, не бъде идентифицирано, РП прави опит за установяване на комуникация с ВС, както следва:
 - а) на аварийна честота 121.5 MHz;
 - б) на друга УКВ честота, определена за използване от екипажите за комуникация "въздух-въздух";
 - в) по други комуникационни средства.

Чл. 896. При незаконно използване на честота за КВД чрез фалшиви или подвеждащи излъчвания, които могат да засегнат безопасността на ВС, съответният орган за КВД:

1. коригира фалшивите или подвеждащите инструкции или разрешения, които вече са били излъчени;
2. съобщава на всички ВС, които се намират на засегнатата честота/честоти, че са излъчени фалшиви или подвеждащи инструкции или разрешения;
3. инструктира всички ВС, които се намират на засегнатата честота/честоти, да проверят всички инструкции и разрешения, преди да предприемат действия по прилагането им;
4. инструктира ВС да премине на друга честота, ако практически е възможно;
5. съобщава на всички засегнати ВС за прекратяването на излъчванията на фалшиви или подвеждащи инструкции или разрешения.

Чл. 897. Екипажите искат потвърждение от съответния орган за КВД на инструкциите или разрешенията, за които имат подозрения, че са фалшиви или подвеждащи.

Чл. 898. Когато се открие излъчването на фалшиви или подвеждащи инструкции и разрешения, съответните органи предприемат всички необходими действия за откриване местоположението на предавателя и за прекратяване на излъчванията.

Раздел VIII

Други процедури при непредвидени обстоятелства при КВД

Чл. 899. Ако по време на аварийно състояние не е възможно да се даде инструкция, която да осигури поддържането на приложимата хоризонтална сепарация, може да се използва аварийно сепариране, равно на половината от приложимия минимум за вертикална сепарация, както следва:

1. 500 ft между ВС във въздушно пространство, където се прилага минимална вертикална сепарация 1000 ft;

2. 1000 ft за ВС, което се намира във въздушно пространство, където се прилага минимална вертикална сепарация 2000 ft.

Чл. 900. (1) Когато РП прилага аварийно сепариране, се уведомява съответният екипаж за това и за използвания действителен минимум.

(2) На всички засегнати екипажи се осигурява информация за основно движение.

Раздел IX

Процедури при предупреждение за опасно сближение (STCA)

Чл. 901. Генерирането на предупреждения за опасно сближение е функция на системата за обработка на радарната информация, като целта на функцията STCA е да подпомага РП при сепариране на контролирани полети чрез своевременно генериране на предупреждение за възможно нарушение на минимумите за сепарация.

Чл. 902. (1) Функцията STCA следи за евентуално сближение на текущите и бъдещите, изчислени на база радарните данни триизмерни местоположения на ВС, оборудвани с транспондери за работа в режим С.

(2) Ако се прогнозира, че разстоянието между триизмерните местоположения на две ВС ще се намали под определения приложим минимум на сепарация в рамките на точно определено време, визуално и/или звуково се генерира предупреждение на работното място на РП, в чийто район на отговорност са тези ВС.

Чл. 903. В местните инструкции за използването на функцията STCA се указва:

1. типовете полети, които отговарят на условията за генериране на STCA;
2. секторите или районите във въздушното пространство, в рамките на които се въвежда функцията STCA;
3. методът на изобразяване на STCA пред РП;
4. параметрите за генериране на предупрежденията, както и времетраенето на предупрежденията;
5. условията, при които функцията STCA може да се забрани за отделни радарни символи;
6. приложимите процедури по отношение на полетите, за които е забранена функцията STCA.

Чл. 904. В случай че STCA се генерира за контролирани полети, РП незабавно предприема действия за осигуряване на прилагания минимум за сепарация.

Чл. 905. С изключение на случаите по чл. 906, ал. 3, след генериране на STCA, когато е нарушен минимумът за сепариране, РП попълва доклад за инцидент при първа възможност.

Чл. 906. (1) В ДАНО се запазват електронните записи на всички генерирани STCA.

(2) Данните и обстоятелствата за всяко генериране на STCA се анализират, за да се определи дали предупреждението е основателни или не.

(3) Неоснователните предупреждения, например тези, при които е приложена визуална сепарация, не се взимат под внимание.

(4) В ДАНО се прави статистически анализ на основателните предупреждения, за да се идентифицират евентуални недостатъци на структурата на въздушното пространство и на процедурите по КВД, както и да се следят общите нива на безопасност.

Раздел X

Процедури, прилагани към ВС, оборудвани с бордна система за избягване на сблъскване

Чл. 907. Информацията от бордната система за избягване на сблъскване (ACAS/TCAS) е предназначена за подпомагане на пилотите при избягване на сблъскване,

предоставяне на информация на пилота за въздушната обстановка и активното визуално откриване на конфликтното ВС.

Чл. 908. Нищо от процедурите, описани в чл. 909 , не освобождава командирите на ВС от задължението да използват своите знания и умения, както и правомощията си в избора на действие за разрешаване на конфликтната ситуация или предотвратяване на потенциално сблъскване.

Чл. 909. (1) Индикациите на ACAS се използват от пилотите, както следва:

1. пилотите не предприемат маневра вследствие на ТА (Traffic Advisories);
2. при получаването на ТА пилотът използва цялата налична информация, за да се приготви за съответните действия в случай че получи RA (Resolution Advisories);
3. при получаване на индикация RA пилотът:
 - а) незабавно реагира на RA, освен ако с това не застрашава безопасността на ВС;
 - б) следва указанията на RA, дори те да противоречат на инструкциите за маневриране получавани от РП;
 - в) не предприема маневриране в противоречие с RA;
 - г) възможно най-бързо, доколкото му позволява натовареността, докладва на органа за КВД за RA, включително за направлението на отклонението от текущите инструкции или разрешенията, дадени от органа за КВД;
 - д) стриктно изпълнява всяка промяна на RA;
 - е) ограничава до минимално необходимото отклонението от траекторията за изпълнение на RA;
 - ж) възстановява изпълнението на инструкциите или разрешенията на органа за КВД, след като конфликтната ситуация е преминала;
 - з) информира органа за КВД за възстановяването на изпълнението на текущите инструкции или разрешения.

(2) Предупрежденията за срыв на ВС, срез на вятъра и предупрежденията за сближение със земната повърхност имат приоритет пред индикациите на ACAS.

(3) Пилотът трябва да отчита, че визуално откритото от него ВС може да не бъде същото ВС, което е породило RA. Визуалното възприятие на конфликтната ситуация може да е подвеждащо, особено през нощта.

(4) При координация "ACAS - ACAS", издаващи RA, двете системи се допълват една друга за намаляване възможността от сблъскване. Изпълнението или непълнението на маневри, водещи до вертикална скорост, различна от указаната от RA, може да доведе до сблъсък с конфликтното ВС.

(5) Ръководителят на полети не може да знае за издаването на RA, освен ако не бъде информиран от пилота, и е възможно да даде инструкции, които са в противоречие с RA. Пилотът информира РП, когато не изпълнява инструкциите или разрешенията на РП, защото са различни от указанията на RA.

Чл. 910. (1) Процедурите при ОВД, прилагани спрямо ВС, оборудвани с ACAS, са аналогични на процедурите, прилагани към ВС, необорудвани с ACAS.

(2) Предотвратяването на сблъскване, осигуряването на съответното сепариране, предоставянето на информация за конфликтно въздушно движение и за възможните действия по предотвратяване на конфликта съответстват на прилаганите процедури при ОВД и не се отчитат възможностите на ВС, свързани с използването на ACAS.

Чл. 911. Когато пилотът съобщи за изпълнение на маневра съгласно препоръките на RA, РП не предприема никакви опити за промяна траекторията на полета на ВС, докато пилотът не съобщи за възстановяване на условията, зададени му в последните инструкции

или разрешения, но при необходимост предоставя информация за трафик.

Чл. 912. (1) След като дадено ВС е нарушило дадените от РП разрешения вследствие на действия, предприети в съответствие с RA, РП спира да носи отговорност за осигуряване на сепарирането на това ВС и ВС, пряко засегнати от маневрата, наложена в резултат на RA.

(2) В зависимост от въздушната обстановка РП трябва да се стреми да предостави трафик информация на ВС, засегнати от маневрата. Ръководителят на полети носи отговорност за осигуряване на безопасно сепариране между всички засегнати ВС, при положение че:

1. ръководителят на полети потвърди доклада на пилота, че ВС следва отново дадените от него разрешения;

2. ръководителят на полети потвърди доклада на пилота, че ВС следва отново дадените от него разрешения и даде алтернативни указания, които трябва да бъдат потвърдени от екипажа на ВС.

Чл. 913. Бордната система за избягване на сблъскване ACAS може да има значително влияние върху КВД и следователно работата на ACAS трябва да се следи при развитието на въздушната обстановка.

Чл. 914. След събитие, свързано с RA, или друго значително ACAS събитие пилотите и ръководителите на полети попълват доклад за инцидент по образец съгласно приложение № 5. Операторите и ДАНО изпращат докладите до публикуван в АИП на Република България адрес.

Чл. 915. Екипажът на ВС трябва да отчита, че РП може да не е информиран дали ВС е оборудвано с ACAS.

Раздел XI

Процедури при предупреждение за нарушаване на минималната безопасна абсолютна височина

Чл. 916. Генерирането на предупреждение за нарушаване на минималната безопасна абсолютна височина (MSAW) е функция на системата за обработка на радарната информация, като целта на функцията MSAW е да подпомага предотвратяването на сблъскване с терена на контролиран полет чрез своевременно генериране на предупреждение за възможно нарушение на минималната безопасна абсолютна височина.

Чл. 917. Функцията MSAW се използва за следене на докладваните нива от ВС, оборудвани с транспондери с възможност за работа в режим C, спрямо определените минимални безопасни абсолютни височини. Ако се открие или предскаже, че нивото на ВС ще бъде под прилаганата безопасна абсолютна височина, визуално и/или звуково се генерира предупреждение на работното място на РП, в чийто район на отговорност са тези ВС.

Чл. 918. В местните инструкции за използването на функцията MSAW се указват:

1. типовете полети, които отговарят на условията за генериране на MSAW;
2. секторите или районите във въздушното пространство, за които са определени минимални безопасни абсолютни височини и в рамките на които се въвежда функцията MSAW;
3. методът на изобразяване на MSAW пред РП;
4. параметрите за генериране и времетраене на предупреждения на функцията MSAW;
5. условията, при които функцията MSAW може да се забрани за отделни радарни символи;
6. приложимите процедури по отношение на полетите, за които е забранена

функцията MSAW.

Чл. 919. В случай че е генерирано MSAW съобщение за контролирани полети, РП незабавно предприема следните действия:

1. ако ВС са радарно векторирани - дава инструкции за незабавен набор до прилаганото безопасно полетно ниво и ако е необходимо избягване на сблъскване с терена, дава нов радарен курс;

2. в други случаи - незабавно информира екипажа за генерирането на предупреждение за нарушаване на минималната безопасна абсолютна височина и инструктира ВС да провери нивото си.

Чл. 920. След генерирането на MSAW предупреждения РП попълва доклад за инцидент само когато неволно е нарушена минималната безопасна абсолютна височина с потенциална възможност за сблъскване на контролирания полет с терена.

Раздел XII

Промяна на радиотелефонната позивна на ВС

Чл. 921. В интерес на безопасността органът за КВД може да даде инструкции на ВС да промени своята радиотелефонна позивна, когато сходството между две или повече радиотелефонни позивни на ВС е такова, че съществува вероятност от възникване на грешки.

Чл. 922. Всяка промяна на позивната е временна и се прилага само в пределите на въздушното пространство, където съществува вероятност от възникване на грешки.

Чл. 923. За предотвратяване на грешки органът за КВД при необходимост опознава ВС, на което се дават инструкции за промяна на позивната, като указва местоположението и полетното ниво.

Чл. 924. Органът за КВД, който е променил позивната на ВС, я променя повторно на позивната, указана в полетния план, преди да предаде ВС на друг орган за КВД, освен когато промяната на позивната е координирана между съответните органи за КВД.

Чл. 925. Съответният орган за КВД уведомява ВС, когато то трябва да премине към използване на позивната, указана в полетния план.

Раздел XIII

Специални процедури при непредвидени обстоятелства по време на полет в RVSM въздушно пространство

Чл. 926. Към непредвидените обстоятелства в полет, влияещи върху полетите на ВС в RVSM въздушно пространство, се отнасят обстоятелствата, оказващи въздействие върху способността на едно или няколко ВС да изпълняват полети в RVSM въздушно пространство, съгласно изискванията към бордното оборудване за вертикална навигация. Тези непредвидени обстоятелства в полет могат да възникнат в резултат на понижение на точността на бордното оборудване, свързано с поддържане на зададената височина на полета, и при изпълнение на полети в условията на турбулентност.

Чл. 927. (1) Екипажът на ВС при първа възможност информира РП за обстоятелствата, при които ВС не може да изпълнява изискванията за провеждане на полети в RVSM въздушно пространство.

(2) В случаите по ал. 1 екипажът на ВС получава промяна на разрешението, по възможност преди да започне отклонение от маршрута на полета и/или полетното ниво. Когато не може да се получи промяна на разрешението, преди това отклонение екипажът на ВС получава промяна на разрешението впоследствие и при първа възможност.

Чл. 928. Ръководителят на полети оказва всяко възможно съдействие на екипажа на ВС, попаднал в непредвидени обстоятелства в полет. Последващите действия на РП

зависят от намеренията на екипажа, въздушната ситуация и реалното развитие на ситуацията.

Чл. 929. След доклад от ЕВС за отказ на оборудване, необходимо за полети в RVSM въздушно пространство, РП счита съответното ВС за несертифицирано за полети в RVSM въздушно пространство.

Чл. 930. (1) Ръководителят на полети незабавно прилага минимална вертикална сепарация 600 m (2000 ft) или необходимата хоризонтална такава между ВС, докладвало отказ на оборудване за полети в RVSM въздушно пространство, и всички останали ВС, изпълняващи полети в това ВП.

(2) По възможност РП извежда ВС, докладвало отказ на оборудване за полети в RVSM въздушното пространство.

Чл. 931. Екипажът на ВС при първа възможност информира РП за възстановяване работата на бордното оборудване и готовност за изпълнение на полет в RVSM въздушно пространство.

Чл. 932. Първият АСС, който получи информация за промяна на статуса на ВС за полети в RVSM въздушно пространство, осъществява съответната координация със съседните АСС.

Раздел XIV

Непрогнозирана силна турбулентност

Чл. 933. (1) Екипажът на ВС информира РП, когато ВС, изпълняващо полети в RVSM въздушно пространство, попадне в район със силна турбулентност, дължаща се на метеорологичните условия, или турбулентна следа, която по преценка на ЕВС влияе върху способността на ВС да поддържа разрешеното полетно ниво.

(2) В случаите по ал. 1 РП осигурява необходимата хоризонтална сепарация или вертикална сепарация 600 m (2000 ft).

Чл. 934. Ръководителят на полети по възможност осигурява желаните от ЕВС полетно ниво и/или промени в маршрута на полета и при необходимост предава на ЕВС информация за въздушното движение.

Чл. 935. Ръководителят на полети събира доклади от ВС, за да определи необходимостта от временно прекратяване използването на RVSM изцяло или в определен слой от полетни нива и/или район.

Чл. 936. Районен контролен център, който временно прекратява прилагането на RVSM, извършва предварителна координация със съседните АСС и при необходимост обявява промени на капацитетите на секторите за КВД, за да осигури подреден поток въздушно движение при предаване на КВД от един АСС на друг.

Раздел XV

Прогнозирана силна турбулентност

Чл. 937. Ако временното прекратяване прилагането на RVSM се основава на метеорологична прогноза за силна турбулентност, органите за КВД определят конкретните полетни нива, район и периода от време, за които това се отнася.

Чл. 938. В случай на временно прекратяване на прилагането на RVSM съответният АСС, прекратил прилагането на RVSM, координира със съседните АСС полетните нива, на които ще се осъществява предаването на КВД, освен ако това е описано в договорите за взаимодействие. АСС, който временно прекратява прилагането на RVSM, също така координира със съседните АСС и променените капацитети на секторите за КВД при необходимост.

Раздел XVI

Процедури за провеждане на полети чрез използване на зонална навигация (RNAV)

Чл. 939. В случай че ВС не отговаря на изискванията за полет по зонална навигация вследствие на отказ или понижение на точността на оборудването за зонална навигация, ЕВС иска промяна на разрешението.

Чл. 940. Действията на РП по отношение на ВС, което не отговаря на изискванията за полет по зонална навигация вследствие на отказ или понижение на точността на оборудването за зонална навигация, зависят от характера на докладвания отказ и въздушната обстановка. Продължаването на полета в съответствие с текущото разрешение е възможно в много от ситуациите. В случай че това е неизпълнимо, РП дава ново разрешение за продължаване на полета по VOR/DME навигация.

Чл. 941. При отказ или понижение на точността на оборудването за зонална навигация и при полет на ВС по RNAV трасе и невъзможност на ВС да изпълнява изискванията за навигационна точност за RNAV оборудването, РП прилага следните процедури:

1. информира следващия орган за КВД, като в края на съобщението за координация добавя фразата "RNAV OUT OF SERVICE";
2. инструктира ВС да следва по трасета за ОВД, определени от VOR/DME; или
3. при отсъствие на такива трасета инструктира ВС да следва по маршрут, обозначен с конвенционални навигационни средства, например VOR/DME; или
4. когато процедурите по т. 1, 2 и 3 са неприложими, РП векторира ВС до момента, в който то е в състояние да продължи полета си по собствена навигация.

Чл. 942. За държавни ВС, необорудвани за полети по трасетата за зонална навигация, но имащи навигационни характеристики, удовлетворяващи изискванията на RNP 5, при първоначално установяване на комуникация пилота добавя фразата "NEGATIVE RNAV" веднага след опознавателния индекс на ВС.

Чл. 943. За ВС по чл. 942 РП информира следващия орган за КВД, като в края на съобщението за координация добавя фразата "NEGATIVE RNAV".

Глава тринадесета
РАЗНИ ПРОЦЕДУРИ
Раздел I

Отговорност по отношение на военни ВС

Чл. 944. Органът за КВД може да намали минимумите за сепарация в зависимост от действията на военните органи и други извънредни обстоятелства само когато е получено конкретно писмено искане от пълномощния орган, притежаващ юрисдикцията над съответните ВС, и намалените минимума за сепарация ще се прилагат само по отношение на тези ВС.

Чл. 945. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изготвя и разпространява писмена инструкция, която отразява намалените минимума за сепарация.

Чл. 946. (1) За полети в група на крупни военни подразделения или за други военновъздушни операции временно може да се отделя въздушно пространство, като условията по отделянето на такова въздушно пространство се координират между ползвателите и центъра за планиране и разпределение на въздушното пространство.

(2) Координацията по ал. 1 се осъществява съгласно изискванията на Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България и завършва достатъчно рано, за да е възможно своевременното разпространение на съответната информация.

Раздел II

Отговорност по отношение на безпилотни неуправляеми аеростати

Чл. 947. (1) След получаване на информация за предполагаем полет и/или за пускане на среден или тежък безпилотен неуправляем аеростат органът за ОВД предприема действия за разпространението ѝ до всички заинтересовани органи.

(2) Информацията по ал. 1 включва следните данни:

1. индекс на полета на аеростата или кодово наименование на проекта;
2. класификация и описание на аеростата;
3. вторичен код или честота на NDB в зависимост от това, кое е приложимо;
4. място на пускане на аеростата;
5. разчетно/фактическо време за пускане или планиран период на пускания;
6. предполагаема посока на издигане;
7. крейсерско ниво (нива) (барометричната височина); и
8. разчетно изтекло време до пресичане на барометрична абсолютна височина 18 000 m (60 000 ft) или достигането на крейсерското ниво, ако то е на абсолютна височина 18 000 m (60 000 ft) или по-ниско, и разчетно местоположение.

Чл. 948. (1) Когато има достатъчно основания да се предполага, че тежък или среден безпилотен неуправляем аеростат ще пресече държавните граници, съответният орган за ОВД изпраща предварителна информация за предстоящото и състоялото се пускане на органа (органиците) за ОВД на съответната държава (държави) чрез NOTAM.

(2) При договореност между заинтересованите страни уведомяването за пускането на аеростата по ал. 1 може се осъществи в устна форма по линиите за пряка речева комуникация между съответните АСС/FIC.

Чл. 949. Органите за ОВД при възможност осъществяват радарно наблюдение на средните и тежките безпилотни неуправляеми аеростати и при необходимост, а също така по молба на пилота на което и да е ВС осигуряват радарно сепариране между това ВС и аеростати, които са опознати с помощта на радара или точното местоположение на които е известно.

Раздел III

Доклад за инцидент

Чл. 950. Докладът за инцидент се представя на "Специализираното звено за разследване на авиационни събития" към МТ и на съответния орган за ОВД, който има отношение към случая за инциденти при ОВД, като: сближаване на ВС (AIRPROX), неправилно излизане или наличие на препятствия на ПИК или други сериозни случаи, които водят до опасност за ВС вследствие на неправилни процедури, неспазване на установените процедури или отказ на наземни средства и др.

Чл. 951. (1) С цел повишаване на безопасността на полетите ГД ГВА установява процедури за представяне на доклади за инциденти, свързани със случаите на сближаване на ВС, и за резултатите на тяхното разследване.

(2) Степента на риска, възникващ в резултат на сближаване на ВС, се установява в процеса на разследването на инцидента. Класификацията на инцидентите се съдържа в Наредба № 13 за разследване на авиационни произшествия.

Чл. 952. (1) В хода на провеждане на разследването на инцидента, свързан със сближение на ВС, органът, занимаващ се с разследването на авиационните инциденти, разследва също така и аспектите, свързани с обслужването на въздушното движение.

(2) Типовата форма на доклад за инцидент и инструкции за попълване се съдържат в приложение № 4.

Раздел IV

Повтарящи се полетни планове

Чл. 953. (1) Повтарящите се полетни планове се попълват само за полети по ППП, изпълнявани редовно в един и същ ден (дни) от седмицата, в следващи една след друга седмици и най-малко 10 пъти или ежедневно за период най-малко 10 последователни дни.

(2) Елементите в повтарящия се полетен план трябва да са относително постоянни.

Чл. 954. Повтарящите се полетни планове обхващат целия полет от летището на излитане до летището на кацане.

Чл. 955. Повтарящи се полетни планове за полети, изпълнявани изцяло или отчасти във въздушното пространство на Република България, както и съобщения за промени и анулиране се изпращат на публикуваните адреси в АИП на Република България.

Чл. 956. (1) Повтарящите се полетни планове съдържат информация за:

1. срока за действие на полетния план;
2. дните за провеждане на полета;
3. опознавателния индекс на ВС;
4. типа на ВС;
5. категорията на турбулентната следа;
6. летището на излитане;
7. времето за начало на движение;
8. крейсерската скорост(и);
9. крейсерското ниво(а);
10. маршрута на полета;
11. летището на кацане;
12. общото разчетно изтекло време;
13. мястото, където при запитване може незабавно да бъде получена информация за:
 - а) запасните летища;
 - б) запаса от гориво;
 - в) общото число на лицата на борда;
 - г) аварийно-спасителното оборудване;
 - д) други сведения.

(2) Последователността на представяне на елементите по ал. 1 се определя съгласно приетия стандарт за представяне на повтарящ се полетен план.

Чл. 957. (1) Повтарящите се полетни планове се представят във вид на списък, съдържащ необходимите данни за полетния план, на специално разработена бланка за RPL или на носители на данни, пригодени за електронна обработка, както следва:

1. електронно предаване чрез e-mail във формат RPL - при договор между ДАНО и оператора;
2. магнитни дискети във формат RPL.

(2) Образец на бланката за RPL се съдържа в приложение № 1.

Чл. 958. Форматът за представяне в електронен вид или на магнитен диск, както и последователността на представяне на елементите се определят съгласно приетия стандарт за представяне на повтарящ се полетен план, публикуван в АИП на Република България.

Чл. 959. Повтарящите се полетни планове се изпращат по пощата от операторите в един екземпляр, така че да бъдат получени от IFPS най-малко 14 дни преди датата на първия полет, след което IFPS разпространява повтарящите се полетни планове до звеното за ОПД на ДАНО и съответните органи за ОВД.

Чл. 960. (1) Информацията за запасното летище(а) и допълнителните данни за

полетния план (информация, представяна в поле 19 от бланката за полетния план на ИКАО) трябва да бъде на разположение на оператора на летището на излитане или на друго съгласувано място с цел тя да бъде предадена на органите за КВД при поискване.

(2) Името на службата, където може да бъде получена информацията по ал. 1, се посочва в списъка на повтарящите се полетни планове.

Чл. 961. (1) Получаването на списъка с повтарящите се полетни планове и/или промените към него не се потвърждава от IFPS.

(2) Ако не бъдат отправени възражения, повтарящите се полетни планове се считат за потвърдени.

Чл. 962. (1) Звеното за ОПД на ДАНО получава от IFPS списъка с повтарящите се полетни планове за полети във въздушното пространство на Република България и/или промените към него.

(2) Ако не бъдат отправени възражения, повтарящите се полетни планове се считат за потвърдени.

Чл. 963. За да се избегне претоварване на органите за ОВД, не се приемат повтарящи се полетни планове за полети, които ще се провеждат на 25 декември.

Чл. 964. (1) Промените на повтарящите се полетни планове с постоянен характер, като включване на нови полетни планове и анулиране или промяна на включени в списъка полети, се представят във вид на промяна на списъка.

(2) Списъците по ал. 1 трябва да бъдат получени в IFPS не по-късно от 7 дни преди датата на първия засегнат полет.

Чл. 965. Всички промени на повтарящи се полетни планове се представят съгласно изискванията на IFPS, публикувани в АИП на Република България.

Чл. 966. (1) Промените на повтарящите се полетни планове с временен, неповтарящ се характер, например за типа на ВС и категорията на турбулентната следа, скоростта и/или крейсерското ниво, се попълват и адресират съгласно процедурите, използвани при индивидуални полетни планове.

(2) Промяната на крейсерското полетно ниво може да бъде съобщена при първоначално установяване на комуникация с органите за ОВД.

Чл. 967. При еднократна промяна на опознавателния индекс на ВС, летището на излитане, маршрута и/или летището на кацане повтарящият се полетен план за съответния ден се анулира и се попълва нов индивидуален полетен план.

Чл. 968. Когато се предполага, че полет на ВС, за който е бил представен повтарящ се полетен план, е възможно да закъснее с 15 min или повече от посоченото в полетния план време за начало на движение, операторът незабавно уведомява IFPS и органа за ОВД на летището на излитане.

Чл. 969. Нарушаването от операторите на изискванията по чл. 968 може да предизвика автоматично анулиране на повтарящ се полетен план в един или няколко органа за ОВД поради строгите изисквания за управление на потока въздушно движение.

Чл. 970. (1) Операторът уведомява IFPS за анулиране на полет с представен повтарящ се полетен план.

(2) Анулирането на повтарящ се полетен план трябва да бъде получено в IFPS не по-късно от 7 дни преди влизането му в сила, като получаването на информация за анулиране на повтарящи се полетни планове не се потвърждава от IFPS.

Чл. 971. Операторът уведомява командира на ВС за последната актуална информация, съдържаща се в полетния план, включваща постоянните и еднократните промени за конкретния полет, които са били изпратени до IFPS.

Чл. 972. Процедурите за използване на повтарящи се полетни планове от органите за ОВД са валидни независимо от това, дали обработката им се извършва автоматично или ръчно.

Чл. 973. Процедурите за използване на повтарящи се полетни планове могат да бъдат установявани за:

1. полети, изпълнявани в границите на определен FIR или във въздушното пространство на Република България;
2. международни полети, при условие че е въведено използването на повтарящи се полетни планове.

Чл. 974. Процедурите за използване на RPL включват:

1. първоначално изпращане;
2. постоянни промени;
3. временни и инцидентни промени;
4. анулирания;
5. добавки;
6. изцяло поправени списъци, когато това се налага от големи промени.

Чл. 975. (1) Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя една или няколко служби за обработване на RPL, чиято зона за отговорност трябва да бъде поне един FIR.

(2) Всяка определена служба трябва да подава информацията достатъчно рано, за да бъдат обработени съответните данни от RPL и подадени към съответния орган за ОВД в рамките на неговата зона на отговорност.

Чл. 976. (1) Повтарящите се полетни планове се съхраняват в звеното за ОПД на ДАНО така, че да се осигури тяхното използване в деня на полета в последователност, определена от разчетното време за вход на ВС в района за отговорност на дадения орган за ОВД.

(2) Активирането на планове се извършва достатъчно рано с цел да бъдат предоставени на РП необходимите данни за анализ и предприемане на действия по контрол на въздушното движение.

Чл. 977. Поради изключителни обстоятелства ДАНО може да преустанови временно използването на повтарящи се полетни планове във въздушното пространство на Република България, като за тази цел незабавно се публикува съответното съобщение.

Чл. 978. Съобщенията при ОВД за отделни полети, изпълнявани по повтарящи се полетни планове, се съставят и адресират по начин, идентичен с този за полети, изпълнявани съгласно индивидуален полетен план.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 1. По смисъла на тази инструкция:

1. "Абсолютна височина. Altitude" е вертикалното разстояние, измерено от средното морско ниво до определено ниво, точка или обект, приет за точка.

2. "Абсолютна или относителна височина за вземане на решение. Decision Altitude (DA) or Decision Height (DH)" е определена абсолютна или относителна височина при изпълнение на точен подход, при достигането на която трябва да бъде започнато минаването на втори кръг, ако необходимият визуален контакт за продължаване на подхода не е установен. Абсолютната височина за вземане на решение се отчита от средното морско ниво, а относителната височина за вземане на решение се отчита от превишението на прага на пистата за излитане и кацане. Под необходим визуален контакт се разбира онази част от визуални средства в района на подхода, която трябва да е видима за пилота достатъчно време, за да може той да направи оценка на мястото на

въздухоплавателното средство и скоростта на движение по отношение на желаната глisaда за снижение. За удобство при използване двата термина може да се изписват изцяло "decision altitude/height" или съкратено "DA/H".

3. "Абсолютна или относителна височина за прелитане на препятствията. Obstacle clearance altitude (OCA) and Obstacle clearance height (OCH)" е минималната абсолютна височина или минималната относителна височина спрямо прага на ПИК или спрямо превишението на летището, която осигурява необходимия запас от височина съгласно изискванията за предпазване от препятствията. Абсолютната височина за прелитане на препятствията се отчита от средното морско ниво, а относителната височина за прелитане на препятствията от превишението на прага на пистата за излитане и кацане или, в случаи на неточни подходи, от превишението на летището или превишението на прага на пистата за излитане и кацане, ако неговото превишение е повече от 2 m (7 ft) под превишението на летището. Относителната височина за прелитане на препятствията за подхода по кръга се отчита от превишението на летището. Когато се използват и двете понятия, за удобство може да се използва формата "абсолютна/относителна височина за прелитане на препятствията и съкращението "OCA/H".

4. "Аварийно-оповестително обслужване. Alerting service" е обслужване, предоставяно с цел уведомяване и оказване на необходимото съдействие на съответните организации за въздухоплавателни средства, нуждаещи се от помощта на службите за търсене и спасяване.

5. "Аварийно състояние. Emergency phase" е общ термин, който при различни обстоятелства означава състояние на "неопределеност", "тревога" или "бедствие".

6. "Автоматичен зависим обзор. Automatic dependent surveillance (ADS)" е метод за обзор, с който въздухоплавателните средства по линия за предаване на данни автоматично предоставят данни, получени от бордните навигационни системи, включващи опознавателния индекс на въздухоплавателното средство, четириизмерното му местоположение и при необходимост допълнителни данни:

а) "ADS контракт. ADS contract" е начинът, по който се осъществява обмен на информация съгласно условията на ADS споразумението между наземните системи и ВС. ADS контрактът определя условията, при които ще започне предаване на ADS доклади и данните, които се съдържат в тези доклади. Терминът "ADS контракт" е общ термин и означава в различните случаи епизодични ADS контракти, ADS контракти при поискване, периодични ADS контракти или бедствен режим. ADS докладите могат да бъдат предавани между наземните системи;

б) "ADS обслужване. ADS service" е обслужване, основано на използване на информация, предоставяна от ВС с помощта на автоматичен зависим обзор;

в) "ADS споразумение. ADS agreement" е план за предаване на ADS доклади, който определя условията за предаване на ADS докладите (т.е. данните, изискани от органа за обслужване на въздушното движение и честотата на предаване на ADS докладите, което трябва да бъде съгласувано преди началото на предоставяне на ADS обслужване).

7. "Автоматично летищно информационно обслужване (АТИС). Automatic terminal information service (ATIS)" е денонощно или в определен период от денонощието автоматично предоставяне на определена текуща информация на кацачи и излитащи ВС:

а) "Автоматично летищно информационно обслужване по линия за предаване на данни. Data link - automatic terminal information service (D-ATIS)" е предоставяне на ATIS по линия за предаване на данни;

б) "Речево автоматично летищно информационно обслужване (Речеви-АТИС). Voice -

automatic terminal information service (Voice-ATIS)" е предоставяне на ATIS във вид на непрекъснати и повтарящи се речеве радиопредавания.

8. "Адрес на въздухоплавателно средство. Aircraft address" е уникална комбинация от 24 бита, налична за назначаване на въздухоплавателно средство за целите на комуникацията "въздух-земя", навигацията и обзора.

9. "Аеронавигационна наземна светлина. Aeronautical ground light" е всяка светлина, специално предназначена за подпомагането на въздушната навигация, различна от тази на въздухоплавателното средство.

10. "Аеронавигационна станция. Aeronautical station" е наземна станция за аеронавигационно подвижно обслужване. В някои случаи аеронавигационната станция може да бъде разположена на борда на плавателен съд или на платформа в морето.

11. "Аеронавигационна неподвижна станция. Aeronautical fixed station" е неподвижна станция за телекомуникационно обслужване.

12. "Аеронавигационна телекомуникационна станция. Aeronautical telecommunication station" е станция от аеронавигационното телекомуникационно обслужване.

13. "Аеронавигационно неподвижно обслужване. Aeronautical fixed service (AFS)" е телекомуникационно обслужване между определени неподвижни пунктове, което е предназначено за осигуряване на безопасността на въздушната навигация и редовността, ефективността и икономичността на въздухоплавателните услуги.

14. "Аеронавигационно подвижно обслужване. Aeronautical mobile service" е телекомуникационно обслужване между аеронавигационните станции и станциите на въздухоплавателните средства или между станциите на въздухоплавателните средства. В този вид обслужване могат да участват станциите на средствата за спасяване и аварийни радиопредаватели за указване на местоположение, които работят на специалните честоти, използвани при бедствие.

15. "Аеронавигационно телекомуникационно обслужване. Aeronautical telecommunication service" е телекомуникационно обслужване, извършвано за целите на въздушната навигация.

16. "АЛЕРФА. ALERFA" е кодова дума, използвана за обозначаване на състояние на тревога.

17. "АТИС. ATIS" е съкращение, означаващо автоматично летищно информационно обслужване.

18. "Барометрична височина. Pressure-altitude" е атмосферно налягане, изразено в стойности на височина, съответстваща на това налягане в стандартната атмосфера.

19. "Бедствие (Състояние на бедствие). Distress phase" е ситуация, в която съществува обоснована увереност, че въздухоплавателното средство и намиращите се на борда лица са застрашени от сериозна и непосредствена опасност или се нуждаят от незабавна помощ.

20. "Безпилотен неуправляем аеростат. Unmanned free balloon" е безпилотно въздухоплавателно средство, по-леко от въздуха, без силова установка, намиращо се в свободен полет. Безпилотните неуправляеми аеростати се класифицират като тежки, средни и леки съгласно Наредба № 2 на МТ за правилата за полети.

21. "Бордна система за избягване на сблъскване. Airborne collision avoidance system (ACAS/TCAS)" е система на борда на въздухоплавателното средство, използваща сигналите от транспондера за вторична радиолокация, функционираща независимо от наземното оборудване, предоставяща на пилота информация за потенциално конфликтна ситуация с въздухоплавателни средства, оборудвани с транспондери за вторична радиолокация.

22. "Брегова линия. Shoreline" е линия, следваща общите контури на брега, освен когато ширината на залива (протока) е по-малка от 56 km (30 NM), тогава тя го пресича по права линия до съединяването ѝ с общите контури на отсрещната страна.

23. "Буквено-цифрови знаци. Alphanumeric characters (alphanumerics)" е общ термин за комбинация от букви и числа.

24. "Видимост. Visibility" е разстояние, по-голямо от:

а) максималното разстояние, от което черен обект с подходящи размери, разположен близо до земната повърхност, може да бъде видян и разпознат на светъл фон;

б) максималното разстояние, от което светлини с интензивност приблизително 1000 кандела (cd) могат да бъдат видени и разпознати на неосветен фон.

Забележка 1. Тези две разстояния имат различни значения във въздушна среда със зададен коефициент на поглъщане, при което буква "а" зависи от метеорологическата оптическа далечина на видимостта (MOR) Meteorological Optical Range, а буква "б" зависи от осветеността на фона.

Забележка 2. Това определение за видимост се прилага за наблюденията на видимостта, включвани в локалните редовни и специални метеорологични сведения, за наблюденията на преобладаващата и минимална видимост, включвани в METAR и SPECI и към наблюденията за приземна видимост.

25. "Видимост в полет. Flight visibility" е видимостта от кабината на пилота по направление на полета.

26. "Видимост на ПИК. Runway visual range (RVR)" е разстоянието, до което пилотът на въздухоплавателното средство, намиращо се на осовата линия на пистата за излитане и кацане, може да види маркировъчните знаци на повърхността на пистата за излитане и кацане или светлините, които я ограничават или маркират осовата ѝ линия.

27. "Визуален подход. Visual approach" е подход на въздухоплавателно средство, изпълняващо полет по правилата за полети по прибори, когато цялата процедура за подход по прибори или част от нея не се изпълнява и подходът се изпълнява с визуално наблюдение на терена.

28. "Визуални метеорологични условия (ВМУ). Visual meteorological conditions (VMC)" са метеорологични условия, изразени в стойности на видимост, разстояние до облаците и таван на облачността, съответстващи на установените минимуми или по-високи от тях.

Специфичните минимуми са дадени в Наредба № 2 на МТ за правилата за полети.

29. "ВМУ. VMC" е съкращение, използвано за обозначаване на визуални метеорологични условия.

30. "Вторичен код. Code (SSR)" е номер, присвоен на конкретен многоимпулсен сигнал за отговор, предаван от транспондера в режим А или режим С.

31. "Вторичен обзорен радар. Secondary surveillance radar (SSR)" е радарна система за наблюдение, използваща предаватели/приемници (запитващи устройства) и транспондери.

32. "Вторичен радар. Secondary radar" е радарна система, в която предаденият от радарната станция радиосигнал предизвиква предаване на радиосигнал от друга станция.

33. "Въздухоплавателно средство (ВС). Aircraft" е всяко средство, което може да получи поддържане в атмосферата за сметка на реакцията на въздуха, освен реакцията на въздуха от земната повърхност.

34. "Въздушен път. Airway" е контролирано въздушно пространство (или негова част) с формата на коридор.

35. "Въздушно движение. Air traffic" са всички въздухоплавателни средства в полет

или движещи се по маневрената площ на летище.

36. "Въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация. "RVSM" въздушно пространство. Reduced Vertical Separation Minimum Airspace" е частта от обслужваното гражданско въздушно пространство от полетно ниво (ешелон) 290 до полетно ниво (ешелон) 410 включително.

37. "Глисада. Glide path" е профил за снижение, установен за полет на въздухоплавателно средство във финалния подход за кацане.

38. "Граница за действие на разрешението. Clearance limit" е точка, до която даденото на въздухоплавателното средство разрешение е валидно.

39. "ДЕТРЕСФА. DETRESFA" е кодова дума, която се използва за обозначаване на състояние на бедствие.

40. "Дискретен код. Discrete code" е четиризначен вторичен код, двете последни цифри на който са различни от "00".

41. "Доклад от ВС. Air-report" е доклад от въздухоплавателно средство, намиращо се в полет, подготвен в определена форма и в съответствие с изискванията за предоставяне на информация за местоположението, изпълнението на полета и/или метеорологичните условия.

42. "ЕЪРПРОКС. AIRPROX" е кодова дума, използвана в доклад за инцидент за обозначаване на сближение на въздухоплавателни средства.

43. "Зависими паралелни подходи. Dependent parallel approaches" са едновременни подходи на паралелни или почти паралелни оборудвани писти за излитане и кацане, когато са установени минимуми за радарно сепариране на въздухоплавателните средства, намиращи се на продълженията на осовите линии на съседните писти за излитане и кацане.

44. "Завой за излизане на правата за кацане. Base turn" е завой, изпълняван от въздухоплавателното средство по време на началния етап на подхода, между края на пътната линия за отлитане и началото на пътната линия на междинния или финалния подход. Направленията на тези пътни линии не са противоположни. Завоите за излизане на правата за кацане могат да се изпълняват както в хоризонтален полет, така и в снижение съгласно предвидената процедура.

45. "Запасно летище. Alternate aerodrome" е летище, към което ВС може да продължи полета си, когато е невъзможно или непрепоръчително продължаването на полета към или кацане на набелязаното летище на кацане. Запасните летища са:

а) "Запасно летище при излитане. Take-off alternate" е летище, на което въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако за това възникне необходимост непосредствено след излитане и няма възможност да бъде използвано летището на излитане;

б) "Запасно летище по маршрута. En-route alternate" е летище, на което въздухоплавателно средство може да извърши кацане, след като при полет по маршрут е попаднало в нестандартни условия или аварийно състояние;

в) "Запасно летище на летището за кацане. Destination alternate" е летище, към което въздухоплавателно средство може да продължи полета, когато е невъзможно или непрепоръчително изпълнението на кацане на набелязаното за тази цел летище;

г) летището, от което се изпълнява излитане на въздухоплавателното средство, може да бъде използвано като запасно летище по маршрута или като запасно летище на летището на кацане.

46. "Земен ефект. Ground effect" е подобряване на летателно-техническите характеристики (подемната сила) на въздухоплавателното средство вследствие

взаимодействието на повърхността на земята и въздушния поток, създаван от системата носещи винтове, когато вертолет или друго вертикално излитащо и кацащо въздухоплавателно средство изпълнява полет близо до земната повърхност.

47. "Зонална навигация. Area navigation (RNAV)" е метод за навигация, който позволява на въздухоплавателното средство да изпълнява полет по всяка желана траектория в границите на зоната на действие на навигационните средства или в границите, определени от възможностите на автономни средства, или при комбинация от двете.

48. "Изпращащ орган/ръководител полети. Sending unit/controller" е орган за обслужване на въздушното движение или ръководител на полети, изпращащ съобщение.

49. "Индикатор за местоположение. Location indicator" е четирибуквена кодова група, съставяна съгласно предписаните от международната организация за гражданска авиация процедури и присвоявана за обозначение на местоположение на аеронавигационна неподвижна станция.

50. "ИНСЕРФА. INCERFA" е кодова дума, използвана за обозначаване на състояние на неопределеност.

51. "Инструкции по контрол на въздушното движение (КВД инструкции). Air traffic control instructions" са указания, давани от органите за контрол на въздушното движение, изискващи предприемане на конкретни действия от пилота. За удобство терминът "КВД инструкции" се заменя с термина "инструкции", когато се използва в съответния контекст.

52. "Информация AIRMET. AIRMET information" е информация, издавана от метеорологична служба за следене относно наличие или очаквана поява на определени метеорологични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полетите на въздухоплавателните средства на малки височини и които не са били вече включени в прогнозата, предназначена за полети на малки височини в съответния район за полетна информация или негов подрайон.

53. "Информация SIGMET. SIGMET information" е информация, издавана от метеорологична служба за следене за наличие или очаквано възникване на определени значими метеорологични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полетите на въздухоплавателните средства.

54. "Информация за трафик. Traffic information" е информация, давана от органа за обслужване на въздушното движение, предупреждаваща пилота за други известни или наблюдавани въздухоплавателни средства в полет или движещи се по маневрената площ на летището, които могат да се намират близо до неговото местоположение или набеязан маршрут за полет и помагаща на пилота за предотвратяване на сблъскване.

55. "Инцидент. Incident" е всяко събитие освен произшествие, свързано с използване на въздухоплавателно средство, което влияе или би могло да повлияе върху безопасността на експлоатацията.

56. "Истинска въздушна скорост. True airspeed (TAS)" е скоростта на въздухоплавателното средство спрямо неподвижен въздух.

57. "Киша. Slush" е пропит с вода сняг, който при рязък натиск се разпръсква в различни страни; относително тегло от 0,5 до 0,8. Съчетанието на лед, сняг и/или неподвижна вода, особено когато вали дъжд, дъжд и сняг или сняг, може да образува субстанция с относително тегло, по-голямо от 0,8. Тези субстанции поради високото съдържание на вода/лед могат да имат по-скоро прозрачен, отколкото мътен вид и при по-високо относително тегло лесно се различават от кишата.

58. "Командир на ВС. Pilot-in-command" е пилотът, определен от оператора или от

собственика за авиацията с общо предназначение, изпълняващ задълженията на командир и отговорен за безопасното изпълнение на полета.

59. "Компютър. Computer" е устройство, изпълняващо серия от последователни аритметични и логически операции с данни без намесата на човека. В тази инструкция терминът "компютър" може да означава изчислителен комплекс, състоящ се от един или няколко компютъра и периферно оборудване.

60. "Комуникация "въздух-земя". Air-ground communication" е двустранна комуникация между ВС и станции или пунктове, разположени на земната повърхност.

61. "Комуникация "въздух-земя" - едностранна. Air-to-ground communication" е едностранна комуникация на въздухоплавателното средство със станции или пунктове, разположени на земната повърхност.

62. "Комуникация "земя-въздух" - едностранна. Ground-to-air communication" е едностранна комуникация между станции или пунктове, разположени на земната повърхност и въздухоплавателното средство.

63. "Комуникация "ръководител на полети-пилот" по линия за предаване на данни. Controller-pilot data link communications (CPDLC)" е средство за комуникация между ръководителя на полети и пилота по линия за предаване на данни за целите на контрола на въздушното движение.

64. "Консултативно въздушно пространство. Advisory airspace" е въздушно пространство с определени размери или установен маршрут, в границите на които се осигурява консултативно обслужване на въздушното движение.

65. "Консултативно обслужване на въздушното движение. Air traffic advisory service" е обслужване, предоставяно в консултативно въздушно пространство за осигуряване на сепарация, доколкото това практически е възможно, между въздухоплавателни средства, изпълняващи полети съгласно полетен план по правилата за полети по прибори.

"КВД обслужване" в границите на контролираните трасета и райони осигурява много по-пълно обслужване, отколкото консултативното обслужване, поради което консултативни зони и трасета не се установяват в границите на контролираното въздушно пространство, но консултативно обслужване може да се осигурява под или над контролираните райони.

66. "Консултативно трасе. Advisory route" е установен маршрут, в границите на който се осигурява консултативно обслужване на въздушното движение.

67. "Контрол на въздушното движение (КВД). Air traffic control service" е обслужване, осъществявано с цел:

а) предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства, както и между въздухоплавателни средства и препятствия по маневрената площ на летището;

б) подреждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение.

68. "Контрол на летищното движение. Aerodrome control service" е КВД обслужване на летищното движение.

69. "Контрол на подхода. Approach control service" е контрол на въздушното движение на долитащи или отлитащи контролирани полети.

70. "Контрол на района. Area control service" е контрол на въздушното движение на контролирани полети в контролирани райони.

71. "Контролиран полет. Controlled flight" е всеки полет, който е обект на разрешение по контрол на въздушното движение.

72. "Контролиран район. Control area (CTA)" е контролирано въздушно пространство, разположено от определена граница над земната повърхност.

73. "Контролирана зона. Control zone (CTR)" е контролирано въздушно пространство, разположено от земната повърхност до определена горна граница.

74. "Контролирано въздушно пространство. Controlled airspace" е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение, съгласно класификацията на въздушното пространство по класове А, В, С, D и Е.

Контролирано въздушно пространство е общ термин, означаващ въздушно пространство за обслужване на въздушното движение с класове А, В, С, D и Е, съгласно Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България.

75. "Контролирано летище. Controlled aerodrome" е летище, на което се осигурява контрол на летищното движение, като не е задължително наличието на контролирана зона.

76. "Контролна радиостанция "въздух-земя". Air-ground control radio station" е аеронавигационна телекомуникационна станция, предназначена за осигуряване на комуникациите по провеждането на полетите и контрола на въздухоплавателните средства в даден район.

77. "Контролна точка за изчакване. Holding fix" е географско място, което служи за определящо за дадена процедура за изчакване.

78. "Координационен център за търсене и спасяване. Rescue co-ordination centre" е орган, отговарящ за осигуряването на ефективна организация на обслужването за търсене и спасяване и за координацията на действията по търсене и спасяване в границите на района за търсене и спасяване.

79. "Крейсерски набор. Cruise climb" е пилотиране на въздухоплавателното средство в крейсерски режим, осигуряващо нарастване на абсолютната височина при намаляване теглото на самолета.

80. "Крейсерско ниво. Cruising level" е ниво, поддържано в продължение на значителна част от полета.

81. "Курс. Heading" е направление, в което се намира надлъжната ос на въздухоплавателното средство, изразявано в градуси спрямо северното направление на истинския, магнитния, компасния или условния меридиан.

82. "Летище. Aerodrome" е определена част от земната или водната повърхност (включително всички здания, съоръжения и оборудване), предназначена изцяло или частично за долитане, отлитане и движение по тази повърхност на въздухоплавателни средства.

Когато терминът "летище" се използва в контекста на полетен план и съответните съобщения по обслужване на въздушното движение, той обхваща също така градове или места, които могат да се използват от различни видове въздухоплавателни средства, като вертолети или балони.

83. "Летищен кръг на полетите. Aerodrome traffic circuit" е установен маршрут за полети на въздухоплавателните средства в околността на летището.

84. "Летищен контролиран район. Terminal control area (ТМА)" е контролиран район, установен в място на събиране на трасета за обслужване на въздушното движение в районите на едно или няколко големи летища.

85. "Летищна контролна кула (КУЛА). Aerodrome control tower (TWR)" е орган за контрол на летищното движение.

86. "Летищно движение. Aerodrome traffic" е всяко движение по маневрената площ на летището и всички полети на въздухоплавателни средства в околността на летището.

Въздухоплавателно средство е в околността на летище, когато изпълнява полет по летищния кръг на полетите, влиза или излиза от него.

87. "Маневрена площ. Manoeuvring area" е част от летище, предназначена за излитане, кацане и рулиране на въздухоплавателни средства освен пероните.

88. "Междинен подход. Intermediate approach" е тази част от процедурата за подход, която се намира между точката за междинен подход и точката за финален подход или между края на последния завой за излизане на правата за кацане и точката за финален подход.

89. "Места за изчакване до пистата за излитане и кацане (предварителен старт). Runway-holding position" са места, определени за предпазване на повърхността на ПИК, свободна от препятствия, и за предпазване на чувствителната/критичната зона на инструменталните системи за кацане (ILS/MLS), на които рулиращите ВС и превозните средства трябва да спират и изчакат, освен ако не са получили други указания от летищната контролна кула.

90. "Метеорологична информация. Meteorological information" е метеорологичен доклад, анализ, прогноза и каквото и да е друго съобщение за фактически или очаквани метеорологични условия.

91. "Метеорологична служба. Meteorological office" е служба, предназначена за метеорологично осигуряване на въздушната навигация.

92. "Метеорологичен доклад. Meteorological report" е съобщение за резултатите от проведените наблюдения за метеорологичните условия, отнасящи се към определено време и място.

93. "Метка от първичен обзорен радар. PSR blip" е визуална индикация в несимволична форма на радарния екран за местоположението на въздухоплавателното средство, получавана от първичен радар.

94. "Минимален запас от гориво. Minimum fuel" е термин, който се използва за описване на ситуация, когато запасът от гориво на борда на въздухоплавателното средство е достигнал ниво, при което се допуска неголямо задържане или не се допуска никакво задържане. Това не е аварийно състояние, а само указва възможността за възникване на аварийно състояние, ако възникне каквото и да е непредвидено задържане.

95. "Наблюдение от борда на ВС. Aircraft observation" е оценка на един или няколко метеорологични елемента, извършвана от борда на въздухоплавателно средство, намиращо се в полет.

96. "Назначаване. Assignment, assign" е назначаване на честоти, на вторични кодове или 24 битови адреси на въздухоплавателни средства.

97. "Намален минимум за вертикална сепарация. Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)" е вертикална сепарация от 300 m (1000 ft), която се прилага от полетно ниво (ешелон) 290 до полетно ниво (ешелон) 410 включително, на базата на Споразумението за въздушна навигация в Европейския регион.

98. "Начален участък от подхода. Initial approach segment" е участък от процедура за подход по прибори между точката за начален подход и точката за междинен подход или в съответните случаи, точката за финален подход.

99. "Независими паралелни отлитания. Independent parallel departures" са едновременни отлитания от паралелни или почти паралелни оборудвани писти за излитане и кацане.

100. "Независими паралелни подходи за кацане. Independent parallel approaches" са едновременни подходи за кацане на паралелни или почти паралелни оборудвани писти за

излитане и кацане в тези случаи, когато не са установени минимуми за радарно сепариране на въздухоплавателните средства, намиращи се на продълженията на осовите линии на съседните писти за излитане и кацане.

101. "Необходими навигационни характеристики (RNP). Required navigation performance (RNP)" са определени навигационни характеристики, необходими за изпълнение на полет в границите на установено въздушно пространство. Навигационните характеристики и изисквания се определят за всеки конкретен тип RNP или приложение.

102. "Неопределеност (Състояние на неопределеност). Uncertainty phase" е ситуация, която се характеризира с наличието на неопределеност за безопасността на въздухоплавателното средство и намиращите се на борда му лица.

103. "Нерадарно сепариране. Non-radar separation" е сепариране без използване на радарна информация, при което данните за местоположението на въздухоплавателното средство се получават от други източници.

104. "Нарушаване защитената зона на ПИК. Runway incursion" е всяко събитие на летището, включващо неправилното присъствие на въздухоплавателно средство, превозно средство или човек в защитената зона на повърхността, определена за кацане или излитане на въздухоплавателни средства, където защитената зона включва ПИК, крайните участъци за спиране (когато има такива) и страничните ивици за безопасност.

105. "Ниво. Level" е общ термин, отнасящ се до вертикалното положение на въздухоплавателно средство в полет, като в различни случаи може да означава относителна височина, абсолютна височина или полетно ниво (ешелон).

106. "НОТАМ. NOTAM" е съобщение, разпространявано по телекомуникационен път, което съдържа информация за въвеждане в действие, състояние или промяна на каквото и да е аеронавигационно оборудване, обслужване, правила или опасност, навременното знание на които има важно значение за персонала, свързан с изпълнението на полетите.

107. "Обзорен радар. Surveillance radar" е радарно оборудване, използвано за определяне на местоположението на въздухоплавателното средство по разстояние и азимут.

108. "Обработка на данни. Data processing" е систематична последователност от операции, извършвани с данни. Примери на операции са обединяване, сортиране, изчисляване или каквато и да е трансформация или прегрупиране с цел извличане или проверка на информация, а също така промяна на формата на нейното представяне.

109. "Обслужване. Service" е термин, използван като условно понятие за обозначаване на функционални задължения или предоставяно обслужване.

110. "Обслужване на въздушното движение (ОВД). Air traffic service (ATS)" е обслужване, с който в конкретния случай се означава полетно-информационно обслужване, аварийно-оповестително обслужване, консултативно обслужване на въздушното движение, контрол на въздушното движение - контрол на района, контрол на подхода, контрол на летищното движение.

111. "Обслужвано въздушно пространство. Air traffic services airspace" е въздушно пространство с определени размери, в границите на което могат да бъдат изпълнявани конкретни видове полети, за които са определени конкретни видове обслужване на въздушното движение и правилата за полетите.

В състава на обслужваното въздушно пространство на Република България се включва и делегираното въздушно пространство по силата на международни договори.

112. "Общо въздушно движение. General Air Traffic (GAT)" са полети, които се изпълняват в съответствие с националните правила и процедури, регламентиращи

гражданското въздухоплаване.

113. "Общ разчетен период от време. Total estimated elapsed time" е общ термин, означаващ:

а) за полети по правилата за полети по прибори - разчет за период от време за изпълнение на полет от излитането до прелитането над определена с навигационни средства зададена точка, от която се предполага, че ще започне схемата на подхода за кацане по прибори, или ако няма навигационно средство, свързано с летището за кацане, до долитането над летището за кацане;

б) за полети по правилата за визуални полети - разчет за период от време за изпълнение на полет от излитането до долитането над летището за кацане.

114. "Оператор. Operator" е лице, организация или предприятие, което се занимава с експлоатация на въздухоплавателно средство или предлагащо въздухоплавателни услуги.

115. "Оперативен контрол. Operational control" е упражняване на пълномощия за начало, продължение, промяна или прекратяване на полет в интерес на безопасността на въздухоплавателното средство и регулярността и ефективността на полета.

116. "Оперативно въздушно движение. Operational Air traffic (OAT)" са полети, които не се изпълняват в съответствие с националните правила и процедури, определени за общо въздушно движение и за които правилата и процедурите се определят от съответните военни власти.

117. "Опознавателен индекс на ВС. Aircraft identification" е група от цифри, букви или комбинация от двете, която е идентична с позивната на въздухоплавателно средство или представлява кодов еквивалент на нея, използва се за двустранна комуникация "въздух-земя" и за разпознаване на въздухоплавателно средство в наземната комуникационна мрежа за обслужване на въздушното движение.

118. "Орган. Unit" е термин, използван за обозначаване на персонала, който осъществява съответния вид обслужване.

119. "Орган за контрол на въздушното движение. Air traffic control unit" е общ термин, означаващ в съответните случаи районен контролен център, орган за контрол на подхода или летищна контролна кула.

120. "Орган за контрол на подхода (ПОДХОД). Approach control unit (APP)" е орган за КВД на контролирани полети при долитане към или отлитане от едно или повече летища.

121. "Орган за обслужване на въздушното движение. Air traffic services unit" е общ термин, с който в конкретния случай се означава орган за контрол на въздушното движение, център за полетна информация или служба за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение (летищна аеронавигационна служба).

122. "Орган за търсене и спасяване. Rescue unit" е орган, съставен от обучен и трениран персонал, осигурен с оборудване, подходящо за осъществяване на търсене и спасяване.

123. "Основна точка. Significant point" е определено географско местоположение, използвано при определяне на трасе за обслужване на въздушното движение или маршрута на полета на въздухоплавателно средство, както и за други цели на навигацията и обслужването на въздушното движение.

124. "Отговор на вторичен обзорен радар. SSR response" е визуално изобразяване в несимволична форма на радарния екран на отговора от транспондера на вторичния радар в резултат на запитване.

125. "Относителна височина. Height" е вертикалното разстояние до ниво, точка или обект, приет за точка, измерено от указано изходно ниво.

126. "ПВП. VFR" е съкращение, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети.

127. "Перон. Apron" е площадка с определени размери в пределите на наземно летище, предназначена за разполагане на въздухоплавателни средства с цел товарене и разтоварване на пътници, товари и поща, зареждане с гориво, паркиране и поддръжка.

128. "Писта за излитане и кацане (ПИК). Runway" е определен правоъгълен участък от наземно летище, подготвен за излитане и кацане на въздухоплавателни средства.

129. "Площ за кацане. Landing area" е част от работната площ на летището, предназначена за кацане и излитане на въздухоплавателни средства.

130. "ПМУ. ІМС" е съкращение, използвано за обозначаване на приборни метеорологични условия.

131. "Повтарящ се полетен план. Repetitive flight plan (RPL)" е полетен план за често повтарящи се, серийни, изпълнявани по разписание полети с еднакви основни елементи, представен от оператора, за съхранение и многократна употреба от органа за обслужване на въздушното движение.

132. "Подреждане за подход. Approach sequence" е последователност, при която на две или повече въздухоплавателни средства е разрешено да подхождат за кацане на летището.

133. "Позивна на ВС. Aircraft call sign" е група буквено-цифрови знаци, използвани за разпознаване на въздухоплавателното средство при комуникацията "въздух-земя".

134. "Полет по ОПВП. Special VFR flight" е полет по правилата за визуални полети, за който е получено КВД разрешение за изпълнение в контролирана зона при неблагоприятни метеорологични условия от ВМУ.

135. "Полет по ПВП. VFR flight" е полет, изпълняван в съответствие с правилата за визуални полети.

136. "Полет по ППП. IFR flight" е полет, изпълняван в съответствие с правилата за полети по прибори.

137. "Полетен план. Flight plan" е специфична информация, предоставяна на органите за обслужване на въздушното движение, отнасяща се за предстоящ полет или част от полет на въздухоплавателно средство.

Изискванията към полетния план са описани в Наредба № 2 за правилата за полети.

138. "Полетен статус. Flight status" е обозначение, че даден полет изисква специално осигуряване от органите за обслужване на въздушното движение или, че такова не е необходимо.

139. "Полетно-информационно обслужване. Flight information service" е обслужване, осъществявано с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасно и ефективно изпълнение на полетите.

140. "Полетно ниво (Ешелон). Flight level" е повърхност на постоянно атмосферно налягане, измервано с барометричен висотомер, отнесена към установената стойност на налягане 1013.2 hPa (хектопаскала) и отделена от други такива повърхности посредством определени интервали от налягане. Барометричният висотомер се калибрира в съответствие със стандартна атмосфера, като при поставяне на:

а) QNH - показва абсолютна височина;

б) QFE - показва относителна височина над опорната QFE точка;

в) 1013.2 hPa - обозначава полетно ниво.

Термините "относителна височина" и "абсолютна височина" означават приборни, а не геометрични относителни и абсолютни височини.

141. "Получаващ орган/ръководител на полети. Receiving unit/controller" е орган за

контрол на въздушното движение/ръководител на полети, към които е изпратено съобщение.

142. "Попълнен полетен план. Filed flight plan" е план за полета във вида, представен на органа за обслужване на въздушното движение, попълнен от пилота или упълномощено лице, без каквито и да е последващи промени. Когато в този термин се използва думата "съобщение", тя означава съдържанието и формата на данните на попълнения полетен план в този вид, в който те са били предадени.

143. "Попътен орган за данни. Downstream data authority" е определен орган за обмен на данни, различен от текущия орган за обмен на данни, чрез който пилотът може да осъществи контакт с упълномощения орган за обслужване на въздушното движение за получаване на разрешение по направление на полета.

144. "Почти паралелни писти за излитане и кацане. Near-parallel runways" са непресячащи се писти за излитане и кацане, ъгълът на сближаване/раздалечаване на продължението на осовите линии на които е 15° или по-малък.

145. "ППП. IFR" е съкращение, използвано за обозначаване на правила за полети по прибори.

146. "Праг на ПИК. Threshold" е началото на участъка от пистата за излитане и кацане, който се използва за кацане.

147. "Превишение. Elevation" е вертикалното разстояние от средното морско ниво до точка или ниво от земната повърхност или свързан с нея обект.

148. "Превишение на летището. Aerodrome elevation" е повишението на най-високата точка в площта за кацане.

149. "Предаване на "Блинд". Blind transmission" е предаване от една станция на друга в условия, при които не може да бъде установена двустранна комуникация, но се предполага, че търсената станция е в състояние да приеме съобщенията.

150. "Предаващ орган/ръководител на полети. Transferring unit/controller" е орган за контрол на въздушното движение/ръководител на полети, намиращ се в процес на предаване на отговорността за КВД на въздухоплавателното средство на следващия орган за контрол на въздушното движение/ръководител на полети по маршрута на полета.

151. "Предполагаемо време на подход. Expected approach time" е време, в което органът за контрол на въздушното движение очаква долитащо въздухоплавателно средство, задържано над контролната точка за изчакване, да я напусне, за да завърши подхода си за кацане.

152. "Препоръка за предотвратяване на сблъскване. Traffic avoidance advice" е препоръка за маневриране, дадена от орган за обслужване на въздушното движение с цел оказване на помощ на пилота при предотвратяване на сблъскване.

153. "Преходна абсолютна височина. Transition altitude" е абсолютна височина, на която или под която положението на въздухоплавателното средство във вертикална плоскост се определя в стойности на абсолютна височина.

154. "Преходно полетно ниво. Transition level" е най-ниското полетно ниво над преходната абсолютна височина, което може да се използва за полет.

155. "Преходен слой. Transition layer" е въздушно пространство между преходната абсолютна височина и преходното полетно ниво.

156. "Приборна въздушна скорост. Indicated airspeed (IAS)" са показания на указателя за въздушната скорост, без да се вземат под внимание поправките.

157. "Приборни метеорологични условия (ПМУ). Instrument meteorological conditions (IMC)" са метеорологични условия, изразени в стойности на видимост, разстояние до

облаците и таван на облачността, които са по-ниски от минимумите, установени за ВМУ.

Определените минимуми за визуални метеорологични условия се съдържат в Наредба № 2 за правилата за полети.

158. "Приемащ орган. Accepting unit" е следващ орган за контрол на въздушното движение, поемащ контрола над въздухоплавателното средство.

159. "Приземна видимост. Ground visibility" е видимост на летището, докладвана от упълномощен наблюдател или автоматична система.

160. "Принципи на човешкия фактор. Human Factors principles" са принципи, които се прилагат в организацията на аеронавигационната дейност, лицензирането, обучението, техническата експлоатация и поддръжката и в които се търси безопасността във взаимодействието между човека и другите компоненти на системата, с адекватно отчитане на човешките възможности.

161. "Прогноза (МТО). Forecast" е описание на метеорологичните условия, очаквани в конкретен момент или в период от време в определен район или част от въздушното пространство.

162. "Профил. Profile" е ортогоналната проекция на траекторията на полета или нейна част във вертикална плоскост, съдържаща номиналната пътна линия.

163. "Процедура за изчакване. Holding procedure" е предварително определена маневра, позволяваща на въздухоплавателното средство да остане в пределите на определено въздушно пространство в очакване на следващо разрешение.

164. "Процедура за минаване на втори кръг (Втори кръг). Missed approach procedure" е процедура, която се изпълнява, ако не може да се изпълни кацане.

165. "Процедура за подход по прибори. Instrument approach procedure (IAP)" е серия от предварително определени маневри, изпълнявани по прибори, съгласно изискванията за предпазване от препятствия, започващи от точката за начален подход или от началото на схемата за долитане и завършващи в точка, от която може да се извърши кацане, или ако такова не се извърши, в точка, където минималната безопасна височина е определена съгласно критериите, прилагани за зоните за изчакване или полет по въздушните трасета и маршрути. Процедурите за подход по прибори се класифицират, както следва:

а) "Процедура за неточен подход. Non-precision approach (NPA) procedure" е процедура за подход по прибори, при която се осъществява надлъжно насочване, но не се осъществява вертикално насочване.

б) "Процедура за подход с вертикално насочване. Approach procedure with vertical guidance (AVP)" е процедура за подход по прибори, при която се осъществява надлъжно насочване и вертикално насочване, но не се прилагат изискванията за точен подход и кацане.

в) "Процедура за точен подход. Precision approach (PA) procedure" е инструментален подход, при който се използва точно надлъжно и вертикално насочване с минимуми, определени от категорията.

Термините надлъжно и вертикално насочване се отнасят към насочване, осъществявано с използване на:

- наземно навигационно средство;
- компютърно генерирани навигационни данни.

166. "Пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение. Air traffic services reporting office (ARO)" е орган, създаден с цел получаване на представените преди излитане полетни планове и доклади, свързани с обслужването на въздушното движение.

Пунктът за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение може да бъде създаден като отделен орган или в комбинация със съществуващ орган, като орган за обслужване на въздушното движение или орган за аеронавигационно информационно обслужване.

167. "Първичен обзорен радар. Primary surveillance radar (PSR)" е радарна система за наблюдение, използваща отразени радиосигнали.

168. "Първичен радар. Primary radar" е радарна система, използваща отразени радиосигнали.

169. "Път за рулиране. Taxiway" е определен път на наземно летище, установен за рулиране на въздухоплавателни средства и предназначен за осигуряване на връзка на една част на летището с друга, включително:

а) "Пътека за рулиране на ВС към стоянка. Aircraft stand taxilane" е част от перона, обозначена като път за рулиране и предназначена за осигуряване само на достъпа до стоянките на въздухоплавателни средства.

б) "Перонен път за рулиране. Apron taxiway" е част от системата от пътища за рулиране, разположена на перона и предназначена за осигуряване на маршрута за рулиране през перона.

в) "Път за рулиране за бързо излизане. Rapid exit taxiway" е път за рулиране, свързан с пистата за излитане и кацане под остър ъгъл, предназначен за освобождаване на пистата за излитане и кацане с по-високи скорости, отколкото са възможни при другите изходни пътища за рулиране, вследствие на което се намалява времето за заетост на пистата за излитане и кацане.

170. "Път за спиране. Stopway" е определена правоъгълна зона върху земната повърхност в края на пистата за излитане и кацане, подготвена като подходяща зона, в която въздухоплавателното средство може да спре в случай на прекратено излитане.

171. "Пътна линия. Track" е проекцията на траекторията на полета на въздухоплавателно средство на земната повърхност, направлението на която във всяка нейна точка се изразява в градуси спрямо северното направление на истинския, магнитния или условния меридиан.

172. "Пътна точка. Way-point" е конкретно географско място, използвано за определяне на трасето за зонална навигация или траекторията на полета на въздухоплавателното средство, прилагащо зонална навигация. Пътните точки се класифицират, както следва:

а) "Пътна точка с линейно изпреварване на завоя. "Fly-by way-point" е пътна точка, която изисква разчет на ъгъла на завоя, който да позволи влизането в следващия участък от трасето или процедурата.

б) "Пътна точка без линейно изпреварване на завоя. "Flyover way-point" е пътна точка, в която започва завой с цел влизане в следващия участък от трасето или процедурата.

173. "Работна площ. Movement area" е част от летището, предназначена за излитане, кацане и рулиране на въздухоплавателни средства, състояща се от маневрената площ и перона (пероните).

174. "Радар. Radar" е устройство за радиооткриване, което осигурява информация за разстоянието, азимута и/или превишението на обекта.

175. "Радарен екран. Radar display" е електронен екран, на който се изобразява радарна информация за местоположението и движението на въздухоплавателното средство.

176. "Радар за точен подход. Precision approach radar (PAR)" е първичен радар,

използван за определяне местоположението на въздухоплавателните средства по време на финалния подход, по отношение на хоризонталното и вертикалното отклонение спрямо номиналната траектория за подход и разстояние от точката на опирание.

Радарите за точен подход са предназначени за подпомагане на пилота чрез даване на указания чрез радиокомуникация по време на финалния етап на подхода за кацане.

177. "Радарен контакт. Radar contact" е ситуацията, която съществува, когато радарното местоположение на определено въздухоплавателно средство се наблюдава и е опознато на радарния екран.

178. "Радарен контрол. Radar control" е термин, използван за обозначаване, че информация, получавана от радар, се използва непосредствено за контрол на въздушното движение.

179. "Радарен орган. Radar unit" е подразделение на органа за обслужване на въздушното движение, използващо радарно оборудване за осигуряване на един или няколко вида обслужване.

180. "Радарен подход. Radar approach" е подход, при който финалният етап на подхода за кацане се изпълнява по командите на радарния ръководител на полети.

181. "Радарен ръководител на полети (РПП). Radar controller" е квалифициран ръководител на полети, притежаващ квалификационен клас за осъществяване контрол на въздушното движение чрез използване на радар.

182. "Радарен символ за местоположението на ВС. Radar position symbol (RPS)" е визуално изображение в символична форма на радарния екран на местоположението на въздухоплавателното средство, получено след автоматична обработка на данните за местоположение, предоставяни от първичен и/или вторичен обзорен радар.

183. "Радарна карта. Radar map" е информация, наложена на радарния екран за осигуряване на постоянното изобразяване на избрани елементи.

184. "Радарни смущения. Radar clutter" е изобразяване на нежелани сигнали на радарния екран.

185. "Радарно векторизиране. Radar vectoring" е осигуряване на навигационно ръководство на въздухоплавателното средство чрез задаване на определени курсове, основано на използване на данните от радара.

186. "Радарно изображение на местоположението на ВС. Radar position indication (RPI)" е визуално изображение в несимволична и/или символична форма на местоположението на въздухоплавателното средство на радарния екран, получено с помощта на първичен и/или вторичен обзорен радар.

187. "Радарно местоположение на пътната линия на ВС. Radar track position" е компютърно екстраполирано местоположение на въздухоплавателното средство, основано на радарната информация и използвано за целите на съпровождане.

188. "Радарно наблюдение. Radar monitoring" е използването на радар за целите на осигуряване на въздухоплавателните средства с информация и препоръки при значителни отклонения от номиналната траектория на полета, включително отклонения от условията на предварително дадените разрешения по контрол на въздушното движение.

189. "Радарно обслужване. Radar service" е термин, използван за обозначаване на обслужване, осигурявано непосредствено с помощта на радар.

190. "Радарно опознаване. Radar identification" е ситуация, когато радарното местоположение на конкретно въздухоплавателно средство се наблюдава на радарния екран и е еднозначно опознато от ръководителя на полети.

191. "Радарно сепариране. Radar separation" е сепариране на въздухоплавателните

средства, прилагано, когато информацията за местоположението им се получава от радарни източници.

192. "Радиопредаване. Broadcast" е предаване на информация, имаща отношение към аеронавигацията, която не е адресирана към конкретна станция или станции.

193. "Радиотелефония. Radiotelephony" е вид радиокомуникация, предназначена основно за обмен на информация в речева форма.

194. "Разделни паралелни операции. Segregated parallel operations" е едновременно използване на паралелни или почти паралелни оборудвани писти за излитане и кацане, при което едната от пистите се използва само за кацане, а другата писта за излитане и кацане се използва само за излитане.

195. "Разпределение. Allocation, allocate" е разпределение на честотите, вторичните кодове и т.н. по държави, органи или служби. Разпределение на 24 битовите адреси на въздухоплавателни средства по държави или пълномощни органи за регистрация на общите знаци.

196. "Разрешение по контрол на въздушното движение (КВД разрешение). Air traffic control clearance" е дадено на въздухоплавателно средство разрешение да действа съгласно условия, определени от орган за контрол на въздушното движение. За удобство терминът "КВД разрешение" се заменя с термина "разрешение", когато се използва в съответния контекст. Терминът "разрешение" може да се употребява с обозначаване на етапите от полета, към които се отнася - "за рулиране", "за излитане", "за отлитане", "за полет по маршрут", "за долитане" или "за кацане".

197. "Разчетно време за начало на движение. Estimated off-block time" е разчетно време за началото на движение на въздухоплавателно средство, свързано с изпълнение на отлитане.

198. "Разчетно време на долитане. Estimated time of arrival" е общ термин, означаващ:

а) за полети по правилата за полети по прибори - разчетното време на долитане на въздухоплавателното средство над точка, определена с използване на навигационни средства, от която започва процедурата за подход по прибори, или при отсъствие на навигационни средства, свързани с това летище - времето за долитане на въздухоплавателното средство над летището;

б) за полети по правилата за визуални полети - разчетното време на долитане на въздухоплавателното средство над летището.

199. "Разчетно изтекло време. Estimated elapsed time" е изчисленото време, необходимо за придвижване от една основна точка до друга.

200. "Район за полетна информация. Flight information region (FIR)" е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигурява полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване.

201. "Районен контролен център (КОНТРОЛ). Area control center (ACC)" е орган за осигуряване на КВД на контролирани полети в контролираните райони под негова юрисдикция.

202. "Режим. Mode (SSR)" е условен индикатор, отнасящ се към специфични функции на запитващите сигнали, излъчвани от запитващите устройства на вторичните радары. Съществуват четири режима А, С, S и смесен режим.

203. "Рулиране. Taxiing" е движение на въздухоплавателно средство на собствена тяга по повърхността на летището, освен излитане и кацане.

204. "Рулиране по въздуха. Air-taxing" е движение на вертолет или друго вертикално излитащо и кацащо въздухоплавателно средство над повърхността на летището,

обикновено при наличие на земен ефект, и с пътна скорост, по-малка от 37 km/h (20 kt). Височината може да варира, като някои вертолетите може да изискват рулиране по въздуха на относителна височина, по-голяма от 8 m (25 ft), за намаляване на турбулентността, предизвикана от земния ефект, или за осигуряване на достатъчна височина при превоз на окачени товари.

205. "Ръководител на полети (ПП). Controller" е лице с определена квалификация, което има свидетелство за правоспособност и е упълномощено да осъществява обслужване на въздушното движение.

206. "Сближение на ВС. Aircraft proximity" е ситуация, при която по мнението на пилота или персонала от органа за обслужване на въздушното движение разстоянието между въздухоплавателните средства, местоположението и скоростта им едно спрямо друго са били такива, че безопасността на засегнатите въздухоплавателни средства може да бъде застрашена. Сближението на въздухоплавателните средства се класифицира, както следва:

а) "Риск от сблъскване. Risk of collision" е степен на риска, при която в резултат на сближаване на въздухоплавателните средства е възникнала сериозна опасност от сблъскване.

б) "Безопасността не е осигурена. Safety not assured" е степен на риска, при която в резултат на сближаване на въздухоплавателните средства безопасността им може да е била застрашена.

в) "Отсъства риск от сблъскване. No risk of collision" е степен на риска, при която сближаването на въздухоплавателните средства не е довело до риск от сблъскване.

г) "Рискът не е определен. Risk not determined" е ситуация, при която отсъства достатъчно пълна информация или няма достатъчно убедителни данни или наличните такива си противоречат едни на други, което не позволява да се определи степента на риска.

207. "Сборник за аеронавигационна информация и публикация (АИП). Aeronautical Information Publication (AIP)" е публикация, издавана или одобрявана от държавата, съдържаща дългосрочна аеронавигационна информация, имаща важно значение за въздушната навигация.

208. "Сигнална площадка. Signal area" е площадка на летището, използвана за разполагане на земна сигнализация.

209. "Сепариране. Separation" е общ термин, който означава установяване на определени интервали между въздухоплавателни средства, нива или пътни линии.

210. "Следващ орган за данни. Next data authority" е наземна система, посочена от текущия орган за данни, чрез който се осъществяват предаване на комуникацията и контролът на въздушното движение.

211. "Сняг (на земята). Snow (on the ground)" е:

а) "Сух сняг. Dry snow" е сняг, който намирайки се в неутъпкано състояние, може да бъде раздухан от вятъра или след стискане с ръка се разпада; относително тегло - до 0.35;

б) "Мокър сняг. Wet snow" е сняг, който след стискане с ръка не се разпада и образува или има тенденция към образуването на снежна топка; относително тегло от 0.35 (включително) до 0.5;

в) "Утъпкан сняг. Compacted snow" е сняг, пресован в твърда маса, неподдаваща се на по-нататъшно уплътняване, който след отлепянето му от земята не се разпада, а се чупи на големи късове; относително тегло - 0.5 (включително) и по-високо.

212. "Способност за инициализация на линията за данни. Data link initiation capability

(DLIC)" е приложение към линията за данни, което осигурява възможност за обмен на адреси, имена и номера на версиите, необходими за инициализиране на приложенията на линията за данни.

213. "Стандартен завой. Procedure turn" е маневра, при която първоначално се изпълнява завой с отдалечаване от обозначен курс и последващ завой в обратно направление за заемане на курс, обратен на обозначения.

Стандартните завои са "леви" и "десни" в зависимост от посоката на първоначалния завой и могат да бъдат изпълнявани в хоризонтален полет или в снижение в зависимост от конкретната процедура.

214. "Статус на ВС за полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация. RVSM status" е термин за обозначаване на пригодността на въздухоплавателното средство за полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация. Този статус може да бъде:

а) "въздухоплавателно средство, сертифицирано за полети в RVSM въздушно пространство. "RVSM approved" е въздухоплавателно средство, което има валиден държавен сертификат за полети в RVSM въздушно пространство;

б) "въздухоплавателно средство, несертифицирано за полети в RVSM въздушно пространство. "NON-RVSM approved" е въздухоплавателно средство, което няма валиден държавен сертификат за полети в RVSM въздушно пространство.

215. "Схема за рулиране. Aerodrome taxi circuit" е установен маршрут за движение на въздухоплавателни средства по маневрената площ на летище, при определени параметри на вятъра.

216. "Схема за стандартно долитане. Standard instrument arrival (STAR)" е определен маршрут за долитане по правилата за полети по прибори, свързващ основна точка, обикновено разположена на трасе за ОБД, с точка, от която може да се започне публикувана процедура за подход по прибори.

217. "Схема за стандартно отлитане. Standard instrument departure (SID)" е определен маршрут за отлитане по правилата за полети по прибори, свързващ летище или пистата за излитане и кацане на това летище с определена основна точка, обикновено разположена на трасе за ОБД, от която започва полетът по трасето.

218. "Таван на облачността. Ceiling" е относителната височина (над повърхността на сушата или водата) на долната граница на най-ниския облачен слой, намиращ се по-ниско от 6000 m (20 000 ft) и закриващ повече от половината небе.

219. "Текущ орган за данни. Current data authority" е определена наземна система, чрез която се осъществява CPDLC диалогът между пилота и ръководителя на полети, отговорен за полета в момента.

220. "Текущ полетен план. Current flight plan" е полетният план, включващ възможните промени, предизвикани от последващи разрешения. Когато този термин се допълва от думата "съобщение" той обозначава, че съдържанието и формата на данните от текущия полетен план се изпращат от един орган на друг.

221. "Тип необходими навигационни характеристики (вид RNP). RNP type" е гранична стойност, изразена като разстояние в морски мили, измерена от набелязаното местоположение, в рамките на която въздухоплавателното средство трябва да се намира в течение на минимум 95% от общото полетно време.

Например: RNP 5 определя навигационна точност плюс или минус 9.3 km (5 NM), която въздухоплавателното средство трябва да поддържа в 95 % от общото полетно време.

222. "Точка за доклад. Reporting point" е определено географско място, спрямо което

може да бъде докладвано местоположението на въздухоплавателно средство.

223. "Точка за предаване на контрола. Transfer of control point (TCP)" е определена точка, намираща се по маршрута на полета на въздухоплавателно средство, на която отговорността за осигуряване на контрол на въздушното движение на въздухоплавателното средство се предава от един контролен орган или сектор на следващия орган (сектор).

224. "Точка на опиране. Touchdown" е точка, където номиналната глисада допира пистата за излитане и кацане. Терминът "точка на опиране" означава точка за начало на измерване, а не точката, в която въздухоплавателното средство фактически докосва пистата за излитане и кацане.

225. "Транспондер. Transponder" е приемно-предавателно устройство, изпращащо отговор на определен запитващ сигнал, като запитването и отговорът се осъществяват на различни честоти.

226. "Трасе за зонална навигация (RNAV trace). Area navigation route" е маршрут, определен за въздухоплавателни средства, които могат да прилагат зонална навигация.

227. "Трасе за ОВД. ATS route" е определен маршрут, предназначен за направляване на потока въздушно движение с цел осигуряване обслужването на въздушното движение. Терминът "трасе за ОВД" се използва за обозначаване в съответните случаи на "въздушно трасе", "консултативно трасе", "контролирано трасе" или "неконтролирано трасе", "схема за долитане" или "схема за отлитане" и т.н. Трасето за ОВД се определя от съответните технически параметри, включващи индекс за обозначаване, пътна линия към/от основни точки (пътни точки), разстояние между основните точки, изисквания за доклад и определената от ГД ГВА минимална безопасна абсолютна височина.

228. "Тревога (Състояние на тревога). Alert phase" е ситуация, при която съществуват опасения за безопасността на въздухоплавателно средство и намиращите се на борда лица.

229. "Управление на въздушното движение (УВД). Air traffic management (ATM)" е съвкупност от бордни и наземни функции (обслужване на въздушното движение, управление на въздушното пространство и управление на потока на въздушното движение) за осигуряване на безопасност и ефективност на движението на въздухоплавателните средства във всеки етап на полета.

230. "Управление на потока въздушно движение (УПВД). Air traffic flow management (ATFM)" е обслужване, допринасящо за безопасен, подреден и експедитивен поток на въздушно движение, за максималното използване на капацитета, доколкото това е възможно, и за осигуряване на броя на въздухоплавателните средства, съвместим с капацитетите, декларирани от съответния оправомощен орган за обслужване на въздушното движение.

231. "Упълномощен орган. Appropriate authority":

а) По отношение на полета над открито море: съответният орган от държавния регистър.

б) По отношение на полета, различен от полета над открито море: съответният орган на държавата, която има суверенитет над прелитаната територия.

232. "Упълномощена организация за ОВД. Appropriate ATS authority" е упълномощена от държавата организация, отговорна за осигуряване на обслужване на въздушното движение в определено въздушно пространство.

233. "Условни обозначения на данни. Data convention" е съгласувана група от правила, определящи начина или последователността на обединяване на множеството данни за съставяне на смислово съобщение.

234. "Финален подход. Final approach" е тази част от процедурата за подход по прибори, която започва от точката за финален подход или където такава не е определена:

- а) в края на последния завой за излизане на правата за кацане; или
- б) от точката за влизане в последната пътна линия, указана в процедурата за подход, и завършва в точка, от която:

- може да се извърши кацане; или
- да се започне процедура за минаване на втори кръг.

235. "Център за полетна информация. Flight information centre (FIC)" е орган, създаден за осъществяване на полетно-информационно обслужване и аварийно оповестително обслужване.

236. "Член на летателния екипаж. Flight crew member" е правоспособен член на екипажа, на когото са възложени задължения, свързани с управлението на въздухоплавателното средство по време на полет.

237. "Човешки възможности. Human performance" са способностите на човека и пределите на неговите възможности, влияещи върху безопасността и ефективността на авиационните дейности.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Тази инструкция се издава на основание чл. 49, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване и въвежда четиринадесетото издание на Документ 4444-АТМ/501 на ИКАО.

§ 3. Всички документи по организацията на полетите и обслужването на въздушното движение (договори за взаимодействие, инструкции, наръчници, ръководства, технологии, заповеди, указания и други) се разработват съгласно тази инструкция.

§ 4. В зависимост от структурата на въздушното пространство и интензивността на въздушното движение ДАНО създава органи за ОВД съгласно Наредба № 11 от 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България, в които се назначава квалифициран персонал и те се оборудват с необходимите технически средства.

§ 5. На инструктажа в международните летища присъства представител на летищната администрация, който докладва за състоянието на работната и маневрената площ на летището, строителни работи по летателното поле, спирачния ефект на ПИК, ПР и перона, като при споразумение между ДАНО и летищната администрация тази информация може да бъде осигурена и по друг начин.

§ 6. Тази инструкция отменя Инструкция № 4444 от 1999 г. за правилата за полети и обслужването на въздушното движение (ДВ, бр. 100 от 1999 г.).

§ 7. Главният директор на ГД "Гражданска въздухоплавателна администрация" дава указания по прилагането на инструкцията.

§ 8. Инструкцията влиза в сила четири месеца след обнародването ѝ в "Държавен вестник".

Приложение № 1
към чл. 53, 57, 150, 957

ПОЛЕТЕН ПЛАН

1. Образец на бланка за полетен план
ФИГУРА

2. Инструкции за попълване на бланката за полетен план

2.1. Общи положения

1. Придържайте се стриктно към предписаните формати и начини на представяне на данните.

2. Започнете попълването на данните от самото начало на предоставеното за целта място. Където мястото е в повече – оставете неизползваното празно.

3. Попълвайте всички времена в UTC като записвате 4 знака – часове и минути.

и 4. Попълвайте всички разчетни времена като записвате 4 знака – часове и минути.

5. Защрихованата част преди поле 3 трябва да бъде попълнена от службите за ОВД или службите за комуникация, освен ако отговорността за излъчването на полетния план не е била делегирана.

2.2. Инструкция за въвеждане на данните за ОВД

Попълнете полета 7 до 18, както е посочено.

Попълнете също поле 19, както е посочено, когато това се изисква от съответния орган за ОВД или е необходимо по други причини.

2.2.1 За полети, които ще се изпълняват напълно или частично над полетно ниво 245 (с изключенията обявени от съответните страни) в допълнение към буквата S и/или други букви, попълва и буквата "Y" в поле 10 от полетния план за 8.33 kHz честотно оборудвани ВС или индикаторът "STS/EXM833" в поле 18 за необорудвани ВС, които обаче са планирани да оперират съгласно публикуваните изключения от изискванията за задължително оборудване. Въздухоплавателни средства, сертифицирани за полети над полетно ниво 245, но планиращи да летят под тези полетни нива, също попълват "Y", както е указано по-горе.

2.2.2 Операторите на RVSM сертифицирани ВС попълват буквата "W" в поле 10 от полетния план, без значение от исканото полетно ниво.

2.2.3 Операторите на държавни ВС в група не попълват буквата "W" в поле 10 от полетния план без значение дали са RVSM сертифицирани. Операторите на полет в група от държавни ВС, възнамеряващи да изпълнят полет в RVSM въздушното пространство попълват "STS/NONRVSM" в поле 18 от полетния план.

2.2.4 Операторите на несертифицирани RVSM държавни ВС, желаещи да изпълнят полет над полетно ниво 290 попълват "STS/NONRVSM" в поле 18 от полетния план.

2.2.5 Операторите на несертифицирани RVSM въздухоплавателни средства, възнамеряващи да изпълнят полет между летища, намиращи се изцяло в хоризонталните граници на въздушното пространство, където се прилага RVSM,

в поле 15 от полетния план на ИКАО включват полетно ниво по-ниско от FL 290.

2.2.6 Операторите на несертифицирани RVSM въздухоплавателни средства, възнамеряващи да изпълнят полет от летище, намиращо се в хоризонталните граници на въздушно пространство, където се прилага RVSM, до летище извън тези граници в поле 15 от полетния план на ИКАО включват:

1. полетно ниво по-ниско от FL 290 за частта от полета, която ще се изпълнява в хоризонталните граници на Европейския регион на ИКАО, където се прилага RVSM; и

2. изходната точка на хоризонталните граници на Европейския регион на

ИКАО, където се прилага RVSM и желаното полетно ниво, за тази част от полета,

започваща веднага след тази точка.

2.2.7 Операторите на ВС, които са оборудвани със системи за зонална навигация отговарящи на изискванията за ниво на навигационна точност RNP 5, попълват в поле 10 на полетния план обозначение "R".

2.2.8 Операторите на ВС, които са оборудвани със системи за зонална навигация отговарящи на изискванията за ниво на навигационна точност RNP 2, освен предвиденото в т. 2.2.7. попълват в поле 10 на полетния план обозначение "R".

2.2.9 Операторите на ВС, на които преди полета е открит отказ или понижение на точността на оборудването за зонална навигация, не попълват в поле 10 на полетния план обозначение "S" или "R". Тези полети изискват специален контрол от страна на органите за КВД, поради което в поле 18 на полетния план се попълва обозначение "STS/RNAVINOP". В тези случаи, по отношение на полет за който полетния план е бил вече представен, се представя

нов полетен план и се анулира предходния. В случай че полета се изпълнява на

основата на повтарящ се полетен план RPL, даденият RPL се анулира и се представя съответния нов полетен план.

2.2.10 Операторите на държавни ВС, необорудвани за полети по трасетата

за зонална навигация, но имащи навигационни характеристики удовлетворяващи изискванията на RNP 5 не попълват буквите "S", "R" или "P" в поле 10 от полетния план.

2.2.11 Ако полета от т. 2.2.10 изисква специално отношение от органите

за КВД, в поле 18 от полетния план се попълва "STS/NONRNAV".

ПОЛЕ 7. Опознавателен индекс на ВС (максимум 7 знака)

AIRCRAFT IDENTIFICATION

ПОПЪЛНЕТЕ един от следните опознавателни индекси на ВС:

а) регистрационен знак на ВС (например DABIK, 4XBCD, N2567GA), когато:

– при използване на радиотелефония, позивната, която ще бъде използвана

от ЕВС ще съдържа опознавателния знак самостоятелно (например DABIK) или ще

бъде предшествана от радиотелефонния код на ИКАО на опериращата авиокомпания/агенция (например LUFTHANSA DABIK);

– ВС не е оборудвано с радиостанция;

ИЛИ б) присвоения трибуквен код, съгласно ИКАО, на опериращата авиокомпания/агенция, следван от номера на съответния полет (например DLH 3498), когато при използване на радиотелефония, позивната, която ще бъде използвана от ЕВС, ще съдържа радиотелефонния код по ИКАО на опериращата авиокомпания/агенция (например DLH 3498);

ПОЛЕ 8. Правила за полета и тип на полета (един или два знака)

FLIGHT RULES AND TYPE OF FLIGHT

Правила за полети

ПОПЪЛНЕТЕ една от следните букви, обозначаващи правилата на полета, които пилота ще използва:

I за полет по ППП;

V за полет по ПВП;

Y за полет по ППП първоначално; или

Z за полет по ПВП първоначално,

като, при попълнени букви Y и Z, в поле 15 се указва точката или точките, в които се планира промяна на правилата за полети.

Тип на полета

ПОПЪЛНЕТЕ една от следните букви:

S за полет по разписание;

N за полет не по разписание (чартър и др.);

G за полет на авиацията с общо предназначение;

M за военен полет; или

X за всички останали полети, неуказани по-горе.

ПОЛЕ 9. Брой и тип на ВС, и Категория на турбулентната следа
NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY

Брой на ВС (един или два знака)

ПОПЪЛНЕТЕ брой на ВС, когато е повече от един.

Тип на ВС (два до четири знака)

ПОПЪЛНЕТЕ условно обозначение на типа ВС, съгласно ИКАО,

ИЛИ ако такъв тип не е присвоен, или в случай на полет в група от различни типове ВС,

ПОПЪЛНЕТЕ ZZZZ, и в поле 18 УКАЖЕТЕ (броя и) типа (типовете) на ВС
след
TUR/.

Категория на турбулентната следа (един знак)

ПОПЪЛНЕТЕ една от следните букви в зависимост от категорията на турбулентната следа на ВС:

H (HEAVY) – ТЕЖКО ВС, за ВС с максималната сертифицирана излетна маса
от

136 000 kg или повече;

M (MEDIUM) – СРЕДНО ВС, за ВС с максималната сертифицирана излетна
маса

по-малка от 136 000 kg, но по-голяма от 7000 kg;

L (LIGHT) – ЛЕКО ВС, за ВС с максималната сертифицирана излетна маса
от

7000 kg или по-малка.

ПОЛЕ 10. Оборудване
EQUIPMENT

Средства за комуникация, за навигация и средства за подход

ПОПЪЛНЕТЕ една от следните букви:

N, когато ВС не е оборудвано или оборудването не работи,

ИЛИ S, когато ВС притежава стандартно, работещо оборудване (виж
Забележка 1).

И/ИЛИ

ПОПЪЛНЕТЕ една или няколко от следните букви, обозначаващи наличното,
работещо оборудване:

A не се използва

B не се използва

C LORAN C

D DME

E не се използва

F ADF

G GNSS

H HF RTF

I Inertial Navigation

J Data link – виж Забележка 3

K (MLS)

L ILS

M OMEGA

O VOR

P RNP-2

Q не се използва
R RNP-5
T TACAN
U UHF RTF
V VHF RTF
W за RVSM оборудвано ВС
X по изискване на органа за ОВД
Y 8.33 честотно оборудвано ВС
Z друго оборудване – виж Забележка 2

Забележка 1: За стандартно се приема следното оборудване – VHF, RTF, ADF, VOR и ILS, освен ако не е посочена друга комбинация от съответния орган за ОВД.

Забележка 2: Когато се използва буква Z, в поле 18 се изписва типа на това оборудване, съответно след COM/ и/или NAV/.

Забележка 3: В случай на използване на буква J, в поле 18 след DAT/ се изписва типа на това оборудване с една или няколко букви.

Забележка 4: Информация за навигационните характеристики се предоставя на органа за ОВД за даване на разрешения и определяне на маршрут.

Оборудване за обзор

ПОПЪЛНЕТЕ една или две букви за обозначаване на използваното бордно оборудване за обзор:

Оборудване за вторичен обзорен радар:

N отсъства оборудване;

A транспондер – режим A (4 цифри – 4096 кода);

C транспондер – режим A (4 цифри – 4096 кода) и режим S;

X транспондер – режим S без предаване на опознавателния индекс на ВС

и

на данни за барометричната височина;

R транспондер – режим S с предаване на данни за барометричната височина,

но без предаване на опознавателния индекс на ВС;

I транспондер – режим S с предаване на опознавателния индекс на ВС,

но

без предаване на данни за барометричната височина;

S транспондер – режим S с предаване на опознавателния индекс на ВС и

на

данни за барометричната височина.

Оборудване за ADS

D възможност за ADS

ПОЛЕ 13. Летище на излитане и Време на излитане (8 знака)
DEPARTURE AERODROME AND TIME

ПОПЪЛНЕТЕ четирибуквения индикатор по ИКАО за местоположението на летището на излитане

ИЛИ, ако не е присвоен индикатор за местоположението,

ПОПЪЛНЕТЕ ZZZZ и в поле 18 УКАЖЕТЕ името на летището след групата

DEP/

ИЛИ, ако полетния план е получен от борда на ВС в полет,

ПОПЪЛНЕТЕ AFIL и в поле 18, след DEP/, УКАЖЕТЕ четирибуквения

индикатор

по ИКАО за местоположението на органа за ОВД, от който могат да се получат допълнителни данни за полетния план.

СЛЕД ТОВА, БЕЗ ИНТЕРВАЛ

ПОПЪЛНЕТЕ в полетния план, представен преди излитане, времето за

начало

на движение - "ЕОВТ"

ИЛИ в полетния план, получен от борда на ВС в полет, фактическото или разчетно време на прелитане на първата точка по маршрута, посочена в полетния план.

ПОЛЕ 15. Маршрут

ROUTE

ПОПЪЛНЕТЕ, както е указано в буква "а", първата крейсерска скорост и както е указано в буква "б", първото крейсерско полетно ниво, без интервал между тях.

СЛЕД ТОВА, зад стрелката ПОПЪЛНЕТЕ, както е указано в буква "в", описанието на маршрута.

а) Крейсерска скорост (максимум 5 знака)

ПОПЪЛНЕТЕ истинската въздушна скорост за първия или целия крейсерски участък на полета, изразена:

в километри в час - буквата К последвана от 4 цифри (например, K0830);

или

във възли - буквата N последвана от 4 цифри (например, N0485); или чрез числото M - когато се изисква от съответните пълномощни органи

за

ОВД, с точност до стотни, изразени с буквата M последвана от 3 цифри (например, M082).

б) Крейсерско ниво (максимум 5 знака)

ПОПЪЛНЕТЕ планираното крейсерско ниво за първия или целия участък на маршрута в следния вид:

полетно ниво - буквата F последвана от 3 цифри (например, F330); или

полетно ниво в десетки метри (когато се изисква от съответния

пълномощен

орган) - буквата S последвана от 4 цифри (например, S1130); или

абсолютна височина в стотици фута - буквата A последвана от 3 цифри (например, A045; A100); или

абсолютна височина в десетки метри - буквата M последвана от 4 цифри (например, M0840); или

за неконтролирани полети по ПВП се изписва VFR.

в) Маршрут (включително промени в скоростта, полетното ниво и/или правилата за полет)

при полети по установени трасета за ОВД

ПОПЪЛНЕТЕ, ако летището на излитане е разположено на или е свързано с трасе за ОВД, обозначението на първото трасе за ОВД по маршрута,

ИЛИ, ако летището не е разположено на или не е свързано с трасе за

ОВД,

буквите DCT, последвани от точката на влизане в първото трасе за ОВД, последвани от индекса на трасето за ОВД.

СЛЕД ТОВА

ПОПЪЛНЕТЕ всяка точка, в която се планира промяна на скоростта или нивото, смяна на трасето за ОВД и/или промяна на правилата за полет.

Забележка: Когато се планира преход между трасе за ОВД в долното въздушно пространство и трасе за ОВД в горното въздушно пространство, и трасетата са ориентирани в една и съща посока, точката на преход не се попълва.

СЛЕДВАНО ВЪВ ВСИЧКИ СЛУЧАИ

от индекса на следващия участък от трасето за ОВД, дори когато е еднакъв с предходния,

ИЛИ от буквите DCT, ако полетът до следващата точка ще бъде извън определеното трасе за ОВД, освен ако двете точки не са дефинирани чрез

географски координати.
при полети извън определените трасета за ОВД
ПОПЪЛНЕТЕ точки, които се намират една от друга на не повече от 30 min
полетно време или на 370 km (200 NM), включително всяка точка, в която се планира промяна в скоростта или нивото, смяна на пътната линия или промяна на правилата на полета
ИЛИ когато се изисква от съответния(-те) орган(-и) за ОВД,
ОПРЕДЕЛЕТЕ пътната линия на полетите, извършвани предимно в направление
изток-запад между 70° северна ширина (N) и 70° южна ширина (S) по отношение
на основни точки, получени при пресичането на половин или цели градуси ширина
с меридиани, разположени на интервали през 10° географска дължина. За полети
в райони извън тези ширини, пътните линии се определят по основни точки, получени от пресичането на паралели с меридиани, разположени обикновено през 20° географска дължина. Доколкото е възможно, разстоянието между основни точки не трябва да надхвърля един час полетно време. Когато се счете за необходимо, трябва се определят допълнително основни точки.
ОПРЕДЕЛЕТЕ пътните линия на полетите, извършвани предимно в направление север-юг, по отношение на основни точки, получени от пресичането на меридиани в цели градуси дължина с паралели през 5° ширина.
ПОПЪЛНЕТЕ буквите DCT между последователните точки, освен ако двете точки не са определени чрез географски координати или чрез пеленг и разстояние.
ИЗПОЛЗВАЙТЕ САМО условията, посочени в (1) до (5) по-долу и
РАЗДЕЛЯЙТЕ всяка подточка с един празен интервал.
(1) Трасе за ОВД (2 до 7 знака):
Кодираният индекс на трасе или на участък от трасе, където е възможно,
кодираният индекс на схемата за стандартно отлитане или долитане (например BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).
(2) Основни точки (2 до 11 знака)
Кодираният индекс (2 до 5 знака), присвоен на точката (например LN, MAY, HADDY), или ако не е присвоен кодиран индекс, се използва един от следните начини:
- Само градуси (7 знака):
2 цифри, указващи географската ширина в градуси, последвани от "N" (север) или "S" (юг), последвани от 3 цифри, указващи географската дължина в градуси, последвани от "E" (изток) или "W" (запад). Допълнете необходимия брой цифри, където е необходимо, като въведете нули, например 46N078W.
- Градуси и минути (11 знака):
4 цифри, указващи географската ширина в градуси и минути, последвани от "N" (север) или "S" (юг), последвани от 5 цифри, указващи географската дължина в градуси и минути, последвани от "E" (изток) или "W" (запад). Допълнете необходимия брой цифри, където е необходимо, като въведете нули, например 4620N07805W.
- Азимут и разстояние от навигационно средство:
Обозначението на навигационното средство (обикновено VOR) във вид на

или 3 знака, последвани от 3 цифри, указващи пеленга (радиала) от него в магнитни градуси, последвани от 3 цифри, указващи разстоянието от него в морски мили. Допълнете необходимия брой цифри, където е необходимо, като въведете нули – например точка разположена на пеленг (радиал) 180° и разстояние 40 морски мили от VOR DUB трябва да се представи DUB180040.

(3) Промяна в скоростта или нивото (максимум 21 знака)

Точката, в която се планира промяна в скоростта (5% TAS или 0.01 M, или

повече) или промяна на нивото, се представя точно както в (2) по-горе, следвана от наклонена черта и крейсерската скорост, и крейсерско ниво, изразени точно както в букви "а" и "б", без интервал между тях, дори и ако бъде променена само една от тези величини.

Примери: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Промяна на правилата на полета (максимум 3 знака)

Точката, в която се планира промяна на правилата на полета, се представя

точно както в (2) или (3) по-горе, последвана от интервал и едно от следните:

VFR, ако се преминава от ППП към ПВП

IFR, ако се преминава от ПВП към ППП.

Примери: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Крейсерски набор (максимум 28 знака)

Буквата C, последвана от наклонена черта;

СЛЕД ТОВА точката, в която се планира да започне крейсерският набор, представена съгласно (2), последвана от наклонена черта;

СЛЕД ТОВА скоростта, която трябва да се поддържа по време на крейсерския

набор, представена съгласно буква "а", последвана от две нива, дефиниращи слоя, който трябва да се заеме по време на крейсерския набор, като всяко ниво

се представя съгласно буква "б", или нивото, над което се планира крейсерския

набор, последвано от буквите PLUS без интервал между тях.

Примери: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620.

ПОЛЕ 16. Летище на кацане, Общо разчетно изтекло време и Запасно летище (а)

DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME, ALTERNATE AERODROME (S)

Летище на кацане и Общо разчетно изтекло време (8 знака).

ПОПЪЛНЕТЕ четирибуквения индикатор на ИКАО за местоположението на летището на кацане, последван от общото разчетно полетно време, без интервал

между тях,

ИЛИ, ако летището на кацане няма присвоен четирибуквен индикатор за месторазположение по ИКАО,

ПОПЪЛНЕТЕ ZZZZ, последвани от общото разчетно изтекло време и в поле

УКАЖЕТЕ името на летището на кацане, предхождано от DEST/.

Забележка: За полетен план, получен от ВС в полет, общото разчетно изтекло време е разчетното време от първата точка на маршрута, за която се прилага полетния план.

Запасно летище (а) (4 знака)

ПОПЪЛНЕТЕ четирибуквения индикатор по ИКАО за местоположението на не повече от две запасни летища, разделени с интервал,

ИЛИ, ако някое от запасните летища няма присвоен четирибуквен индикатор

за местоположение по ИКАО ,

ПОПЪЛНЕТЕ ZZZZ и в поле 18

УКАЖЕТЕ името на летището, предхождано от ALTN/.

ПОЛЕ 18. Друга информация

OTHER INFORMATION

ПОПЪЛНЕТЕ 0 (нула), ако няма друга информация

ИЛИ всякаква друга необходима информация в предпочитана

последователност,

указана тук, посредством подходящ индикатор, последван от наклонена черта и

информацията, която трябва да бъде записана:

EET/ Основни точки или индекси на границите на FIR и общото разчетно изтекло време до тях, когато това се изисква от регионалните споразумения за

въздушна навигация или от съответните органи за ОВД.

Примери: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

RIF/ Подробности за маршрута към променено летище на кацане, последвани

от четирибуквения индикатор по ИКАО за местоположението на летището.

Промененият маршрут се уточнява по време на полет.

Примери: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA APPH

RIF/LEMD

REG/ Регистрационен знак на ВС, ако е различен от посочения в поле 7.

SEL/ Код SELCAL, ако това се изисква от съответните органи за ОВД.

OPR/ Името на оператора, ако не е очевидно от опознавателния индекс на

ВС в поле 7.

STS/ Статусен индикатор, указващ причината за специално отношение от страна на органите за ОВД, например санитарно ВС, един неработещ двигател

-

STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP. Могат да съществуват повече от един статусни индикатора.

- STS/EXM833 за необорудвани ВС, които обаче са планирани за полет съгласно публикуваните изключения от изискванията за задължително оборудване.

- STS/NONRVSM за държавни ВС в група без значение дали са RVSM сертифицирани, ако полета ще се провежда в европейското RVSM пространство като GAT (общо въздушно движение).

- STS/EMER за ВС в състояние на бедствие.

- STS/SAR за ВС включено в операции по търсене и спасяване.

- STS/HEAD ако на борда на ВС има държавен глава.

- STS/HUM за ВС изпълняващо хуманитарен полет.

- STS/HOSP за ВС изпълняващо медицински полет, което изрично е декларирано от медицинските служби.

- STS/STATE за военно или гражданско ВС изпълняващо полет за нуждите на военните, митница или полиция.

STS/ATFMEXEMPTAPPROVED за полети изрично оторизирани от националните власти, да не подлежат на ограничения при организация на потоците въздушно движение, независимо от използването на друг индикатор за статус на полета.

BC, TYP/ Тип (типове) на ВС, предшестван, ако е необходимо, от броя на ВС, ако в поле 19 е въведено ZZZZ.

PER/ Летателно-технически данни на ВС, ако се изискват от съответния орган за ОВД.

COM/ Друго свързочно оборудване, указано със Z в поле 10. Важни данни за свързочното оборудване, както се изисква от съответните органи за ОВД, например само COM/ UHF.

M, DAT/ Важни данни, свързани с възможност за използване на линия за предаване на данни, като се използват една или повече от буквите S, H, V и линия например DAT/S за спътникова линия за предаване на данни, DAT/H за HF за предаване на данни, DAT/V за VHF линия за предаване на данни, DAT/M за SSR режим S линия за предаване на данни.

NAV/ Важни данни, свързани с друго навигационно оборудване, както се изисква от съответните органи за ОВД.

13 DEP/ Обозначение на летището на излитане, ако е попълнено ZZZZ в поле от 13 или четирибуквения индикатор за местоположение по ИКАО на органа за ОВД, който могат да се получат допълнителни данни за полетния план, ако в поле 13 е попълнено AFIL.

ZZZZ. DEST/ Обозначение на летището на кацане, ако в поле 16 е попълнено ZZZZ.

ALTN/ Обозначение на запасното летище (летища), ако в поле 16 е попълнено ZZZZ.

RALT/ Обозначение на запасно летище (летища) по маршрута.

RMK/ Всякакви други забележки в прав текст, когато се изисква от съответния орган за ОВД или когато се счете за необходимо.

YY DOF/ Дата на полета, шестцифрена група във формат DOF/YYMMDD, където е годината, MM е месеца и DD е датата на полета.

ПОЛЕ 19. Допълнителна информация

SUPPLEMENTARY INFORMATION

Запас от гориво / ENDURANCE

гориво След E/ ПОПЪЛНЕТЕ група от 4 цифри, в която се посочва запаса от в часове и минути.

Лица на борда / PERSONS ON BOARD

Когато След P/ ПОПЪЛНЕТЕ общия брой на лицата (пътници и екипаж), които се намират на борда, когато това се изисква от съответния орган за ОВД.

общия брой на лицата на борда на ВС не е известен по време на попълването на полетния план, тогава ПОПЪЛНЕТЕ TBN (следва да се съобщи).

Аварийно и спасително оборудване / EMERGENCY AND SURVIVAL EQUIPMENT

Радиооборудване / RADIO

R/

ЗАЧЕРТАЙТЕ U, ако не може да използвате UHF радиостанция на честота

243.0 MHz.

ЗАЧЕРТАЙТЕ V, ако не може да използвате VHF радиостанция на честота 121.5 MHz.

ЗАЧЕРТАЙТЕ E, ако не може да използвате аварийен предавател (ELT).

Спасително оборудване / SURVIVAL EQUIPMENT

S/

ЗАЧЕРТАЙТЕ всички индикатори ако на борда не се носи спасително оборудване.

ЗАЧЕРТАЙТЕ R, ако на борда не се носи спасително оборудване за полярни условия.

ЗАЧЕРТАЙТЕ D, ако на борда не се носи спасително оборудване за пустинни условия.

ЗАЧЕРТАЙТЕ M, ако на борда не се носи спасително оборудване за морски условия.

ЗАЧЕРТАЙТЕ J, ако на борда не се носи спасително оборудване за условия на джунгла.

Спасителни жилетки / JACKETS

J/

ЗАЧЕРТАЙТЕ всички индикатори, ако на борда не се носят спасителни жилетки.

ЗАЧЕРТАЙТЕ L, ако спасителните жилетки не са оборудвани със светлини.

ЗАЧЕРТАЙТЕ F, ако спасителните жилетки не са флуоресцентни.

ЗАЧЕРТАЙТЕ U или V, или и двете, както в R/ за указване на невъзможност

за радиоизлъчване на спасителните жилетки, ако имат такава.

Лодки / DINGHIES

D/

(Лодки) ЗАЧЕРТАЙТЕ индикаторите D и C ако на борда не се носят спасителни лодки; или

(Число) ПОПЪЛНЕТЕ броя на наличните спасителни лодки; и

(Капацитет) ПОПЪЛНЕТЕ общия капацитет (брой на местата) на всички спасителни лодки на борда; и

(Покрити) ЗАЧЕРТАЙТЕ индикатор C, ако спасителните лодки не са покрити; и

(Цвят) ПОПЪЛНЕТЕ цвета на спасителните лодки, ако има такива.

Маркировка и цвят на ВС / AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS

A/ ПОПЪЛНЕТЕ цвят на ВС и отличителна маркировка.

Забележки / REMARKS

N/ ЗАЧЕРТАЙТЕ индикатор N ако няма забележки; или

УКАЖЕТЕ наличието на друго спасително оборудване носено на борда и забележки по него.

Командир на ВС / PILOT-IN-COMMAND

C/ ПОПЪЛНЕТЕ фамилията на командира на ВС.

2.3. Попълнен от / FILED BY

ПОПЪЛНЕТЕ името на службата, агенцията или лицето, което попълва полетния план.

2.4. Приемане на полетния план

Приемането на полетния план се извършва по начин, определен от съответния орган за ОВД.

2.5. Указания за попълване на комуникационни данни (COM)

Полета, подлежащи на попълване

ПОПЪЛНЕТЕ двата най-горни сиви реда във формата, третия заштрихован

ред

ПОПЪЛНЕТЕ само при необходимост, освен ако съответния орган за ОВД не е определил друго.

3. Инструкции за предаване на съобщение за попълнен полетен план FPL
Коригиране на очевидни грешки

Освен ако не е определено друго, КОРИГИРАЙТЕ очевидните грешки и/или пропуски (например наклонени черти) във формата, за да осигурите съответствие

с указанията, дадени в инструкциите за попълване на бланката за полетен план (т. 2).

Полета за предаване

ИЗЛЪЧЕТЕ полетата, както е описано, освен ако не се изисква друго:

а) полетата в зашриховани редове, над поле 3;

б) полетата започващи с <<= (FPL от поле 3:

поле
18; всички символи и данни в белите полета надолу до) <<= на края на

допълнителни функции за подравняване, доколкото е необходимо за предотвратяване на включване на повече от 69 знака на всеки от редовете на полета 15 и 18. Функцията подравняване трябва да се вкара само на мястото на интервала, за да не се разбива дадена група от данни.

знаците "превключване на буквения регистър" – LETTER SHIFT и "превключване на цифровия регистър" – FIGURE SHIFT (не се включват при изготвяне на бланката), ако е необходимо;

в) елементи за AFTN "край", както е описано:

Сигнал за "край на текста":

– една позиция "ПРЕВКЛЮЧВАНЕ НА БУКВЕНИЯ РЕГИСТЪР" – LETTER SHIFT

– две позиции CARRIAGE RETURNS, един позиция LINE FEED

Последователност на подаване на рулото на една страница

Седем позиции LINE FEEDS

Сигнал за край на съобщението

Четири пъти се повтаря буквата N.

4. Инструкции за предаване на съобщения за допълнителен полетен план (SPL)

Данни, подлежащи на предаване

Полетата СЕ ПРЕДАВАТ, както са описани, освен ако не се изисква друго:

а) индикатор за приоритет по AFTN, индикатор на получателя <<= , време

на попълване, индикатор на съставителя <<= и, ако е необходимо, конкретно обозначаване на получателите и/или съставителя.

б) начало с <<= (SPL:

всички символи и данни в белите полета на полета 7, 16 и 18, с изключение на знака ")" в края на поле 18 не трябва да се предават, и след това символите в бялото поле на поле 19 надолу до знака) <<= на поле 19, включително;

допълнителни функции за подравняване, доколкото е необходимо за предотвратяване на включване на повече от 69 знака на всеки от редовете на полета 18 и 19. Функцията подравняване трябва да се вкара само на мястото на интервала, за да не се разбива дадена група от данни.

знаците "превключване на буквения регистър" – LETTER SHIFT и "превключване на цифровия регистър" – FIGURE SHIFT (не се включват при изготвяне на бланката), ако е необходимо;

в) елементи за AFTN "край", както е описано:

7.1. Общи положения

ВКЛЮЧЕТЕ в списъка САМО полетни планове за полети, които ще се изпълняват по ППП (Правила на полета I от формата на FPL).

Предполага се, че всички ВС изпълняват редовни полети (Тип на полета - S във формата на FPL), в противен случай внесете съответното ПОЯСНЕНИЕ в колона Q (забележки).

Предполага се, че всички ВС изпълняващи полет по RPL са оборудвани с транспондери, изпозващи 4096 кода в режим A и C. В противен случай внесете съответното ПОЯСНЕНИЕ в колона Q (забележки).

ПОДРЕДЕТЕ полетните планове в азбучен ред по индикатора на местоположението на летището на излитане.

ПОДРЕДЕТЕ полетните планове за всяко летище в хронологичен порядък по разчетно време за начало на движение.

СТРОГО се придържайте към условните обозначения на данните за попълване на бланката за полетни планове (приложение № 3, т. 1.6), ако в т. 7.4 не е предписано друго.

УКАЗВАЙТЕ всички времена в UTC като записвате 4 цифри - часове и минути.

УКАЗВАЙТЕ всички разчетни изтекли времена като записвате 4 цифри - часове и минути.

ВНЕСЕТЕ данните за всеки участък от полета с едно или няколко кацания на отделен ред; т.е. от всяко летище на излитане до следващото летище на кацане, дори в тези случаи когато позивната или номера на полета остават едни и същи за няколко участъка от полета.

ТОЧНО ОБОЗНАЧЕТЕ допълненията и анулиранията в съответствие с колона H на т. 7.4. Последващите RPL- списъци трябва да съдържат променените и допълнени данни, а анулираните полетни планове не трябва да бъдат включени в списъка.

ОБОЗНАЧЕТЕ страниците указвайки номера на страницата и общото число представени страници.

ИЗПОЛЗВАЙТЕ допълнителни редове (освен първия) за всеки RPL, когато мястото отделено на един ред за колоните O и Q е недостатъчно.

ВКЛЮЧЕТЕ в поле Q информация за цялото оборудването и възможности на ВС в съответствие с поле 10 от полетния план на ИКАО.

7.2. Полет се анулира по следния начин:

а) поставя се знак минус (-) в колона H преди данните за анулирания полет, съдържащи се в останалите колони;

б) внесете последващ запис, отбелязан със знак плюс (+) в колона H и датата на последния полет в колона J, запазвайки данните за анулирания полет във всички останали колони.

7.3. Промяна на данните за полет се осъществява по следния начин:

а) извършете анулиране съгласно т. 7.2;

б) внесете трети запис, съдържащ данните на новия полетен план (планове) с необходимите промени в съответните колони, включително новите дати на полетния план (планове) в колоните I и J.

Забележка: Всички записи за един и същи полет се внасят в указаната последователност.

7.4. Инструкции за попълване на данни за RPL

Попълнете колоните A - Q както е указано:

КОЛОНА А. ОПЕРАТОР

ПОПЪЛНЕТЕ името на оператора

КОЛОНА В. ПОЛУЧАТЕЛ(И)

ПОПЪЛНЕТЕ името на органа (органи), определен от държавата да следи повтарящите се полетни планове за FIR или районите на отговорност, през които преминава дадения маршрут.

КОЛОНА С. ЛЕТИЩЕ(А) НА ИЗЛИТАНЕ

ПОПЪЛНЕТЕ индикатора (индикаторите) на местоположението на летището (летищата) на излитане.

КОЛОНА D. ДАТА

ПОПЪЛНЕТЕ датата на представяне на списъка на всяка страница на представените списъци с 6 цифри (година, месец, ден).

КОЛОНА Е. СЕРИЕН №

ПОПЪЛНЕТЕ серийния номер на представения списък (2 числа) включващи двете последни цифри на годината и серийния номер на представения списък за указаната година (всяка година се започва с числото 1).

КОЛОНА F. СТРАНИЦА

ПОПЪЛНЕТЕ номера на страницата и общото число представени страници.

КОЛОНА G. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ДАННИ ОТ

ПОПЪЛНЕТЕ името на източника, който пази представената съгласно поле 19 от полетния план информация и може да я изпрати при първо поискване.

КОЛОНА H. ТИП НА ЗАПИСА

ПОПЪЛНЕТЕ знак минус (-) за всеки полет от списъка, подлежащ на анулиране.

ПОПЪЛНЕТЕ знак плюс (+) при изготвяне на първоначален списък, а при последващи представяния - за всеки полетен план, който не е бил включен в предишния RPL - списък.

Забележка: За всеки полетен план, който остава непроменен от предишното представяне, не се указва никаква информация.

КОЛОНА I. ВАЛИДЕН ОТ

ПОПЪЛНЕТЕ дата (година, месец, ден), от която е планирано да започне изпълнението на дадения полет.

КОЛОНА J. ВАЛИДЕН ДО

ПОПЪЛНЕТЕ дата (година, месец, ден), в която е планирано да завърши изпълнението на дадения полет, или

UFN (до следващо известие), ако срокът на валидност е неизвестен.

КОЛОНА K. ДНИ НА ПОЛЕТА

ПОПЪЛНЕТЕ число, съответстващо на деня от седмицата в съответната подколони:

понеделник - 1, неделя - 7.

ПОПЪЛНЕТЕ 0 (нула) за всеки ден в съответната подколони, когато полета не се изпълнява.

КОЛОНА L. ОПОЗНАВАТЕЛЕН ИНДЕКС НА ВС

(поле 7 от формата за FPL)

ПОПЪЛНЕТЕ опознавателния индекс на ВС за дадения полет.

КОЛОНА M. ТИП НА ВС И КАТЕГОРИЯ НА ТУРБУЛЕНТНАТА СЛЕДА

(поле 9 от формата за FPL)

ПОПЪЛНЕТЕ условно обозначение на типа ВС, съгласно ИКАО.
ПОПЪЛНЕТЕ съответните индикатори Н, М или L:
Н - ТЕЖКА - за указване турболентната следа на ВС, с максималната сертифицирана излетна маса от 136 000 kg или повече;
М - СРЕДНА - за указване турболентната следа на ВС, с максималната сертифицирана излетна маса по-малка от 136 000 kg, но по-голяма от 7000 kg;
L - ЛЕКА - за указване турболентната следа на ВС, с максималната сертифицирана излетна маса от 7000 kg или по-малка.
КОЛОНА N. ЛЕТИЩЕ И ВРЕМЕ НА ИЗЛИТАНЕ
(поле 13 от формата за FPL)
ПОПЪЛНЕТЕ индикатора на местоположението на летището на излитане.
ПОПЪЛНЕТЕ времето за начало на движение "ЕОВТ", т.е. разчетното време, когато ВС ще започне движение преди излитане.
КОЛОНА O. МАРШРУТ
(поле 15 от формата за FPL)
а) Крейсерска скорост
ПОПЪЛНЕТЕ истинската въздушна скорост за първия или целия крейсерски участък на полета, съгласно поле 15, буква "а" от формата за FPL.
б) Крейсерско ниво
ПОПЪЛНЕТЕ планираното крейсерско ниво за първия или целия участък на маршрута съгласно поле 15, буква "б" от формата за FPL.
в) Маршрут
ПОПЪЛНЕТЕ данните за целия маршрут съгласно поле 15, буква "в" от формата за FPL.
КОЛОНА P. ЛЕТИЩЕ НА КАЦАНЕ И ОБЩО РАЗЧЕТНО ИЗТЕКЛО ВРЕМЕ
(поле 16 от формата за FPL)
ПОПЪЛНЕТЕ индикатора за местоположението на летището на кацане.
ПОПЪЛНЕТЕ общото разчетно изтекло време.
КОЛОНА Q. ЗАБЕЛЕЖКИ
ПОПЪЛНЕТЕ данните, изисквани от съответния пълномощен орган за ОВД; данните, включвани обикновено в поле 18 от формата за FPL или всякакви други необходими на органите за ОВД данни за полета.
8. Образец на попълнена бланка за повтарящи се полетни планове RPL
(виж Таблица 2)

ПЕРАТОР	В. ПОДАТЕЛ (И)			С. ЛЕТИЩЕ (А) НА ИЗЛИТАНЕ
К ДНИ НА ПОЛЕТА	L Опознавателен индекс на ВС	М Тип на ВС и категория на турболентната	N Летище и време на излитане	O МАРШРУТ (поле 15)

1	2	3	4	5	6	7	(поле 7)	следа (поле 9)	(поле 13)	КРЕЙСЕРСКИ Скорост Ниво Маршрут			
2	3	4	5	6	7	BAW 004	A320	M	EGLL	0700	N0440	F210	A1E UA1EDP UA16 MAN
2	3	4	5	6	7	BAW032	A320	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1EDP UA16 MAN
0	3	0	5	0	7	BAW032	A320	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1EDP UA16 MAN
0	0	0	0	0	7	BAW032	A320	M	EGLL	1805	N0440	F210	A1SUA1SI BTUA3 MTL
0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1EDP UA16 MAN
0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1EDP UA16 MAN

* г., м., д. – година, месец, ден
 ** ЕЕТ – разчетно изтекло време

Приложение № 2
 към чл. 181, 182, 183, 802

Инструкции за предаване на доклади от ВС чрез речева комуникация

1. Инструкции за предаване - ОБРАЗЕЦ AIREP/AIREP SPECIAL

	ГРАФ А	ПАРАМЕТЪР	ПРЕДАВАНЕ ПО РАДИОТЕЛЕФОНА ако е целесъобразно
		Индекс на типа съобщения: -редовен доклад от ВС - специален доклад от ВС	[AREP] [AREP] SPECIAL

С Е К Ц И Я 1	1	Опознавателен индекс на ВС	(опознавателен индекс на ВС)
	2	Местоположение	МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (ширина и дължина) НАД (основна точка) НА ТРАВЕРС (основна точка) основна точка (азимут) (разстояние)
	3	Време	(време)
	4	Полетно ниво или абсолютна височина	ПОЛЕТНО НИВО (номер) или (число) МЕТРИ или ФУТОВЕ НАБОР ДО ПОЛЕТНО НИВО (номер) или (число) МЕТРИ или ФУТОВЕ СНИЖЕНИЕ ДО ПОЛЕТНО НИВО (номер) или (число) МЕТРИ или ФУТОВЕ
	5	Следващо местоположение и разчетно време на прелитане	(местоположение) или (време)
	6	Следваща основна точка	(местоположение) СЛЕДВАЩО
Сек ция 2	7	Разчетно време на долитане	(летище) (време)
	8	Запас от гориво	ЗАПАС ОТ ГОРИВО (часове и минути)
С	9	Температура на въздуха	ТЕМПЕРАТУРА ПЛЮС (градуси по Целзий) ТЕМПЕРАТУРА МИНУС (градуси по Целзий)
	10	Посока на вятъра	ВЯТЪР (число) ГРАДУСИ / или ТИХО

Е К Ц И Я 3	11	Скорост на вятъра	(число) КИЛОМЕТРИ В ЧАС ИЛИ ВЪЗЛИ / или ТИХО
	12	Турбулентност	ТУРБОЛЕНТНОСТ СЛАБА ТУРБОЛЕНТНОСТ УМЕРЕНА ТУРБОЛЕНТНОСТ СИЛНА
	13	Обледенение на ВС	ОБЛЕДЕНЕНИЕ СЛАБО ОБЛЕДЕНЕНИЕ УМЕРЕНО ОБЛЕДЕНЕНИЕ СИЛНО
	14	Влажност (ако има данни)	ВЛАЖНОСТ (проценти)
	15	- Забелязани или наблюдавани явления, изискващи предаване на специални доклади от ВС; силна турбулентност силно обледенение силни планински вълни грьмотевични бури без град грьмотевични бури с град силни прашни/пясъчни бури SST умерена турбулентност град купесто-дъждовни облаци	ТУРБУЛЕНТНОСТ СИЛНА ОБЛЕДЕНЕНИЕ СИЛНО ПЛАНИНСКИ ВЪЛНИ СИЛНИ ГРЪМОТЕВИЧНИ БУРИ ГРЪМОТЕВИЧНИ БУРИ С ГРАД ПРАШНИ или ПЯСЪЧНИ БУРИ ТУРБУЛЕНТНОСТ УМЕРЕНА ГРАД ОБЛАЦИ СВ

1. Редовни доклади от ВС

1.1. Секция 1 се включва задължително;

Секция 2 се включва изцяло или частично, само по искане на оператора
или

на негов представител или в случай че КВС намери за необходимо;

Секция 3 се включва съгласно процедурите по Наредба № 3 на МТ за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване.

1.2. В Секция 3 се включват графите от 9 до 13 и графа 14, ако има данни.

2. Специални доклади от ВС

2.1. Специалните доклади от ВС се предават, когато се срещат или

наблюдават изброените в графа 15 явления. Включването на графите от 1 до 4 на секция 1 и съответните явления, указани в графа 15 на секция 3, се изисква от пилотите на всички ВС. Явленията в графа 15, SST се съобщават само от свръхзвукови ВС, изпълняващи полет на околосвукови и свръхзвукови крейсерски нива.

2.2. Специалните доклади от ВС се предават възможно най-бързо след наблюдаването на явленията, изискващи представяне на специален доклад от ВС.

2.3. Ако явленията, изискващи предоставяне на специален доклад от ВС, се наблюдават по или преди времето или мястото, когато и където е трябвало да бъде предаден редовен доклад от ВС, вместо редовен доклад се предава специален доклад от ВС.

3. Инструкции за предаване

3.1. Елементи на доклад от ВС, в този ред, в който са упоменати в бланката AIREP/AIREP SPECIAL.

– ИНДЕКС НА ТИПА СЪОБЩЕНИЕ. Указва се с обозначението SPECIAL, когато се предава специален доклад от ВС.

Секция 1

Графа 1. ОПОЗНАВАТЕЛЕН ИНДЕКС НА ВС

Указва се радиотелефонната позивна на ВС.

Графа 2. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

Указва се местоположението по ширина (градуси – 2 цифри или градуси и минути 4 цифри, последвани от думата "North" (север) или "South" (юг)) и по дължина (градуси – 3 цифри или градуси и минути 5 цифри, последвани от думата

"East" (изток) или "West" (запад)) или в качеството на основна точка, обозначена с кодиран индекс (2 – 5 знака), или основна точка, след която следва магнитен азимут и разстояние в NM (3 цифри) от тази точка

(например,

"4620North07805West", "4620North07805West", "4620North07805West", LN ("LIMA

NOVEMBER"), "MAY", "HADDY" или "DUB180 DEGREES 40 MILES"). При подходящ случай преди обозначението на основната точка се използва съкращение (думата

ABEAM – на траверз).

Графа 3. ВРЕМЕ

Указва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри). Указаното време съответства на фактическото време на прелитане от ВС на конкретното място, а

не времето на съставяне или предаване на доклада. При съставяне на специален

доклад времето винаги се указва в часове и минути по UTC.

Графа 4. ПОЛЕТНО НИВО ИЛИ АБСОЛЮТНА ВИСОЧИНА

При настройка на висотомера по стандартно налягане полетното ниво се указва с 3 цифри (например, "FLIGHT LEVEL 310"). При настройка на висотомера

по QNH абсолютната височина се указва в метри (след цифровото значение следва

думата "METRES") или във фути (след цифровото значение следва думата "FEET").

При набор или снижение до ново ниво след прелитане на основната точка се

указва съответно думата "CLIMBING" (след което следва номера на нивото)
или

думата "DESCENDING" (след което следва номера на нивото).

Графа 5. СЛЕДВАЩО МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И РАЗЧЕТНО ВРЕМЕ ЗА ПРЕЛИТАНЕ

Указва се следващата точка за доклад и разчетното време за
прелитането

и/или разчетното местоположение, което ще бъде достигнато след 1 час
съгласно

действащите процедури за представяне на доклад за местоположението. За
указване на местоположението се използват условни обозначения на данни,
указани в графа 2. Указва се разчетното време за прелитането на даденото
местоположение. Времето се указва в часове и минути по UTC (4 цифри).

Графа 6. СЛЕДВАЩА ОСНОВНА ТОЧКА

След указване на "следващото местоположение и разчетното време за
прелитането" се указва следващата основна точка.

Секция 2

Графа 7. РАЗЧЕТНО ВРЕМЕ НА ДОЛИТАНЕ

Първо се указва първото предполагаемо летище на кацане, а след това
разчетното време на долитане за това летище в часове и минути по UTC (4
цифри).

Графа 8. ЗАПАС ОТ ГОРИВО

Първо се използва думата "ENDURANCE", а след това се указва
максималната

продължителност на полета с този запас от гориво в часове и минути по UTC
(4
цифри).

Секция 3

Графа 9. ТЕМПЕРАТУРА НА ВЪЗДУХА

Указва се "TEMPERATURE PLUS" или "TEMPERATURE MINUS", а след това се
указва температурата в градуси по Целзий (2 цифри) с отчитане на
поправката

за грешка на прибора и въздушната скорост (например, TEMPERATURE MINUS05).

Графа 10. ПОСОКА НА ВЯТЪРА

Графа 11. СКОРОСТ НА ВЯТЪРА

Вятърът в дадената точка се отнася за местоположението указано в
графа 2. Посоката на вятъра се указва в истински градуси (3 цифри), а
скоростта на вятъра в метри в секунда или във възли (2 или 3 цифри)
(например, WIND 345 DEGREES 5 METRES PER SECOND, WIND 175 DEGREES 65
KNOTS).

Тихо се съобщава чрез думата "CALM".

Графа 12. ТУРБУЛЕНТНОСТ

Силната турбулентност се указва като "TURBULENCE SEVERE", умерената
турбулентност – като "TURBULENCE MODERATE", а слабата турбулентност – като
"TURBULENCE LIGHT".

За оценка на турбулентността се използват следните критерии:

СЛАБА. Турбулентност по-слаба от умерената. Показанията на
акселерометъра в центъра на тежестта на ВС се променя по-малко от 0.5 g.

УМЕРЕНА. Условия, в които могат да настъпят умерени промени на
пространственото положение и/или височина, но в течение на цялото време на
полета управляемостта на ВС остава ефективна. Обикновено се наблюдават
незначителни промени на въздушната скорост. Показанията на акселерометъра

в

центъра на тежестта на ВС се променя в пределите от 0.5 g до 1.0 g.

Движенията в кабината са затруднени. Намиращите се на борда лица чувстват
затягане на коланите. Незакрепените предмети се преместват.

СИЛНА. Условия, в които стават резки промени на пространственото
положение и/или височина; на кратки промеждутъци от време ВС става

неуправляемо. Обикновено се наблюдават значителни промени на въздушната скорост. Показанията на акселерометъра в центъра на тежестта на ВС се променя

с повече от 1.0 g. Намиращите се на борда лица чувстват силно затягане на коланите. Незакрепените предмети се подмятат във въздуха.

Графа 13. ОБЛЕДЕНЕНИЕ НА ВС

Силното обледенение се указва като "ICING SEVERE", умереното обледенение

– като "ICING MODERATE", а слабото обледенение – като "ICING LIGHT".

За оценка на обледенението се използват следните критерии:

СЛАБО. Обледенение по-слабо от умереното.

УМЕРЕНО. Условия, в които могат да се считат желани промените на курса и/или височина.

СИЛНО. Условия, в които се счита за необходимо незабавната промяна на курса и/или височина.

Графа 14. ВЛАЖНОСТ

Ако има данни, относителната влажност се указва като "HUMIDITY", след което следва процент (3 цифри) (например, HUMIDITY 085).

Графа 15. ЯВЛЕНИЯ, ИЗИСКВАЩИ ПРЕДАВАНЕ НА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ОТ ВС

Съобщава се едно от следните срещани или наблюдавани явления:

– силна турбулентност, като "TURBULENCE SEVERE".

Прилагат се критериите от графа 12;

– силно обледенение, като "ICING SEVERE".

Прилагат се критериите от графа 13;

– силни планински вълни, като "MOUNTAINWAVE SEVERE".

Прилагат се следните критерии:

силни – условия, в които скоростта на низходящия съпровождащ въздушен поток е 3.0 m/s (600 ft/min) или повече и/или има силна турбулентност;

– гръмотевични бури без град като "TUNDERSTORM";

гръмотевични бури с град като "TUNDERSTORM WITH HAIL".

Прилагат се следните критерии:

съобщават се само тези гръмотевични бури, които са:

– скрити в мъгла, или

– вградени в облаци, или

– в обширен район, или

– във вид на шквалова линия.

– силни прашни или пясъчни бури като "DUSTSTORM или SANDSTORM HEAVY".

Следващите явления се съобщават само от свръхзвукови ВС, изпълняващи полет на околосвукови и свръхзвукови крейсерски нива.

– умерена турбулентност като "TURBULENCE MODERATE".

Прилагат се критериите от графа 12;

– град като "HAIL";

– купесто-дъждовни облаци като "CB CLOUDS".

4. По нататъшно предаване на метеорологична информация, получена чрез речева комуникация

за 4.1. При получаване на редовни или специални доклади от ВС органите

ОВД незабавно ги препредават на съответния орган за метеорологично следене (MWO). За да могат докладите от ВС да бъдат използвани от наземните автоматизирани системи, елементите на такива доклади се предават при използване на указаните условни обозначения на данните и в предписания ред.

– ПОЛУЧАТЕЛ. Указва се виканата станция и при необходимост, изискваното предаване.

– ИНДЕКС НА ТИПА СЪОБЩЕНИЕ. Указва се обозначението ARS, съобщаващо

за

специален доклад от ВС.

- ОПОЗНАВАТЕЛЕН ИНДЕКС НА ВС. Опознавателният индекс на ВС се указва при

използване на условните обозначения на данните, указани в поле 7 на полетния

план, без интервал между условното обозначение на оператора и регистрационния

знак на ВС или опознавателния индекс на полета, ако такъв се използва (например, Нова Зеландия 103 като ANZ103).

Секция 1

Графа 0. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

Указва се местоположението по ширина (градуси - 2 цифри или градуси и минути 4 цифри, а след това без интервал буквите N или S) и по дължина (градуси - 3 цифри или градуси и минути 5 цифри, а след това без интервал буквите E или W) или в качеството на основна точка, обозначена с кодиран индекс (2 - 5 знака), или основна точка, след която следва магнитен азимут (3

цифри) и разстояние в NM (3 цифри) от тази точка (например, 4620N07805W, 4620N07805W, 4620N07805W, LN, MAY, HADDY или DUB180040). При подходящ случай

преди обозначението на основната точка се използва съкращение (думата ABM -

на траверз).

Графа 1. ВРЕМЕ

Указва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри).

Графа 2. ПОЛЕТНО НИВО ИЛИ АБСОЛЮТНА ВИСОЧИНА

При съобщаване на полетното ниво се указва буквата F, след което следват

3 цифри (например, F310). Абсолютната височина се указва в метри с използване

на буквата M или във фути с използване на буквите FT. При набор или снижение

се използва съкращение съответно ASC (ниво) или DES (ниво).

Секция 3

Графа 8. ТЕМПЕРАТУРА НА ВЪЗДУХА

Указва се PS (плюс) или MS (минус), а след това без интервал температурата в градуси по Целзий (2 цифри) (например, MS05).

Графа 9. ПОСОКА НА ВЯТЪРА

Графа 10. СКОРОСТ НА ВЯТЪРА

Посоката на вятъра се указва в истински градуси (3 цифри), а скоростта

на вятъра в метри в секунда или във възли (2 или 3 цифри) с дробна черта между тях и указване на използваните мерни единици (например, 345/5 MPS, 175/65 KT). Тихо се указва като "00000".

Графа 11. ТУРБУЛЕНТНОСТ

Силната турбулентност се указва като TURB SEV, умерената турбулентност -

като TURB MOD, а слабата турбулентност - като TURB FBL.

Графа 12. ОБЛЕДЕНЕНИЕ НА ВС

Силното обледенение се указва като ICE SEV, умереното обледенение - като

ICE MOD, а слабото обледенение - като ICE FBL.

Графа 13. ВЛАЖНОСТ

Ако се съобщава влажността, то тя се указва със съкращението RH, след което без интервал следва процент (3 цифри) (например, RH085).

Забележка: Графа 13 не е задължителна и се включва само ако има

данни.

Графа 14. ЯВЛЕНИЯ, ИЗИСКВАЩИ ПРЕДАВАНЕ НА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ОТ ВС
Регистрираните явления се предават по следния начин:

- силна турбулентност, като TURB SEV
- силно обледенение, като ICE SEV
- силни планински вълни, като MTW SEV
- гръмотевични бури без град, като TS
- гръмотевични бури с град, като TSGR
- силни прашни или пясъчни бури, като HVY SS
- умерена турбулентност, като TURB MOD
- град, като GR
- купесто-дъждовни облаци, като CB

ВРЕМЕ НА ПРЕДАВАНЕ. Указва се само в случай на предаване на Секция 3.

2. Примери

ПРЕДАВАНЕ ПО РАДИОТЕЛЕФОНИЯ

ПОПЪЛВАНЕ ОТ ОРГАНИТЕ ЗА ОВД
И ПРЕДАВАНЕ НА СЪОТВЕТНИЯ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕН ОРГАН

I.1 AIREP SPEEDBURD FIFE SIX AIT
POSITION FOWer NINer TOO FIFE NORTH
ZERO FIFE ZERO WEST AT WUN TREE
WUN SEVen FLIGHT LEVEL TREE WUN
ZERO NEXT POSITION FIFE ZERO NORTH
ZERO FOWer ZERO WEST AT WUN TREE
FIFE FIFE FOLLOWING POINT FIFE ZERO
NORTH ZERO TREE ZERO WEST
ENDURANCE ZERO AIT TREE ZERO
TEMPERATURE MINUS FOWer SEVen WIND
TOO FIFE FIFE DEGREES SIX FIFE KNOTS
TURBULENCE MODERATE ICING LIGHT

I. BAW568 4925N050W 1317 F310
MS47 255/65KT TURB MOD ICE FBL

II.2 JAPANAIR FOWer FOWer WUN
OVER ORDON AT ZERO NINer TREE ZERO
FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZERO NEXT
POSITION ONADE AT WUN ZERO ZERO
SEVen FOLLOWING POINT OMPPA
TEMPERATURE MINUS FIFE TREE WIND
TREE WUN ZERO DEGREES SIX ZERO
KILOMETRES PER HOUR TURBULENCE
LIGHT ICING LIGHT

II. JAL441 ORDON 0930 F350 MS53
310/60KMH TURB FBL ICE FBL

III.3 AIREP SPECIAL CLIPPER WUN
ZERO WUN POSITION FIFE ZERO FOWer
FIFE NORTH ZERO TOO ZERO WUN FIFE
WEST AT WUN FIFE TREE SIX FLIGHT

III. ARS PAA101 5045N02015W 1536
F310 ASC F350 TSGR

LEVEL TREE WUN ZERO CLIMBING TO
FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZERO
TUNDERSTORM WITH HAIL

IV.4 SPECIAL NIUGINI TOO SEVen IV. ARS ANG273 MD 0846 19000FT
TREE OVER MADANG AT ZERO AIT FOWer TURB SEV
SIX WUN NINer TOUSAND FEET
TURBULENCE SEVERE

Приложение № 3
чл. 395, 952

Доклад при инцидент

1. Типова форма за доклад при инцидент
2. Инструктивни указания за попълване на формата за доклад при инцидент

Пункт

- A - опознавателен индекс на ВС, представлящо доклад;
B - доклад за AIRPROX трябва да се представи незабавно по радиото;
C1 - дата/време в UTC и местоположение по азимут и разстояние от навигационно средство или по дължина/ширина;
C2 - информация за ВС, представлящо доклада, отбележете при необходимост;
C2 в) - например, FL 350/1013 hPa или 2500 ft/QNH 1007 hPa или 1200ft/QFE 998 hPa;
C3 - информация за другото ВС;
C4 - разстояние при разминаването - укажете мерните единици;
C6 - приложете необходимите допълнителни документи. За изюстрация на местоположението на ВС може да използвате диаграми;
D1 е) - укажете името на органа за ОВД и датата/времето в UTC;
D1 ж) - дата и време в UTC;
E2 - включете сведения за органа за ОВД, за предоставеното обслужване,
честотата на комуникация, присвоените вторични кодове и настройката на висотомера. Използвайте диаграми за изюстрация на местоположението на ВС и приложете, при необходимост, допълнителни документи.

Приложение № 4
към чл. 731, 739, 758

Съобщения при обслужване на въздушното движение (ОВД-съобщения)

1. Съдържание, формат на съобщенията и условни обозначения на данните
Забележка: С цел опростяване описанието на съдържанието и формата на ОВД-съобщенията при обмена между органите, нямащи оборудване за автоматизирана обработка на данни, и между компютрите, използвани при ОВД, елементите на данните са обединени в "полета". Всяко поле съдържа един или група от взаимосвързани елементи.
- 1.1. Стандартни видове съобщения
- 1.1.1. Стандартните видове съобщения, установени за обмен на данни при ОВД и съответстващите индекси на видовете съобщения са, както следва:

Категория на съобщението	Тип на съобщението	Индекс на типа съобщение
--------------------------	--------------------	--------------------------

Аварийно състояние	Аварийно оповестяване Загуба на комуникация	ALR RCF
Попълнен полетен план и свързаното с него обновяване на данните	Попълнен полетен план Промяна Анулиране Закъснение Излитане Кацане	FPL CHG CNL DLA DEP ARR
Координация	Текущ полетен план Разчетни данни Координация Приемане Логическо потвърждение	CPL EST CDN ACP LAM
Допълнителни	Искане на полетен план Искане на допълнителен полетен план Допълнителен полетен план	RQP RQS SPL

1.2. Стандартни типове полета

1.2.1. Стандартните полета за данни, установени за ОВД-съобщения, са указани в таблица 1. Числата в колона 1 съответстват на числата в таблица 2.

Тип поле	Данни
3	Тип, номер и изходни данни на съобщението
5	Описание на аварийното състояние
7	Опознавателен индекс на ВС и вторичен код и режим
8	Правила за полет и тип на полета
9	Количество и тип на ВС и Категория на турбулентната следа
10	Оборудване
13	Летище на излитане и Време на излитане
14	Разчетни данни
15	Маршрут
16	Летище на кацане, общо разчетно изтекло време и запасно летище (а)
17	Летище на кацане и време на кацане
18	Друга информация
19	Допълнителна информация
20	Информация за аварийно оповестяване за търсене и спасяване
21	Информация за загуба на комуникация
22	Промени

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	2
		3		5		7	8	9	10			13		15	16		18	19	20	
		3				7						13			16					
		3				7	8	9	10			13		15	16		18			
		3				7						13			16					
		3				7						13			16					
		3				7						13			16					

[illegible]

		3				7						13			16					
		3				7						13			16					
		3				7						13			16		18	19		

Забележка 1: От полетата изобразени в черен шрифт започва нов ред, когато съобщението се печата на хартия.

Забележка 2: Полетата изобразени в черен подчертан шрифт, при необходимост се повтарят.

1.3. Структура на съобщения от стандартен тип

1.3.1. Структурата на всяко съобщение от стандартен тип, представена като стандартна последователност от полета с данни, трябва да съответства на указаната в таблица 2. Всяко съобщение трябва да съдържа всички посочени полета.

1.4. Структура на поле от стандартен тип

1.4.1. Структурата на всяко поле от стандартен тип, представена като стандартна последователност от данни или в отделни случаи, като отделен елемент, трябва да съответства на указаната в таблиците 3 - 18.

Забележка: Всеки тип поле съдържа поне един задължителен елемент и с изключение на поле тип 9 този елемент е първият или единствен елемент в полето. Правилата за включване или невключване на незадължителните елементи са указани в таблиците на полетата.

1.5. Строеж и пунктуация

1.5.1. Началото на ОВД-данните в писмено съобщение се обозначава с отваряща скоба "(", която се явява сигнал за тяхното начало. Този сигнал се използва само в качеството на печатен знак, непосредствено предшестваш индекс на типа съобщение.

1.5.2. Началото на всяко поле, освен първото, се обозначава с едно тире "-", което е сигнал за начало на поле. Този сигнал се използва само в качеството на печатен знак, предшестваш първия елемент от ОВД-данните във всяко поле.

1.5.3. Елементите в полето се отделят един от друг с помощта на разделителна наклонена черта "/" или интервал само когато това е указано в таблиците 3 - 18.

1.5.4. Краят на ОВД-данните се обозначава със затваряща скоба ")", която е сигнал за край на ОВД-данните. Този сигнал се използва само в качеството на печатен знак, поставен непосредствено след последното поле на съобщението.

1.5.5. При подготовката на стандартни ОВД-съобщения за предаване по телетайп трябва да се използва изравняваща функция (две позиции "Carriage Returns" и една позиция "Line Feed"):

а) преди всяко от обозначените в таблица 2 полета;

б) в полета тип 5, 15, 18, 19, 20, 21 и 22, когато е необходимо да се започне нов ред в писмено съобщение. В такива случаи изравняващата функция се използва между два елемента от данни и не трябва да разделя, който и да е елемент.

1.6. Условни обозначения на данни

1.6.1. Голяма част от условните обозначения на данните, използвани при предаване на ОВД-съобщенията, са указани в таблиците 3 - 18, като за опростяване на таблиците условните обозначения на полетното ниво (ниво или височина), местоположението и данните за маршрута се съдържат в т. 1.6.2 и 1.6.3.

1.6.2. Представяне на полетното ниво

1.6.2.1. За представяне на данните за полетното ниво се използват четири алтернативни условни обозначения:

- а) "F" следвано от 3 десетични цифри: за обозначаване на номера на полетното ниво, например, полетно ниво 330 се представя като "F330";
- б) "S" следвано от 4 десетични цифри: за обозначаване стандартно метрично ниво в десетки метри, например, стандартно метрично ниво 11 300 m (полетно ниво 370) се представя като "S1130";
- в) "A" следвано от 3 десетични цифри: за обозначаване на абсолютна височина в стотици футове, например, абсолютна височина 4500 ft се представя като "A045";
- г) "M" следвано от 4 десетични цифри: за обозначаване на абсолютна височина в десетки метри, например, абсолютна височина 8400 m се представя като "M0840".

1.6.3. Представяне на местоположението или маршрута

1.6.3.1. За представяне на данните за местоположението или маршрута се използват следните алтернативни условни обозначения:

- а) от 2 до 7 знака, кодиращия индекс на използваното трасе за ОВД;
- б) от 2 до 5 знака, представляващи кодиращия индекс на точка по маршрута;
- в) 4 цифри, указващи географската ширина в градуси и десети и единиците на минутите, следвани от "N" (северна ширина) или "S" (южна ширина), следвани от 5 цифри, указващи географската дължина в градуси и десети и единиците на минутите, следвани от "E" (източна дължина) или "W" (западна дължина). Точният брой знаци се осигурява, като се добавят нули, когато е необходимо, например "4620N07805W";
- г) 2 цифри, представляващи географската ширина в градуси, следвани от "N" (северна ширина) или "S" (южна ширина), следвани от 3 цифри, указващи географската дължина в градуси, следвани от "E" (източна дължина) или "W" (западна дължина). И в този случай точният брой знаци се осигурява, като се добавят нули, когато е необходимо, например "46N078W";
- д) 2 или 3 знака, представляващи кодовото обозначение на навигационното средство (обикновено VOR), следвани от 3 десетични цифри, обозначаващи азимута от дадената точка в магнитни градуси, следвани от 3 десетични цифри, указващи разстоянието от дадената точка в морски мили. Точният брой знаци се осигурява, като се добавят нули, когато е необходимо, например, точка, разположена в направление 180° и на разстояние 40 морски мили от VOR FOJ, трябва да се представи като "FOJ180040".

1.7. Структура на полетата

1.7.1. Предписаните или разрешени данни за включване във всички типове полета, както и условията и допустимите варианти, се съдържат в таблиците 3 - 18.

1.7.2. От дясната страна на всяка страница с полета е показан ключ, който позволява да се спазва последователността на полетата във всеки тип съобщение.

1.7.3. Първото поле на всеки тип съобщение е поле тип 3. На страницата, където се описва поле тип 3, има ключ, указващ номера на типа на следващото поле за всяко съобщение. На следващите страници с полета е указан номера на предходното поле, позволяващ справки в обратна посока. За указване на предходния тип поле в ключа се използва сигналът за начало на "(" показва, че няма предходно поле, а сигнал за край на ОВД-данните - че няма следващо поле.

1.7.4. На страниците с полета:

а) елементите с фиксиран брой знаци се обозначават графически по следния начин (в този пример се използват три знака)

--	--	--

б) елементите с променлива дължина се обозначават графически по следния начин:

--	--	--

1.8. Точност при съставяне на ОВД-съобщения

1.8.1. Когато стандартните ОВД-съобщения се предават по телетипни канали в райони, където е известно, че се използват компютри при ОВД, трябва строго да се спазват формата и условните обозначения от таблиците 3 - 18.

Поле тип 3. Тип, номер и изходни данни на съобщението

Формат:		а		б	в
-					

ОТКРИВАЩА СКОБА

а) Индекс на типа съобщение

3 БУКВИ, съгласно показаното:

ALR Аварийно оповестяване

RCF Загуба на комуникация

FPL Попълнен полетен план

CHG Промяна

CNL Анулиране

DLA Закъснение

DEP Излитане

ARR Кацане

CPL Текущ полетен план

EST Разчетни данни

CDN Координация

ACP Приемане

LAM Логическо потвърждение

RQP Искане на полетен план

RQS Искане на допълнителен полетен план

SPL Допълнителен полетен план

При отсъствие на други указания полето съдържа само един елемент по буква "а". Елемент по буква "б" или елементи по букви "б" и "в" се използват само когато съобщенията се генерират и/или обменят между органите за ОВД чрез компютри.

б) Номер на съобщението

от 1 до 4 БУКВИ, обозначаващи органа за ОВД - подател, следвани от:

РАЗДЕЛИТЕЛНА следвана от:

НАКЛОНЕНА

ЧЕРТА (/)

от 1 до 4 БУКВИ, обозначаващи приемащия орган за ОВД,

следвани от:

3 ДЕСЕТИЧНИ обозначаващи поредния номер на даденото съобщение

ЦИФРИ в последователността на съобщенията, предадени от този орган на

посочения приемащ орган за ОВД

в) Изходни данни

от 1 до 4 БУКВИ, следвани от РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА (/),
следвана

от 1 до 4 БУКВИ, следвани от 3 ДЕСЕТИЧНИ ЦИФРИ, обозначаващи номера на съобщението, съдържащ се в елемент по буква "б" на оперативното съобщение, с което е започнала серията от съобщения, в която серия е включено даденото съобщение.

Примери: (FPL

(CNL

(CHGA/B234A/B231

(CPLA/B002

	ПОЛЕ ТИП 3	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7
(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7
(	CPL	7
(	EST	7
(	CDN	7
(	ACP	7
(	LAM	)
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

Таблица 3

Поле тип 5. Описание на аварийното състояние

Формат:	а					б					в
-											

ЕДИНИЧНО ТИПЕ

а) Аварийно състояние

INSERTFA - за състояние на неопределеност

или ALERFA - за състояние на тревога

или DETRESFA - за състояние на бедствие

обявено за съответното ВС.

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

б) Съставител на съобщението

8 БУКВИ, включващи 4 буквен индикатор на ИКАО за местоположение и 3 буквен индекс на органа за ОВД, излъчил даденото съобщение, следвани от буквата "X" или, ако съществува, еднобуквен индекс на подразделението на излъчилият съобщението орган за ОВД.

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

в) Характер на аварийното състояние

КРАТКО СЪОБЩЕНИЕ В ПРАВ ТЕКСТ за описание на характера на аварийното състояние с нормални интервали между думите.

Примери: -ALERFA/EINNZQZX/REPORT OVERDUE.

	ПОЛЕ ТИП 5	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
3	ALR	7

Таблица 4

Поле тип 7. Оpozнавателен индекс на ВС и код в режим А

Формат:	а максимум 7	/	б	в
-	знака			

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Оpozнавателен индекс на ВС

НЕ ПОВЕЧЕ ОТ 7 ЗНАКА, представляващи опознавателния индекс на ВС, указан в попълнения полетен план и съставен съгласно указанията по приложение № 1, т. 2.

* Полето може да завърши в тази позиция при съобщенията за полети, изпълнявани в райони, където не се използва вторичен обзорен радар или информацията за вторичния код е неизвестна, или няма значение за приемащия орган.

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

б) Вторичен код

БУКВА А, означаваща режима на вторичния радар във връзка с в).

в) Вторичен код

4 ЦИФРИ, означаващи вторичния код, назначен на ВС от органа за ОВД и предаван в режима, указан в буква "б".

Примери: -BAW902

-SAS912/A5100

	ПОЛЕ ТИП 7	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ

5 3	ALR RCF	8 21
3 3 3 3 3 3	FPL CHG CNL DLA DEP ARR	8 13 13 13 13 13
3 3 3 3 3	CPL EST CDN ACP LAM	8 13 13 13 13
3 3 3	RQP RQS SPL	13 13 13

Таблица 5
Поле тип 8. Правила за полет и тип на полета

Формат: -	а	б
-----------	---	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Правила за изпълнение на полета

1 БУКВА :

I, ако полетът се изпълнява по ППП

V, ако полетът се изпълнява по ПВП

Y, ако полетът започва по ППП

Z, ако полетът започва по ПВП

Забележка: Ако се използват буква Y или Z, точката или точките, в които се планира промяна на правилата за полети трябва да бъдат обозначени в поле 15, както е указано.

* Ако съответния орган за ОВД не изисква да се указва типа на полета, полето завършва в тази позиция.

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

б) Тип на полета

1 БУКВА:

S - за полет по разписание;

N - за полет не по разписание (чартър и др.);

G - за полет на авиацията с общо предназначение;

M - за полет на военно ВС; или

X - за всички останали полети.

Примери: -V

-IS

	ПОЛЕ ТИП 8	
--	------------	--

Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
7	ALR	9
7	FPL	9
7	CPL	9

Таблица 6
Поле тип 9. Количество и тип на ВС и Категория на турбулентната следа

Формат: -	а	б	/	в
-----------	---	---	---	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Количество (брой) на ВС (когато са повече от едно)

Забележка: Този елемент се включва само при полет в група.

1 ИЛИ 2 ЦИФРИ, обозначаващи количеството на ВС, участващи в полета.

б) Тип на ВС

ОТ 2 ДО 4 ЗНАКА, представляващи съответното условно обозначение на типа ВС, съгласно ИКАО, или

ZZZZ, ако типа на ВС няма условно обозначение съгласно ИКАО или при полет в група на различни типове ВС.

Забележка: Ако се използва ZZZZ, типът (типовете) на ВС трябва да бъдат указани в поле 18 "Друга информация".

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

в) Категория на турбулентната следа

1 БУКВА, в зависимост от максималната сертифицирана излетна маса на ВС:

Н - за тежко ВС

М - за средно ВС

Л - за леко ВС

Примери: -DC3/М

-B707/М

-2FK27/М

-ZZZZ/Л

-3ZZZZ/Л

-B747/Н

ПОЛЕ ТИП 9		
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
8	ALR	10
8	FPL	10
8	CPL	10

Таблица 7
Поле тип 10. Оборудване

Формат: -	а	/	б
-----------	---	---	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Средства за комуникация, навигационни средства и средства за подход
1 БУКВА:

N, когато ВС не е оборудвано или оборудването не работи
или S, когато ВС притежава стандартно, работещо оборудване (виж
Забележка 1) и/или ЕДНА ИЛИ НЯКОЛКО от следните букви, обозначаващи

изправното

налично оборудване:

A не се използва

B не се използва

C LORAN C

D DME

E не се използва

F ADF

G GNSS

H HF RTF

I Inertial Navigation

J Data link - виж Забележка 3

K (MLS)

L ILS

M OMEGA

O VOR

P не се използва

Q не се използва

R тип RNP - виж Забележка 5

T TACAN

U UHF RTF - виж Забележка 6

V VHF RTF

W за RVSM оборудвано ВС виж Забележка 7

X по изискване на органа за ОВД

Y 8.33 честотно оборудвано ВС

Z друго оборудване - виж Забележка 2

Забележка 1: За стандартно се приема следното оборудване - VHF, RTF, ADF, VOR и ILS, освен ако не е посочена друга комбинация от съответния орган за ОВД.

Забележка 2: Когато се използва буква Z, в поле 18 се изписва типа на това оборудване, съответно след COM/ и/или NAV/.

Забележка 3: В случай на използване на буква J, в поле 18 след DAT/ се изписва типа на това оборудване с една или няколко букви.

Забележка 4: Информация за навигационните характеристики се предоставя на органа за ОВД за даване на разрешения и определяне на маршрут.

Забележка 5: Буквата R означава, че ВС отговаря на типа RNP, предписан за съответните сегменти от трасета, трасета и/или район.

Забележка 6: За държавни ВС с UHF оборудване, които не са 8.33

оборудвани.

Забележка 7: Не се попълва за държавни ВС в група без значение дали са RVSM сертифицирани.

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

б) Оборудване за наблюдение

ЕДНА ИЛИ ДВЕ БУКВИ за обозначаване на използваното бордно оборудване за наблюдение

Оборудване за вторичен обзорен радар:

N - няма оборудване;

A - транспондер за режим A (4 ЦИФРИ - 4096 кода);

C - транспондер за режим A (4 ЦИФРИ - 4096 кода) и режим C;

X - транспондер за режим S без предаване на опознавателния индекс на ВС и на данни за барометричната височина;

P - транспондер за режим S с предаване на данни за барометричната височина, но без предаване на опознавателния индекс на ВС;

I - транспондер за режим S с предаване на опознавателния индекс на ВС, но без предаване на данни за барометричната височина;

S - транспондер за режим S с предаване на опознавателния индекс на ВС и на данни за барометричната височина.

Оборудване за ADS

D - възможност за ADS

Примери: -S/A

-SCHJ/CD

-SAFJ/SD

	ПОЛЕ ТИП 10	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
9	ALR	13
9	FPL	13
9	CPL	13

Таблица 8

Поле тип 13. Летище на излитане и Време

Формат: -	а	б
-----------	---	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Летище на излитане

4 БУКВИ, а именно

четирибуквен индикатор на ИКАО за местоположението на летището на излитане, или

ZZZZ, ако не е присвоен индикатор на ИКАО за местоположението или ако летището на излитане е неизвестно (виж Забележка 1), или

AFIL, ако полетния план е попълнен по време на полет (виж Забележка 2).

Забележка 1: Когато се използва ZZZZ, името на летището на излитане трябва да бъде указано в поле 18 "Друга информация".

Забележка 2: Ако се използва AFIL, в поле 18 "Друга информация" трябва да бъде указан органа за ОВД, от който могат да бъдат получени допълнителни данни за полета.

* При съобщенията от типа CHG, CNL, ARR, CPL, EST, CDN, ACP и RQS полето завършва в тази позиция. В съобщенията от типа RQP полето завършва в тази позиция, ако не е известно разчетното време за начало на движение.

б) Време

4 ЦИФРИ, означаващи

разчетно време за начало на движение на указаното летище съгласно буква "а" от съобщенията FPL и DLA, предадени преди излитането, или съгласно съобщението RQP, ако е известно, или

фактическо време на излитане от указаното летище съгласно буква "а" от съобщенията ALR, DEP и SPL, или

фактическо или разчетно време на излитане от първия пункт, указан в поле 15 "Маршрут" на съобщението FPL, генерирано в резултат на попълнен по време на полет полетен план и обозначен в буква "а" с AFIL.

Примери: -ENAM0730

-AFIL1625

ПОЛЕ ТИП 13		
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
10	ALR	15
10	RCF	15
7	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16)*
		17
10	CPL	14
7	EST	14
7	CDN	16
7	ACP	16
7	LAM	16
7	RQP	16
7	RQS	16
7	SPL	16

Таблица 9

** При кацане на запасно или друго летище

Поле тип 14. Разчетни данни

Формат: -	а	/	б	в	г	д
-----------	---	---	---	---	---	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Гранична точка (виж Забележка 1)

ГРАНИЧНА ТОЧКА, определена или чрез състоящ се от 2 - 5 знака индекс във вид на географски координати, съкратени географски координати или чрез азимут и разстояние от установена точка (например, VOR).

Забележка 1: Тази точка може да бъде съгласувана точка, разположена в близост до границата на FIR, а не непосредствено на нея.

Забележка 2: За условните обозначения виж т. 1.6.

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

б) Време на прелитане на граничната точка

4 ЦИФРИ, указващи разчетното време на прелитане на граничната точка.

в) Разрешено ниво (за условните обозначения виж т. 1.6):

F , следвана от 3 ЦИФРИ; или

S , следвана от 4 ЦИФРИ; или

A , следвана от 3 ЦИФРИ; или

M , следвана от 4 ЦИФРИ,

указващи разрешеното на ВС полетно ниво (ниво или височина) за прелитане на граничната точка при хоризонтален крейсерски полет, или разрешеното ниво, което ВС ще заеме при прелитане на граничната точка в набор или снижение.

* Полето завършва в тази позиция, ако ВС ще прелети граничната точка в хоризонтален крейсерски полет.

г) Допълнителни данни за прелитането

НИВО, обозначено по начина, указан по буква "в", на или над което, или на или под което (виж буква "д") ВС ще прелети граничната точка.

д) Условия за прелитане

1 БУКВА:

"А", ако ВС ще прелети граничната точка на ниво по буква "г" или над него, или

"В", ако ВС ще прелети граничната точка на ниво по буква "г" или под него.

Примери: -LN/1746F160

-CLN/1831F240F180A

-5420N05000W/041F290

-LNX/1205F160F200B

-ZD126028/0653F130

ПОЛЕ ТИП 14		
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
13	CPL	15
13	EST	16

Таблица 10
Поле тип 15. Маршрут

Формат: -	а	б	(интервал)	в
-----------	---	---	------------	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Крейсерска скорост или число М

Истинската въздушна скорост за първия или целия крейсерски участък от полета, която е обозначена:

с буквата К, следвана от 4 ЦИФРИ - за указване на истинската въздушна скорост в km/h; или

с буквата N, следвана от 4 ЦИФРИ - за указване на истинската въздушна скорост във възли; или

когато се изисква от съответните пълномощни органи за ОВД - буквата М, следвана от 3 ЦИФРИ за указване на числото "М", с точност до стотни.

б) Искано крейсерско ниво (за условните обозначения виж т. 1.6):

F , следвана от 3 ЦИФРИ; или

S , следвана от 4 ЦИФРИ; или

A , следвана от 3 ЦИФРИ; или

M , следвана от 4 ЦИФРИ; или

VFR

ИНТЕРВАЛ,

следван от последователност от елементи/групи от елементи от следните 7 типа, разделени с ИНТЕРВАЛИ, в последователност, необходима за точното описание на маршрута (виж приложение № 1, т. 2):

Забележка: При необходимост от допълнителни групи от елементи по буква "в", те се разделят с интервал.

в1) Схема за стандартно отлитане

Индекс на схемата за стандартно отлитане от летището на излитане до първата основна точка от планираното за полет трасе.

Забележка 1: За условните обозначения виж т. 1.6.3.1, буква "а" на това приложение.

Забележка 2: След елемента в1) може да следват елемент в3) или в4).

Забележка 3: Схемата за стандартно отлитане се включва там, където е целесъобразно.

в2) Индекс на трасето за ОВД

Забележка 1: За условните обозначения виж т. 1.6.3.1, буква "а" на това приложение.

Забележка 2: След елемента в2) може да следват само елемент в3) или в4).

в3) Основна точка

Забележка: За алтернативните условни обозначения виж т. 1.6.3.1, букви "б" - "д" на това приложение.

в4) Основна точка/крейсерска скорост и крейсерско ниво

ОСНОВНА ТОЧКА (като в елемент в3)

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

КРЕЙСЕРСКА СКОРОСТ ИЛИ ЧИСЛО М (като в елемента по буква "а")

ИСКАНО КРЕЙСЕРСКО НИВО (като в елемент по буква "б")

в5) Указател

VFR, ако преминаването към полет по ПВП трябва да се осъществи в предната точка, или

IFR, ако преминаването към полет по ППП трябва да се осъществи в предната точка, или
DCT, ако полетът до следващата точка ще бъде изпълнен извън определеното трасе, освен ако двете точки са дефинирани чрез географски координати или азимут и разстояние.

Т, ако описанието на маршрута завършва в предходната точка и описанието на останалата негова част трябва да бъде потърсено в по-рано предаденото съобщение FPL или в другите данни

Забележка 1: След елемента в5) може да следват само елемент в3) или в4) и в6).

Забележка 2: Когато се използва указателя "Т", той трябва да бъде последен в поле "Маршрут".

в6) Крейсерски набор

Буквата "С", следвана от наклонена черта, следвана от точката, в която се планира да започне крейсерският набор, представена съгласно в3), следвана от наклонена черта; следвана от скоростта, която трябва да бъде поддържана по време на крейсерския набор, представена съгласно буква "а", следвана от две нива, определящи заетия по време на крейсерския набор слой, като всяко ниво се представя съгласно буква "б", или нивото над което се планира крейсерския набор, следвано от буквите PLUS без празен интервал между тях.

в7) Схема за стандартно долитане

Индекс на схемата за стандартно долитане от точката на излизане от съответното трасе до точката, от която започва полета по схемата за подход за кацане.

Забележка: Схемата за стандартно долитане се включва само там, където е целесъобразно.

Примери: -K0410S1500 A4 CCV R11

-K0290A120 BR 614

-N0460F290 LEK2B LEK UA6 FNE UA6 XMM/M078F330

UA6N PON UR10N CHW UA5 NTS DCT 4611N00412W DCT STG UA5 FTM
FATIM1A

-M082F310 BCN1G BCN UG1 52N015W 52N020W 52N030 52N040W 49N050W
DCT YQX

-N0420F310 R10 UB19 CGC UA25 DIN/N0420F330 UR14 IBY UR1 MID

ПОЛЕ ТИП 15		
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
13	ALR	16
13	FPL	16
14	CPL	16

Таблица 11

Поле тип 16. Планирано летище на кацане, Общо разчетно изтекло време и
Запасно летище(а)

Формат: -	а	б	(интервал)	в
-----------	---	---	------------	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Планирано летище на кацане

4 БУКВИ

означаващи четирибуквения индикатор на ИКАО за местоположението на планираното летище на кацане, или

ZZZZ, ако за това летище няма определен индикатор на ИКАО за местоположението.

Забележка: Ако се използва ZZZZ, името на летището на кацане трябва да бъде указано в поле 18 "Друга информация".

* В съобщенията от всички типове, освен ALR, FPL и SPL, полето завършва в тази позиция.

б) Общо разчетно изтекло време

4 ЦИФРИ, указващи общото разчетно изтекло време.

** По договореност между съответните органи за ОВД в съобщението FPL полето може да завърши в тази позиция.

ИНТЕРВАЛ

в) Запасно летище(а)

4 БУКВИ

означаващи четирибуквения индикатор на ИКАО за местоположението на запасното летище, или

ZZZZ, ако за летището не е определен индикатор на ИКАО за местоположението.

Забележка 1: Ако е необходимо в буква "в" се добавя допълнителен елемент предшестван от интервал.

Забележка 2: Ако се използва ZZZZ, името на запасното летище трябва да бъде указано в поле 18 "Друга информация".

Примери: -EINN0630

-ENAM0645 EBBR

-ENAM0645 EBBR EDDL

ПОЛЕ ТИП 16		
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	22
13	CNL	)
13	DLA	)
13	DEP	)
13	ARR***	17
15	CPL	18
14	EST	)

13 13	CDN ACP	22)
13 13	RQS SPL	) 18

Таблица 12

*** При кацане на запасно или друго летище

Поле тип 17. Летище на кацане и Време

Формат: -	а	б	(интервал)	в
-----------	---	---	------------	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Летище на кацане

4 БУКВИ,

означаващи четирибуквения индикатор на ИКАО за местоположението на летището на кацане, или

ZZZZ, ако за това летище няма определен индикатор на ИКАО за местоположението.

б) Време на кацане

4 ЦИФРИ, указващи фактическо време на кацане.

* Ако за летището на кацане е определен индикатор на ИКАО за местоположението, полето завършва в тази позиция.

ИНТЕРВАЛ

в) Летище на кацане

Име на летището на кацане, ако в буква "а" се съдържат буквите ZZZZ.

Примери: -ENAM1433

-ZZZZ1620 DEN HELDER

	ПОЛЕ ТИП 17	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
13 (16)**	ARR	)

Таблица 13

** При кацане на запасно или друго летище

Поле тип 18. Друга информация

Формат: -	а
-----------	---

или

-		(интервал)		(интервал) * (интервал)	
---	--	------------	--	-------------------------	--

* допълнителни елементи, ако са необходими

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) 0 (нула), ако няма друга информация

ИЛИ друга необходима информация в предпочитана последователност, съкратена по подходящ начин, следвана от наклонена черта и информацията, която трябва да бъде записана:

EET/ Основни точки или индекси на границите на FIR и общото разчетно изтекло време до тях, когато това се изисква от регионалните споразумения за въздушна навигация или от съответните органи за ОВД.

Примери: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

RIF/ Подробности за маршрута към променено летище на кацане, следвани от четирибуквеният индикатор на ИКАО за местоположението на летището. При използване на променен маршрут е необходимо получаване на ново разрешение по време на полет.

Примери: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA APPH

RIF/LEMD

REG/ Регистрация на ВС, само при необходимост и, ако е различна от опознавателния индекс на ВС в поле 7.

SEL/ Код SELCAL, ако се изисква от съответните органи за ОВД.

OPR/ Име на оператора, ако не е очевидно от опознавателния индекс на ВС в поле 7.

STS/ Причината за отделяне на специално внимание от страна на ОВД, например санитарно ВС, един неработещ двигател - STS/HOSP, STS/ONE ENG

INOP.

- STS/EXM833 за необорудвани ВС, които обаче са планирани за полет съгласно публикуваните изключения от изискванията за задължително оборудване.

- STS/NONRVSM за държавни ВС в група без значение дали са RVSM сертифицирани, ако полета ще се провежда в европейското RVSM пространство като GAT (общо въздушно движение).

- STS/EMER за ВС в състояние на бедствие.

- STS/SAR за ВС включено в операции по търсене и спасяване.

- STS/HEAD ако на борда на ВС има държавен глава.

- STS/HUM за ВС изпълняващо хуманитарен полет.

- STS/HOSP за ВС изпълняващо медицински полет, което изрично е декларирано от медицинските служби.

- STS/STATE за военно или гражданско ВС изпълняващо полет за нуждите на военните, митница или полиция.

STS/ATFMEXEMPTAPPROVED за полети изрично оторизирани от националните власти, да не подлежат на ограничения при организация на потоците въздушно движение, независимо от използването на друг индикатор за статус на полета.

TYP/ Тип (типове) на ВС, предшестван, ако е необходимо, от броя на ВС, ако в поле 9 е поставено ZZZZ.

PER/ Летателно-технически данни за ВС, ако се изискват от съответния орган за ОВД.

COM/ Данни за друго комуникационно оборудване, ако се изискват от съответния орган за ОВД, например само COM/ UHF.

DAT/ Важни данни, свързани с възможността за обмен на данни по линия за предаване на данни, като се използват една или повече от буквите S, H, V и M, например DAT/S за спътникова линия за предаване на данни, DAT/H за HF линия за предаване на данни, DAT/V за VHF линия за предаване на данни, DAT/M за мод

S линия за предаване на данни.

NAV/ Важни данни, свързани с навигационното оборудване съгласно изискванията на съответните органи за ОВД.

DEP/ Обозначение на летището на излитане, ако е попълнено ZZZZ в поле 13 или четирибуквения индикатор на ИКАО за местоположението на органа за ОВД,

от

който могат да се получат допълнителни данни за полетния план, ако в поле 13 е попълнено AFIL.

DEST/ Име на планираното летище на кацане, ако в поле 16 е попълнено ZZZZ.

ALTN/ Име на запасното летище (летища), ако в поле 16 е попълнено ZZZZ.

RALT/ Име на запасното летище (летища) по маршрута.

CODE/ Адрес на ВС (под във формата на буквено-цифрови знаци от 6 шестнадесетични знака), ако се изисква от съответния пълномощен орган за ОВД. Например: "F00001" - най-малкото значение на адреса на ВС, съдържащ се в конкретния блок, администриран от ИКАО.

RMK/ Други забележки в прав текст, когато се изисква от съответните органи за ОВД или когато командирът на ВС се счита за необходимо.

Примери: -0

-EET/15W0315 20W00337 30W0420 40W0520

-STS/ONE ENG INOP

-DAT/S

	ПОЛЕ ТИП 18	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
16	ALR	19
16	FPL	)
16	CPL	)
16	SPL	19

Таблица 14

Поле тип 19. Допълнителна информация

Формат: -		(интервал)		(интервал) * (интервал)	
-----------	--	------------	--	-------------------------	--

* допълнителни елементи, ако са необходими

Поле тип 19 включва наличната допълнителна информация във вид на последователност от елементи разделени с интервали.

Допустимите елементи и последователността за тяхното представяне са:

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) E/ следвана от 4 ЦИФРИ, обозначаващи запаса от гориво (максимална продължителност на полета) в часове и минути.

б) P/ следвана от 1, 2 или 3 ЦИФРИ, обозначаващи общия брой на лицата

(пътници и екипаж), които се намират на борда, ако това се изисква от съответния орган за ОВД.

в) R/ следвана от един или няколко от указаните по-долу елементи без интервал между тях:

U, ако е осигурена честота 243.0 MHz (UHF);

V, ако е осигурена честота 121.5 MHz (VHF);

E, ако има аварийен радиопредавател за местоположение (ELT).

г) S/следвана от един или няколко от указаните по-долу елементи без интервал между тях:

P, ако на борда има спасително оборудване за полярни условия;

D, ако на борда има спасително оборудване за пустинни условия;

M, ако на борда има спасително оборудване за морски условия;

J, ако на борда има спасително оборудване за условия на джунгла.

д) J/следвана от един или няколко от указаните по-долу елементи без интервал между тях:

L, ако спасителните жилетки са оборудвани със светлини;

F, ако спасителните жилетки са флуоресцентни;

U, ако радиостанцията на всяка от спасителните жилетки може да работи в диапазона UHF на честота 243.0 MHz;

V, ако радиостанцията на всяка от спасителните жилетки може да работи в диапазона VHF на честота 121.5 MHz.

е) D/ следвана от един или няколко от указаните по-долу елементи разделени с интервал:

2 ЦИФРИ, указващи броя на спасителните лодки;

3 ЦИФРИ, указващи пълния капацитет (брой на местата) на всички спасителни лодки;

C, ако спасителните лодки са покрити.

Цвят на спасителните лодки (например, червен).

ж) A/следвана от един или няколко от указаните по-долу елементи разделени с интервал:

Цвят на ВС.

Отличителна маркировка (може да включва и регистрацията на ВС)

з) N/следвана от прав текст указващ за наличието на всякакво друго спасително оборудване или забележки по него.

и) C/следвана от фамилията на командира на ВС.

Пример: -E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C YELLOW A/YELLOW RED TAIL

N145E

C/SMITH

	ПОЛЕ ТИП 19	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
18	ALR	20
18	SPL	)

Таблица 15

Поле тип 20. Информация за аварийно оповестяване за търсене и спасяване

Формат: -		(интервал)		(интервал) * (интервал)	
-----------	--	------------	--	-------------------------	--

* максимум ОСЕМ елемента

Това поле включва наличните, разположени в установената последователност елементи, отделени един от друг с интервали. Всяка липсваща информация се обозначава с NIL (не) или NOT KNOWN (неизвестно), а не се изпуска.

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Обозначение на оператора

Определеният от ИКАО двубуквен индикатор на летателно-ескпloatационната агенция или, ако няма такъв - името на оператора.

б) Орган, с който за последен път е установена връзка

Група от 6 БУКВИ, състояща се от приетия от ИКАО четирибуквен индикатор на местоположението следван от двубуквен индекс, обозначаващи органа за ОВД, с който за последен път е установена двустранна връзка, или, ако тези индекси отсъстват - друго описание на този орган.

в) Време, когато за последен път е установена двустранна връзка

4 ЦИФРИ, указващи времето, когато за последен път е установена двустранна връзка.

г) Честота, на която за последен път е установена връзка

ЦИФРИ, обозначаващи честотата, на която за последен път е установена връзка.

д) Последно докладвано местоположение

Последното докладвано местоположение, указано при спазване на условните обозначения по т. 1.6. на това приложение, следвано от времето на прелитане на това местоположение.

е) Метод на определяне на последното известно местоположение

Попълва се при необходимост в прав текст.

ж) Действия, предприети от предаващите органи

Попълва се при необходимост в прав текст.

з) Друга информация за случая

Попълва се при необходимост в прав текст.

Пример: -USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR ALERED NIL

	ПОЛЕ ТИП 20	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
19	ALR	)

Таблица 16

Поле тип 21. Информация за загуба на комуникацията

Формат: -		(интервал)		(интервал) * (интервал)	
-----------	--	------------	--	-------------------------	--

* максимум ШЕСТ елемента

Това поле включва наличните разположени в установената последователност

елементи, предшествани от едно тире, разделени с интервали. Всяка липсваща информация се обозначава с NIL (не) или NOT KNOWN (неизвестно), а не се изпуска.

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Време, когато за последен път е установена двустранна връзка

4 ЦИФРИ, указващи времето, когато за последен път е установена двустранна връзка с ВС.

б) Честота, на която за последен път е установена връзка

ЦИФРИ, обозначаващи честотата на приемане/предаване, на която за последен път е установена двустранна връзка с ВС.

в) Последно докладвано местоположение

Последното докладвано местоположение, указано при спазване на условните обозначения по т. 1.6 на това приложение.

г) Време на последния доклад за местоположение

4 ЦИФРИ, указващи времето на последния доклад за местоположение.

д) Съществуваща възможност за водене на комуникация

БУКВИ, указващи съществуващата на борда на ВС възможност за комуникация, ако това е известно; използват се условните обозначения за поле 10 или прав текст.

е) Друга информация за случая

Попълва се при необходимост в прав текст.

Пример: -1232 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR

	ПОЛЕ ТИП 21	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
7	RCF	)

Таблица 17

Поле тип 22. Промени

Формат: -	а	/	б
-----------	---	---	---

ЕДИНИЧНО ТИРЕ

а) Указател на типа

1 или 2 ЦИФРИ, обозначаващи номера на типа поле, в което се внася промяната.

РАЗДЕЛИТЕЛНА НАКЛОНЕНА ЧЕРТА

б) Изменени данни

Пълни и променени данни на указаното по буква "а" поле, представени по определения за това поле начин.

Пример за промяна в данните от поле тип 8 (правила на полета и тип на полета):

-8/IN

Пример за промяна в данните от поле тип 14 (разчетни данни):

-14/ENO/0145F290A090A

Пример за промяна в данните от поле тип 8 (правила на полета и тип на

полета) и поле тип 14 (разчетни данни):
-8/I-14/ENO/0148F290A110A

	ПОЛЕ ТИП 22	
Предходен тип поле или символ	Даденият тип поле се използва при	Следващ тип поле или символ
16	CHG	*22 или)
16	CDN	*22 или)

Таблица 18

* Указва за възможно добавяне на нови полета от този тип.

2. Образци за ОВД-съобщения

2.1. Съдържание

Категория на съобщението	Тип на съобщението	Индекс на типа съобщение	Пункт
Аварийно състояние	Аварийно оповестяване Загуба на комуникация	ALR RCF	2.2.1 2.2.2
Попълнен полетен план и свързаното с него обновяване на данните	Попълнен полетен план Промяна Анулиране Закъснение Излитане Кацане	FPL CHG CNL DLA DEP ARR	2.3.1 2.3.2 2.3.3 2.3.4 2.3.5 2.3.6
Координация	Текущ полетен план Разчетни данни Координация Приемане Логическо потвърждение	CPL EST CDN ACP LAM	2.4.1 2.4.2 2.4.3 2.4.4. 2.5.5
Допълнителни	Искане на полетен план Искане на допълнителен полетен план Допълнителен полетен план	RQP RQS SPL	2.5.1 2.5.2 2.5.3

Забележка 1: Представя се само ОВД информация, т.е. в съобщенията AFTN се дава само AFTN текст.

Забележка 2: Номерата на структурните диаграми съответстват на типовете

полета, използвани в раздел 1 на това приложение.

2.2. Аварийни съобщения

2.2.1. Съобщение за аварийно оповестяване (ALR)

2.2.1.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 5
-поле тип 7-поле тип 8
-поле тип 9-поле тип 10
-поле тип 13
-поле тип 15
-поле тип 16
-поле тип 18
-поле тип 19
-поле тип 20)

2.2.1.2. Пример

(ALR-INSEFA/LGGGZAZX/OVERDUE
-FOX236/A3600-IM
-C141/H-S/CD
-LGAT1020
-N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9
-EDDM0227 EDDF
-EET/LYBE0020 EDMIO133 REG/A43213 OPR/USAF RMK/NO
POSITION REPORT SINCE DEP PLUS 2 MINUTES
-E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAH
-USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS
UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL)

2.2.1.2.1. Значение

Съобщение за аварийно оповестяване - състояние на неопределеност - обявено на Атина във връзка с отсъствие на доклад за местоположението и загуба на комуникация 2 min след излитането; опознавателен индекс на ВС FOX236; полет по ППП, военен полет; тип на ВС "Старлифтер", категория на

турбулентната следа - "ТЕЖКО", стандартни средства за комуникация, навигационни средства и средства за подход за кацане за дадения маршрут;

транспондер в режим А (4096 кода) и С, разполага с възможност за ADS, последен присвоен вторичен код 3624; излетял от Атина в 1020 UTC; крейсерска

скорост на първия участък от маршрута 430 kt, първо искано крейсерско ниво FL

220; лети по трасе В9 до точка с координати 3910N02230W, където истинската

въздушна скорост ще бъде 415 kt; лети по трасе В9 до VOR Иваницград, където

ще бъде поискано ниво FL 180, с поддържане на истинската въздушна скорост 415

kt; лети по трасе В9 до Мюнхен, общо разчетно изтекло време 2 h и 27 min;

запасно летище Франкфурт; общото разчетно изтекло време до границата с FIR

Белград е 20 min, а до границата с FIR Мюнхен е 1 h и 33 min; регистрационен

знак на ВС А43213; ВС се експлоатира от BBC на САЩ; последния доклад за местоположението е постъпил 2 min след излитането, запаса от гориво след

излитането е за 7 h и 20 min; на борда има 12 души; на борда има преносимо

радиооборудване, работещо на честота 121.5 MHz в диапазона VHF и на честота

243.0 MHz в диапазона UHF; на борда има спасителните жилетки, оборудвани със

светлини и покрити с флуорисцентни вещества; на борда има две спасителни

лодки с оранжев цвят с капацитет 14 души; цвета на ВС е сребрист;

фамилията

на командира на ВС е SIGGAN; оператор BBC на САЩ; за последен път ВС е установило комуникация със APP Атина в 1022 UTC на честота 126.7 MHz, когато

пилота е доложил за прелитане на радиомаяка за кацане GN; APP Атина е отправил аварийно оповестяване към всички органи за ОВД в пределите на FIR

Атина; друга информация за полета отсъства.

2.2.2. Съобщение за загуба на комуникация (RCF)

2.2.2.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7

-поле тип 21)

2.2.2.2. Пример

Приведен е пример за съобщение, изпратено от Лондон до Амстердам и съдържа предназначена за Амстердамския център информация за загуба на комуникация на ВС, получило разрешение да лети за Амстердам. От съответният

план се вижда, че ВС не е оборудвано с транспондер.

(RCF-GAGAB

-1231 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 MHZ LAST POSITION

CONFIRMED

BY RADAR)

2.2.2.2.1. Значение

Съобщение за загуба на комуникация; опознавателен индекс на ВС GAGAB;

вторичен код не е присвоен; за последен път ВС е установило комуникация с ACC

Лондон в 1231 UTC на честота 121.3 MHz; последния доклад за местоположението

е VOR Клактън в 1229 UTC; съществува възможност за поддържане на комуникация;

за последен път е установена комуникация на честота 126.7 MHz; доклада за

прелитане на пункта Клактън е потвърден след наблюдение с помощта на радар.

2.3. Съобщение за попълнен полетен план и свързаните с него промени в

данните

2.3.1. Съобщение за попълнен полетен план FPL

2.3.1.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 8

-поле тип 9-поле тип 10

-поле тип 13

-поле тип 15

-поле тип 16

-поле тип 18)

2.3.1.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за попълнен полетен план, предадено на

летище Лондон в центровете Шанън, Шануик и Гандер. Това съобщение също така

може да бъде предадено на центъра в Лондон или съдържащите се в него данни

могат да бъдат предадени по каналите за речева комуникация.

(FPL-TPR101-IS

-B707M-CHOPV/CD

-EGLL 1400

-N0450F310 G1 UG1 STU285036/M082F310 UG1 52N015W 52N020W 52N030W

50N040W

49N050W

-CYQX04550 CYYP

-EET/EINN0026 EGGX0111 20W0136 CYQX0228 40W0330 50W0415 SEL/FJEL)

2.3.1.2.1. Значение

Съобщение за попълнен полетен план; опознавателен индекс на ВС

TPR101;

полет по ППП, регулярен; тип на ВС "Боинг 707", категория на турбулентната

следа - "СРЕДНО"; транспондер в режим А (4096 кода) и С, разполага с възможност за ADS, летище на излитане Лондон, разчетно време за начало на

движение 1400 UTC; крейсерска скорост на първия участък от маршрута 450 kt,

първо искано крейсерско ниво FL 310; лети по трасе G1 и UG1 до точка с магнитен азимут 285° и на разстояние 36 NM от VOR Страмбъл. От тази точка

полета ще бъде изпълнен със скорост с число M082 по трасе UG1 до точка с

координати 52N015W, след това през точки с координати 52N020W, 52N030W, 50N040W, 49N050W до летището на кацане Гандер; общо разчетно изтекло време 4

h и 55 min; запасно летище Гус Бей; общото разчетно изтекло време до границата с FIR Шанън е 26 min, до границата с FIR Шануик е 1 h и 11 min, за

точка 20W е 1 h и 36 min, до границата с FIR Гандер е 2 h и 28 min, за точка

40W е 3 h и 30 min, за точка 50W е 4 h и 15 min; код на системата за избиращелно повикване (SELCAL) е FJEL.

2.3.2. Съобщение за промяна CHG

2.3.2.1. Структура

(поле тип 3-поле 7-поле тип 13-поле тип 16-поле тип 22 поле тип 22

и т.н. (при необходимост могат да се използват няколко реда))

2.3.2.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за промяна, което е предадено от центъра

в Амстердам на центъра във Франкфурт и съдържа промяна в информацията, предадена по-рано във Франкфурт в съобщението за попълнения полетен план.

Предполага се, че двата центъра са оборудвани с компютри.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-ENAM-EDDF-8/I-16/EDDN)

2.3.2.2.1. Значение

Съобщение за промяна; идентификатори на компютрите в Амстердам и Франкфурт - съответно А и F, след което следва поредния номер на съобщението

(016), предадено от Амстердам; след това се повтаря идентификатора на компютрите, след което следва поредния номер на съобщението (014) за попълнения полетен план; опознавателен индекс на ВС GABWE; вторичен код,

работещ в режим А - 2173; полета се изпълнява по маршрут Амстердам-Франкфурт;

поле тип 8 от съответното съобщение за попълнения полетен план, се променя на

ППП; внася се промяна в поле тип 16 от съответното съобщение за попълнения

полетен план, ново летище на кацане - Нюрнберг.

2.3.3. Съобщение за анулиране на полетен план CNL

2.3.3.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16)

2.3.3.2. Пример 1

Приведен е пример за съобщение за анулиране на полетен план, което е

предадено от органа за ОВД на всички адреси от по-рано предаденото

съобщение

за попълнения полетен план.

(CNL-DLH522-EDBB-LFPG)

2.3.3.2.1. Значение

Съобщение за анулиране на полетен план; анулирайте полетен план на

BC с

опознавателен индекс DLH522; полета е планиран от Берлин до Париж.

2.3.3.3. Пример 2

Приведен е пример за съобщение за анулиране на полетен план, което

е

предадено един от съседните центрове. Предполага се, че двата центъра

са

оборудвани с компютри.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF-EDDW)

2.3.3.3.1. Значение

Съобщение за анулиране на полетен план; идентификатори на

компютрите

съответно на предаващия F и на приемащия B, след което следва поредния

номер

на съобщението (127); след това се повтаря идентификатора на

компютрите, след

което следва поредния номер на съобщението (055), предадено по-рано за текущия полетен план; анулирайте полетен план на BC с опознавателен

индекс

BAW580; полета е планиран от Франкфурт до Бремен.

2.3.4. Съобщение за закъснение DLA

2.3.4.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16)

2.3.4.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за закъснение, което е предадено от летището на излитане или главния орган, осигуряващ комуникацията с

летището

на излитане на всички адреси от съобщението за попълнения полетен план.

(DLA-KLM671-LIFR0900-LYDU)

2.3.4.2.1. Значение

Съобщение за закъснение; опознавателен индекс на BC KLM671; ново

време

за начало на движение от летище Фюмичино 0900 UTC; летището на кацане - Дубровник.

2.3.5. Съобщение за излитане DEP

2.3.5.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16)

2.3.5.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за излитане, което е предадено от летището на излитане или главния орган, осигуряващ комуникацията с

летището

на излитане на всички адреси от съобщението за попълнения полетен план.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV)

2.3.5.2.1. Значение

Съобщение за излитане; опознавателен индекс на BC CSA4311; време

на

излитане от Абърдийн 1923 UTC; летището на кацане - Ставангер.

2.3.6. Съобщение за кацане ARR

2.3.6.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 17)

2.3.6.2. Пример 1

Приведен е пример за съобщение за кацане, което е предадено от летището

на кацане на летището на излитане.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

2.3.6.2.1. Значение

на Съобщение за кацане; опознавателен индекс на ВС CSA406; летището

излитане - Будапеща; време на кацане в Прага 0913 UTC.

2.3.6.3. Пример 3

Приведен е пример за съобщение за кацане, което е предадено за ВС изпълняващо кацане на летището, на което не е присвоен индекс на ИКАО. Вторичният код не би имал значение.

(ARR-HELI13-ENAM-ZZZZ1030 DEN HELDEN)

2.3.6.3.1. Значение

на Съобщение за кацане; опознавателен индекс на ВС HELI13; летището

излитане - Амстердам; ВС е изпълнило кацане на площадка Ден Хелдер в 1030

UTC.

2.4. Съобщение за координация

2.4.1. Съобщение за текущ полетен план CPL

2.4.1.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 8

-поле тип 9-поле тип 10

-поле тип 13-поле тип 14

-поле тип 15

-поле тип 16

-поле тип 18)

2.4.1.2. Пример 1

Приведен е пример за съобщение за текущ полетен план, което е предадено

от центъра в Бостън на центъра в Ню Йорк относно ВС в полет по маршрута от

Бостън до летище Ла Гуардия.

(CPL-UAL621/A5120-IS

-DC9/M-S/CD

-KBOS-HFD/1341A220A200A

-N0420A220 V3 AGL V445

-KLGA

-0)

2.4.1.3. Пример 2

случай Приведен е пример за съобщение за текущ полетен план, но в този

това съобщение е предадено чрез компютър.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS

-DC9/M-S/CD

-KBOS-HFD/1341A220A200A

-N0420A220 V3 AGL V445

-KLGA

-0)

на Забележка: Съобщенията от примери 1 и 2 са идентични, с изключение

това, че в пример 1 няма номера на съобщението, указан в пример 2.

2.4.1.4. Значение

индекс на Съобщение за текущ полетен план [с указване на опознавателния

след предаващия орган BOS и опознавателния индекс на приемащия орган LGA,

на ВС които следва поредния номер на съобщението (052)]; опознавателен индекс

UAL621; последен присвоен вторичен код в режим A-5120; полет по ППП,

регулярен; едно ВС DC9, категория на турбулентната следа - "СРЕДНО";

средства и оборудвано със стандартни средства за комуникация, навигационни

средства за подход за кацане за дадения маршрут и транспондер в режим A (4096

кода) и C, разполага с възможност за ADS, последен присвоен вторичен код

3624; летище на излитане Бостън; разчетно време за прелитане на границата

Бостън/Ню Йорк в пункта HFD - 1341 UTC; центърът в Бостън е дал разрешение за

полет на височина 22 000 ft, но прелитането на пункта HFD трябва да стане на

височина 22 000 ft (или по-високо); истинска въздушна скорост - 420 възела;

искано крейсерско ниво на височина 22 000 ft; ВС ще лети по трасе V3 до контролния пункт AGL, а след това по трасе V445; летището на кацане Ла Гуардия, друга информация отсъства.

2.4.2. Съобщение за разчетни данни EST

2.4.2.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 14-поле тип 16)

2.4.2.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за разчетни данни, което е предадено от

центъра в Париж на центъра в Лондон. Предполага се, че центърът в Лондон е

получил отнасящото се към дадения полет съобщение за попълнения полетен план.

Двата центъра са оборудвани с компютри.

(ESTP/L027-BAW671/A5631-LFPG-ABB/1548F140F110A-EGLL)

2.4.2.2.1. Значение

Съобщение за разчетни данни [с указване на опознавателния индекс на

предаващия орган (P) и опознавателния индекс на приемащия орган (L), след

които следва поредния номер на съобщението (027)]; опознавателен индекс на ВС

BAW671; последен присвоен вторичен код в режим A-5631; летище на излитане

Париж; разчетно време за прелитане на VOR Абевил - 1548 UTC, разрешено ниво

FL 140; ВС ще прелети VOR Абевил на полетно ниво FL 110 или по-високо в снижение; летището на кацане - Лондон.

2.4.3. Съобщение за координация CDN

2.4.3.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16-поле тип 22

поле тип

22 и т.н. (при необходимост могат да се използват няколко реда))

2.4.3.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за координация, което е предадено от

центъра в Престуик на центъра в Дъблин и съдържа предложение за промяна в

условията, на които ВС трябва да пресече границата Дъблин/Престуик. Престуик

е получил от Дъблин съобщение за текущ полетен план и двата центъра са оборудвани с компютри.

(CDNP/P098D/P036-BAW671/A5136-EIDW-EGPK-14/GRN/1735F210F130A)

2.4.3.2.1. Значение

Съобщение за координация; идентификатори на компютрите съответно в Престуик (P) и в Дъблин (D), след които следва поредния номер на съобщението

(098), изпратено от Престуик, а след това аналогови данни, обозначаващи предаденото от Дъблин съобщение за текущ полетен план, към който се отнася

даденото съобщение (D/P036); опознавателен индекс на ВС BAW671;

присвоен

вторичен код в режим A-5136; полет по маршрут Дъблин-Престуик;
предложението
за поле тип 14, т.е. Престуик приема контрола на дадения полет в
граничния
пункт GRN в 1735 UTC, когато ВС ще прелети този граничен пункт на FL
130 или
по-високо, в набор до разрешеното полетно ниво FL 210.

2.4.4. Съобщение за приемане ACP

2.4.4.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16)

2.4.4.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за приемане, което е изпратено от
центъра

в Лондон на центъра в Париж и се отнася до съобщение за текущ полетен
план,
което Лондон е получил от Париж. Предполага се, че двата центъра са
оборудвани с компютри.

(ACPL/P086P/L142-EIN065/A4570-LFPG-EGLL)

2.4.4.2.1. Значение

Съобщение за приемане; идентификатори на компютрите съответно в
Лондон

(L) и в Париж (P), след които следва поредния номер на съобщението
(086),

предадено от Лондон, а след това аналогови данни, обозначаващи
предаденото от

Париж съобщение за текущ полетен план, към който се отнася даденото
съобщение

(P/L142); опознавателен индекс на ВС EIN065; присвоен вторичен код в
режим

A-4570; полет по маршрут Париж-Лондон; условията са приемливи.

2.4.5. Съобщение за логическо потвърждение LAM

2.4.5.1. Структура

(поле тип 3)

2.4.5.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за логическо потвърждение, което е
предадено от един център на съседен център в отговор на съобщение за
текущ

полетен план. Предполага се, че двата центъра са оборудвани с компютри.

(LAMP/M178P/M100)

2.4.5.2.1. Значение

Съобщение за логическо потвърждение; идентификатори на компютрите
съответно в Париж (P) и в Маастрихт (M), след които следва поредния
номер на

съобщението (178), предадено от предаващия орган, а след това
идентификатори

на компютрите и поредния номер на съобщението (100), съответстващо на
съобщение за разчетните данни.

2.5. Допълнителни съобщения

2.5.1. Съобщение за искане на полетен план RQP

2.5.1.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16)

2.5.1.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за искане на полетен план, което е
предадено от един център на съседен център след получаване на съобщение
за

разчетни данни, за което не е било получено съобщение за попълнен
полетен
план.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL)

2.5.1.3. Значение

Съобщение за искане на полетен план; опознавателен индекс на ВС
PHOEN;

летище на излитане - Ротердам; летището на кацане - Дюселдорф.

2.5.2. Съобщение за искане на допълнителен полетен план RQS

2.5.2.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16)

2.5.2.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за искане на допълнителен полетен
план,

което е предадено от органа за ОВД на друг орган за ОВД, обслужващ
летището

на излитане и пита за информация, съдържаща се в попълнената бланка за
полетен план, но не е предадена в съобщенията за попълнения полетен
план или

текущия полетен план.

(RQS-KLM405/A4046-ENAM-CYMX)

2.5.2.3. Значение

Съобщение за искане на допълнителен полетен план; опознавателен
индекс

на ВС KLM405; присвоен вторичен код в режим A-4046; летище на излитане

-

Амстердам; летището на кацане - Мирабел.

2.5.3. Съобщение за допълнителен полетен план (SPL)

2.5.3.1. Структура

(поле тип 3-поле тип 7-поле тип 13-поле тип 16-поле тип 18-поле
тип 19)

2.5.3.2. Пример

Приведен е пример за съобщение за допълнителен полетен план, което
е

предадено от летището на излитане на органа за ОВД, който е поискал
допълнителна информация, съдържаща се в попълнената бланка за полетен
план

(но не е предадена в съобщенията за попълнения полетен план или текущия
полетен план).

(SPL-SAW502A

-EDDW0920

-EKCH0400 EKVБ

-REG/GBZTA RMK/CHARTER

-E/0640 P/9 R/V J/L A/BLUE C/DENKE)

2.5.3.3. Значение

Съобщение за искане на допълнителен полетен план; опознавателен
индекс

на ВС SAW502A; вторичен код - отсъства; време на излитане от Бремен
0920 UTC;

летището на кацане - Каструп; общото разчетно изтекло време 4 h;
запасно

летище - Виборг; регистрационен знак на ВС GBZTA, чартърен полет;
запаса от

гориво за 6 h и 40 min полетно време; на борда има 9 души; на борда има
преносимо радиооборудване работещо на честота 121.5 MHz в диапазона
VHF; на

борда има спасителните жилетки оборудвани със светлини; цвета на ВС е
син;

фамилията на командира на ВС е DENKE.

Приложение №

5

към чл.

914

ФОРМУЛЯРИ ЗА ДОНЕСЕНИЯ ЗА ACAS
ACAS IMPLEMENTATION MONITORING
PILOT REPORT FROM

(Fill in blank / Circle correct answers)
(Попълнете формуляра, заградете верните отговори)

Aircraft operator (Оператор):
.....
Name (Име):
.....
Telephone (Телефон):
Information requested on this line is optional/информацията от горният
ред се попълва по желание)
Aircraft Call Sign (Опознавателен индекс):
.....
Registration (Регистрация на ВС): type
(тип на
BC):
Aerodrome (Летище): Destination (Летище на кацане):
.....
.....
Date of event (Дата на събитието): Time: (UTC) (Време):
.....
Own altitude (Абсолютна височина на Вашето ВС):
ft/FL
Cleared altitude (Разрешена от РП абсолютна височина):
ft/FL
Own aircraft position (Местоположение на собственото ВС)
FIR: VOR: Radial: DME:
.....
Or (или)
LAT (географска ширина):
.....
LONG (географска дължина):
.....
Or (или)
TMA: SID/STAR Procedure:
.....
Radar vectoring (Радарно векториране)?: YES/NO (ДА/НЕ)
ATC unit (Орган за КВД): Frequency (Честота):
.....
SSR Code (Вториичен код):
Phase of flight:
Take-off Climb / Cruise / Initial Descent / Hold / Approach / Final /
Missed approach
Етап на полета:
Набор след излитане / Хоризонтален полет / Първоначално снижение /
Изчакване / Подход / Финален подход / Втори кръг)
A information (before RA) / TA информация (преди RA)
TA issued ? / Издаване на TA?: YES/NO (ДА/НЕ)
Visual contact as a result of TA ? / Визуален контакт вследствие на TA:
YES/NO (ДА/НЕ)
RA information / RA информация
Intruded information
Bearing (пеленг): o'clock (по часовниковата
стрелка)
Range (дистанция): NM
Relative altitude (вертикално разстояние между ВС): ft above/below
(над/под)
Climbing/level/Descending
(Набиране / Снижаване на полетно ниво)
Original RA (Първоначално RA):
Climb / Crossing Climb / Descend / Crossing Descend
Набор / Пресичане при набор / Снижение / Пресичане при снижение /
Снижение

Reduce Climb / Reduce Descent / Monitor Vertical Speed
(Намаляване на скоростта на набор / Намаляване на скоростта на снижение
/
Следене на вертикалната скорост)
If Reduce / Monitor Vertical Speed, limits: fpm to
..... fpm
(Ако има такова Намаляване / Следене на вертикалната скорост от
.....ft / min доft / min)
Subsequent advisory(ies) (Посредващи съобщения):
Climb Now / Descend Now / Increase Climb / Increase Descent /
(Набирай сега / Снижавай сега / Увеличи скоростта на набор / Увеличи
скоростта на снижение)
Monitor Vertical Speed (Следене на вертикалната скорост)
Did you follow the RA (Изпълнихте ли RA)?: YES/NO (ДА/НЕ)
If appropriate, estimated deviation from clearance:ft
(Очаквано отклонение от разрешението)
RA was: Necessary / Useful / Nuisance
RA беше Необходимо / Полезно /
ATC information
ATC traffic information issued?: Yes/NO (ДА/НЕ)
(Беше ли издадена трафик информация от органа за КВД ?)
ATC avoiding action issued ? (дадена инструкция за разминаване от
органа
за КВД): YES/NO (ДА/НЕ)
If YES, consistent with RA?: YES/NO (ДА/НЕ)
(Ако Да, в съответствие ли беше с RA ?)
Flight conditions IMC/VMC Day/night
Visibility:.....NM
Условия на полета ППП / ПВП Ден / Нощ
Видимост:.....NM
Remarks (if necessary, continue overleaf):
Забележки (ако е необходимо, използвайте допълнителни листове)
ACAS IMPLEMENTATION MONITORING FORM FOR ATS
Name of reporting unit (Име на органа докладващия орган):
.....
.....
.....
Date and time of occurrence (Дата и час на събитието):
.....UTC
Sector/Position (Сектор / Работно място):
.....
.....
Workload (Натовареност на РП на работното място):
low (.....) normal (.....) high (.....)
Is the occurrence related to a TA or a RA (Събитието свързано ли беше
с
"ТА" или RA)
ТА (.....) RA (.....)? (.....)
Description of the occurrence (Описание на събитието):
.....
.....
.....
.....
.....
Position and altitude of the occurrence (Място и височина на
събитието):
.....
ft/FL
INVOLVED AIRCRAFT (УЧАСТВАЩИ ВС)

№ 1
 Call sign (Опознавателен индекс):

 SSR Code (Вторичен код):
 ACAS-equipped (ACAS оборудван): Yes / Да (.....) No / Не (.....)
 ?(.....)

№ 2
 Unknown / Неизвестно? (.....) , otherwise / ако не:
 Call sign (Опознавателен индекс):

 SSR Code (Вторичен код):
 ACAS-equipped (ACAS оборудван): Yes / Да (.....) No / Не (.....)
 ?(.....)

VFR / ПВП (.....)
 Military / Военно ВС (.....)
 Other / Други (.....)
 R/T with a/c (Комуникация с ВС) Yes / Да (.....) No / Не (.....)
 Did either pilot report an airmiss? Yes / Да (.....) No / Не (.....)
 (Някой от пилотите докладвал ли е сблъскване?)
 Did either pilot ask for traffic information? Yes / Да (.....) No / Не (.....)
 (Някой от пилотите искал ли е трафик информация?)
 If "yes", was before manoeuvring?
 (Ако "Да", това преди маневрирането ли е било?) (.....)
 after manoeuvring (след маневрирането): (.....)
 Was the action taken by the pilot justified in your view? Yes /
 Да(.....)
 No / Не (.....)
 Беше ли действието на пилота точно?)
 (If "yes" comment under "Remarks" below / Ако "Да", напишете Вашия коментар в забележките.)
 Will recorded radar data become available? (Ще може ли да се използва запис на радарна информация?) Yes / Да (.....) No / Не (.....)
 Did the occurrence disrupt your activities? Yes (.....) No (.....)
 (Събитието наруши ли Вашата работа?)
 (If "yes" comment under "Remarks" below / Ако "Да" напишете Вашия коментар в забележките.)
 REMARKS (ЗАБЕЛЕЖКИ):