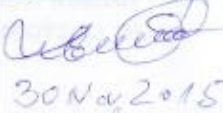
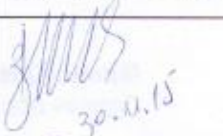


НАРЪЧНИК ЗА РАДИОТЕЛЕФОННА ФРАЗЕОЛОГИЯ



София
2015

	ДЛЪЖНОСТ	ИМЕ	ПОДПИС и ДАТА
УТВЪРДИЛ	Главен директор на ГД ГВА	МИНЧО ЦВЕТКОВ	
СЪГЛАСУВАЛ	Директор на дирекция „ЛАСАНО“	ЛЮДМИЛ МАНАСИЕВ	
СЪГЛАСУВАЛ	Директор на дирекция „АБ“	ИВАН ИВАНОВ	 30 Nov 2015
ПРИЕЛ	Началник на отдел „ЛАП“	ВАНЯ НАУМОВА	 30.11.15
ПРИЕЛ	Началник на отдел „ЛЕ“	ПЕТКО КУНЧЕВ	 30.11.15
ПРИЕЛ	Началник отдел „ЛЛО“	ИВАН БАМБОВ	
ПРИЕЛ	Началник на отдел „АНО“	КАЛИН РАЙЧЕВ	

НАРЪЧНИК ЗА РАДИОТЕЛЕФОННА ФРАЗЕОЛОГИЯ

С този документ се определят процедурите за осъществяване на радиотелефонна комуникация, както и стандартната радиотелефонна фразеология, която се използва при обслужване на въздушното движение в обслужваното въздушно пространство на Република България.

Пилотите, ръководителите на полети и съответният наземен персонал трябва да бъдат запознати с тези части от Наръчника, които се отнасят до функционалните им задължения и отговорности, като същевременно използват своите най-добри знания, умения и опит, за да осигурят безопасността на въздушното движение в ситуации, които не са отразени в този наръчник.

Минчо Цветков

Главен директор ГД ГВА

ТАБЛИЦА ЗА ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПЪЛНЕНИЯ

[illegible]

КОНТРОЛЕН СПИСЪК НА СТРАНИЦИТЕ

[illegible]

[illegible]

СЪДЪРЖАНИЕ

НАРЪЧНИК ЗА РАДИОТЕЛЕФОННА ФРАЗЕОЛОГИЯ	4
ТАБЛИЦА ЗА ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПЪЛНЕНИЯ	5
КОНТРОЛЕН СПИСЪК НА СТРАНИЦИТЕ	6
СЪДЪРЖАНИЕ	8
УВОД.....	11
СЪКРАЩЕНИЯ.....	13
ОПРЕДЕЛЕНИЯ	16
Глава първа. Общи положения.....	20
Раздел 1. Общи процедури	20
Секция 1. Техники за комуникация.....	20
Секция 2. Форматиране на документа	23
Раздел 2. Предаване на отделни елементи.....	24
Секция 1. Букви.....	24
Секция 2. Цифри и числа	28
Секция 3. Стандартни думи и фрази.....	32
Секция 4. Позивни на аеронавигационни станции.....	37
Секция 5. Позивни на ВС	38
Раздел 3. Комуникация.....	40
Секция 1. Скала на чуваемост и сигнали за тестване	40
Секция 2. Установяване на комуникация.....	41
Секция 3. Поддържане на комуникация.....	43
Секция 4. Прехвърляне на комуникация.....	45
Секция 5. Едновременно предаване.....	47
Секция 6. Повторения, поправки и потвърждения	48
Раздел 4. Обща фразеология	49
Секция 1. Разрешения и инструкции.....	49
Секция 2. Нива и вертикална скорост	52
Секция 3. Регулиране на скоростта	59
Секция 4. Доклад за местоположението.....	62
Секция 5. Задържане	64
Секция 6. Полетни планове	67
Секция 7. Забрана за вход във ВП или за кацане.....	68
Глава втора. Контрол на летищното движение	70
Раздел 1. Обща фразеология	70
Секция 1. Общи положения	70
Секция 2. Информация за отлитане и запуск.....	71
Секция 3. Буксиране.....	72
Секция 4. Разрешение за отлитане.....	73
Секция 5. Рулиране	74
Секция 6. Готовност за излитане и заемане на изпълнителен старт	77
Секция 7. Разрешение за излитане.....	79
Секция 8. Летищен кръг на полетите	83
Секция 9. Финален подход и кацане	88
Секция 10. Минаване на втори кръг и ниско прелитане	90
Секция 11. Освобождаване на ПИК и комуникация след кацане.....	92
Секция 12. Предаване на важна информация за летището	93
Секция 13. Изчислено време за излитане (СТОТ)	94
Секция 14. Противообледенителна обработка на ВС преди излитане	96

Секция 15. Потвърждаване чрез визуални средства	97
Раздел 2. Особенности при комуникация с хеликоптери	98
Секция 1. Общи положения	98
Секция 2. Фразеология за хеликоптери при зависване	99
Секция 3. Фразеология за хеликоптери при рулиране	100
Секция 4. Фразеология за хеликоптери при излитане и кацане	101
Раздел 3. Комуникация с автотранспортни средства	104
Секция 1. Общи положения	104
Секция 2. Инструкции за движение	105
Секция 3. Пресичане на ПИК	107
Секция 4. Буксиране на ВС от наземни автотранспортни средства	109
Глава трета. Средства за обзор	111
Раздел 1. Въведение	111
Раздел 2. Опознаване на ВС	112
Раздел 3. Вторичен радар	114
Раздел 4. Векториране	116
Раздел 5. Трафик информация и предотвратяване на сблъсък между ВС ..	119
Раздел 6. Предупреждение MSAW	122
Раздел 7. Информация за основно движение	123
Глава четвърта. Контрол на подхода	125
Раздел 1. Отлитане по ППП	125
Раздел 2. Отлитане по ПВП	127
Раздел 3. Долитане по ППП	128
Раздел 4. Долитане по ПВП	132
Раздел 5. Полети по ОПВП	133
Раздел 6. Векториране за финален подход	134
Раздел 7. Подход по VOR	139
Раздел 8. Фразеология за RNAV/GNSS	140
Раздел 9. Процедури за намалена видимост	144
Глава пета. Контрол на района	147
Раздел 1. Общи положения	147
Раздел 2. Докладване на местоположението	148
Раздел 3. Навлизане, напускане и пресичане на трасета	149
Раздел 4. Фразеология, свързана с RVSM	151
Раздел 5. Паралелен офсет	153
Раздел 6. Задържане по трасе	154
Глава шеста. Полетно-информационно обслужване	156
Раздел 1. Полетно-информационно обслужване	156
Раздел 2. Летищно полетно-информационно обслужване	158
Секция 1. Общи положения	158
Секция 2. Установяване на комуникация	159
Секция 3. Трафик информация	160
Секция 4. Съобщения и препредаване на разрешения	161
Секция 5. Фразеология при предоставяне на AFIS	162
Глава седма. Особени и аварийни ситуации	179
Раздел 1. Въведение	179
Раздел 2. Деклариране на аварийна ситуация	180
Раздел 3. Специфична фразеология	182
Секция 1. Радиомълчание	182
Секция 2. Доклад на важна информация	183

Секция 3. Аварийно снижение	185
Секция 4. Изхвърляне на гориво	186
Раздел 4. Загуба на радиокомуникация	187
Раздел 5. Прехват	189
Раздел 6. ACAS	191
Раздел 7. Катапултиране	193
Раздел 8. Балистични парашути	194
Глава осма. Метеорологични явления и информация.....	196
Раздел 1. Използвани метеорологични термини	196
Раздел 2. Метеорологична информация за летища	199
Секция 1. Метеорологични доклади.....	199
Секция 2. Приземен вятър	200
Секция 3. Видимост и видимост на ПИК.....	201
Секция 4. Състояние на ПИК.....	202
Секция 5. Явления в приземния слой	203
Раздел 3. Явления във височина.....	204
Глава девета. Координация и обмен на полетни данни	208
Раздел 1. Използвани термини	208
Раздел 2. Съобщения	209
Глава десета. Други.....	213
Раздел 1. Канално отстояние 8.33.....	213
Раздел 2. Полети в група.....	214
Раздел 3. Линия за предаване на данни (CPDLC).....	215
Раздел 4. Употреба на спирачни парашути	217
Приложение № 1.....	220
Разлики	220

УВОД

Цел и обхват

- 1.1. Този наръчник определя процедурите за осъществяване на радиотелефонна комуникация, както и стандартната фразеология, която се използва при обслужване на въздушното движение (ОВД) в обслужваното въздушно пространство на Република България.
- 1.2. Наръчникът е предназначен за ползване от пилоти, ръководители на полети (РП) и друг наземен персонал, включен в процеса на ОВД.
- 1.3. Наръчникът за радиотелефонна фразеология е разработен в изпълнение на изискванията на Регламент № 923/2012 г. от 26.09.2012 г. въз основа на стандартите и препоръчителните практики в Анекс 10 на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО); процедурите съдържани се в следните документи на ИКАО и на Евроконтрол: ICAO Doc 9432, ICAO Doc 4444, ICAO Doc 7030, Eurocontrol AFIS Manual, Edition 1.0, Eurocontrol Specifications for Harmonized Rules for Operational Air Traffic (OAT) under Instrument Flight Rules (IFR) inside Controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT), Edition 2.0; както и изискванията, определени в националните нормативни документи: Наредба № 2 на МТС за правилата за полети, Наредба № 3 на МТИТС за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване, Наредба № 11 на МТС за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България и Инstrukция № 4444 на МТИТС за управление на въздушното движение.

Забележка: *Разпоредбите, съдържащи се в тези документи са допълнително пояснени и конкретизирани за ползване.*



Структура на Наръчника за радиотелефонна фразеология

- 1.4.** Наръчникът за радиотелефонна фразеология се състои от глави, раздели, секции, точки, подточки и приложения.
- 1.5.** Номерирането на страниците се извършва в долния десен ъгъл на страницата, където се изобразяват номерата на главата, раздела и страницата, а датата на влизане в сила се изобразява в долния ляв ъгъл. Страниците на приложенията се номерират в долния десен ъгъл, предшествани от номера на приложението.

Промени в Наръчника за радиотелефонна фразеология

- 1.6.** Одобрените изменения и допълнения на Наръчника за радиотелефонна фразеология се разпространяват 4 (четири) седмици преди датата на влизане в сила заедно с актуализираният контролен списък на страниците.
- 1.7.** Датата на влизане в сила на дадена поправка на Наръчника се изобразява в долния ляв ъгъл на променените страници. При публикуване на ново издание на Наръчника всички страници са с една и съща дата.

Допълнителни инструкции

- 1.8.** Допълнителни инструкции към Наръчника за радиотелефонна фразеология се издават по следните причини:
- а)** за отразяване на нови правила, процедури и информация или съществена промяна на съществуващи такива;
 - б)** за издаване на спешна поправка на Наръчника с минимално забавяне;
 - в)** за акцентиране върху значението на съществуващи правила, процедури и информация в Наръчника.

Установяване на пропуски и неточности

- 1.9.** При установяване на пропуски и неточности длъжностните лица предоставят предложение/я за промени, адресирани до Главния директор на Главна Дирекция Гражданска въздухоплавателна администрация (ГД ГВА).

Влизане в сила

- 1.10.** Наръчникът влиза в сила един месец след датата на неговото одобрение от Главния директор на ГД ГВА.
- 1.11.** Поправките на Наръчника влизат в сила един месец след датата на тяхното одобрение от Главния директор на ГД ГВА.

СЪКРАЩЕНИЯ

АИП	Сборник за аеронавигационна информация и публикация	AIP	Aeronautical information publication
ВМУ	Визуални метеорологични условия	VMC	Visual meteorological conditions
ВП	Въздушно пространство		Airspace
ВС	Въздухоплавателно средство	ACFT	Aircraft
ГД ГВА	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“	CAA	Civil Aviation Administration
ЕВС	Екипаж на въздухоплавателно средство		Flight crew
ИКАО	Международна организация за гражданска авиация	ICAO	International Civil Aviation Organisation
КВД	Контрол на въздушното движение	ATC	Air Traffic Control
КВП	Контролирано въздушно пространство		Controlled airspace
ЛКК	Летищна контролна кула	TWR	Aerodrome control tower
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията		
МТО	Метеорологичен		
ОВД	Обслужване на въздушното движение	ATS	Air traffic services
ОКП	Орган за контрол на подхода	APP	Approach control unit
ОПВП	Особени правила за визуални полети		Special VFR
ПВП	Правила за визуални полети	VFR	Visual flight rules
ПИК	Писта за излитане и кацане	RWY	Runway
ПИО	Полетно-информационно обслужване	FIS	Flight information service
ПМУ	Приборни метеорологични условия	IMC	Instrument meteorological conditions
ПН	Полетно ниво (ешелон)	FL	Flight Level
ППП	Правила за полети по прибори	IFR	Instrument flight rules
ПР	Пътека за рулиране	TWY	Taxiway
РКЦ	Районен контролен център	ACC	Area control centre
РП	Ръководител на полети	ATCO	Air traffic controller
РПИ	Район за полетна информация	FIR	Flight information region
РТФ	Радиотелефонна фразеология		
	Летищно полетно-информационно обслужване	AFIS	Aerodrome flight information service
АТИС	Автоматично летищно информационно обслужване	ATIS	Automatic terminal information service
	Зона за летищно движение	ATZ	Aerodrome traffic zone
	Централен орган за управление на потоците	CFMU	Central Flow Management Unit
	Контролиран район	CTA	Control area
	Изчислено време за излитане	CTOT	Calculated Take Off Time

Контролирана зона	CTR	Control zone
Съобщение за закъснение	DLA	Delay message
Оборудване за измерване на разстояние	DME	Distance measuring equipment
	ELT	Emergency Locator Transmitter
Точка за начало на финалния подход	FAF	Final Approach Fix
Съобщение за суспендиране	FLS	Flight Suspension Message
Глобална навигационна сателитна система	GNSS	Global Navigation Satellite System
	GBAS	Ground-Based Augmentation System
	SBAS	Satellite-Based Augmentation System
Приборна въздушна скорост	IAS	Indicated airspeed
Процедура за подход по прибори	IAP	Instrument Approach Procedure
Система за кацане по прибори	ILS	Instrument Landing System
Процедури за намалена видимост	LVP	Low Visibility Procedures
Предупреждение за снижение под минималната безопасна височина	MSAW	Minimum Safe Altitude Warning
Приводна радиостанция	NDB	Non-directional beacon
Атмосферно налягане на нивото на летището	QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation
Настройка на висотомера за отчитане на превишението спрямо морското ниво, когато ВС е на земята	QNH	The altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground
Съобщение за готовност	REA	Ready Message
Съобщения за назначаване на слот	SAM	Slot Allocation Message
Съобщение за искане на анулиране на слот	SLC	Slot Requirement Cancellation Message
Съобщение за промяна на слот	SRM	Slot Revision Message
	RAIM	Receiver Autonomous Integrity Monitoring
Зонална навигация	RNAV	Area navigation
Видимост на пистата за излитане и кацане	RVR	Runway Visual Range
Намален минимум за вертикална сепарация	RVSM	Reduced vertical separation minima
Стандартно отлитане по прибори	SID	Standard instrument departure
Вторичен обзорен радар	SSR	Secondary Surveillance Radar
Стандартно долитане по прибори	STAR	Standard instrument arrival
Бордна система за предупреждение за сблъсък	TCAS	Traffic collision avoidance system
Район за летищно полетно-информационно обслужване	TIA	Traffic Information Area

Зона за летищно полетно-информационно обслужване	TIZ	Traffic information zone
Летищен контролиран район	TMA	Terminal control area
Високочестотен всенасочен радиомаяк	VOR	VHF (Very High Frequency) Omni-directional Radio-range

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. „Абсолютна височина. **Altitude**“ е вертикалното разстояние, измерено от средното морско ниво до определено ниво, точка или обект, приет за точка.
2. „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.
3. „АТИС. **ATIS**“ е съкращение, означаващо автоматично летищно информационно обслужване.
4. „Бордна система за избягване на сблъсък. **Airborn 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.
5. „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.
6. „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.
7. „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.
8. „Въздушно движение. **Air traffic**“ са всички въздухоплавателни средства в полет или движещи се по маневрената площ на летище.
9. „Запасно летище. **Alternate aerodrome**“ е летище, към което ВС може да продължи полета си, когато е невъзможно или неепоръчително продължаването на полета към или кацане на набелязаното летище на кацане.
10. „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.
11. „Изпращащ орган/ръководител полети. **Sending unit/controller**“ е орган за обслужване на въздушното движение или ръководител на полети, изпращащ съобщение.

12. „Инструкция по контрол на въздушното движение (КВД инструкция). **Air traffic control instruction**“ е указание, давано от органите за контрол на въздушното движение, изискващо предприемане на конкретни действия от пилота. За удобство терминът „КВД инструкция“ се заменя с термина „инструкция“, когато се използва в съответния контекст.
13. „Комуникация „въздух-земя“. **Air-ground communication**“ е двустранна комуникация между ВС и станции или пунктове, разположени на земната повърхност.
14. „Контрол на въздушното движение (КВД). **Air traffic control service**“ е обслужване, осъществявано с цел:
- а) предотвратяване на сблъсък 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.
15. „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.
16. „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.
17. „Летищен кръг на полетите. **Aerodrome traffic circuit**“ е установено трасе за полети на въздухоплавателните средства в околността на летището.
18. „Летищна контролна кула (ЛКК). **Aerodrome control tower**“ е орган за контрол на летищното движение.
19. „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.
20. „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.
21. „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).
22. „Обслужване на въздушното движение (ОВД). **Air traffic service (ATS)**“ е общ термин, 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.

23. „Орган за контрол на подхода (ОКП). **Approach control unit**“ е орган за КВД на контролирани полети при долитане към или отлитане от едно или повече летища.
24. „Основна точка. **Significant point**“ е определено географско местоположение, използвано при определяне на трасе за обслужване на въздушното движение или пътната линия на въздухоплавателно средство, както и за други цели на навигацията и обслужването на въздушното движение.
25. „Писта за излитане и кацане (ПИК). **Runway**“ е определен правоъгълен участък от летище, подготвен за излитане и кацане на въздухоплавателни средства.
26. „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 по-неблагоприятни метеорологични условия от ВМУ.
27. „Полет по ПВП. **VFR flight**“ е полет, изпълняван в съответствие с правилата за визуални полети.
28. „Полет по ППП. **IFR flight**“ е полет, изпълняван в съответствие с правилата за полети по прибори.
29. „Подреждане за подход. **Approach sequence**“ е последователност, при която на две или повече въздухоплавателни средства е разрешено да подхождат за кацане на летището.
30. „Позивна на ВС. **Aircraft call sign**“ е група буквено-цифрови знаци, използвани за разпознаване на въздухоплавателното средство при комуникацията „въздух-земя“.
31. „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.
32. „Полетно ниво. **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.
33. „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.
34. „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 трасето на полета.
35. „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.
36. „Приемащ орган. **Accepting unit**“ е следващ орган за контрол на въздушното движение, поемащ контрола над въздухоплавателното средство.

37. „Процедура за изчакване. **Holding procedure**“ е предварително определен маньовър, позволяващ на въздухоплавателното средство да остане в пределите на определено въздушно пространство в очакване на следващо разрешение.
38. „Път за рулиране. **Taxiway**“ е определен път на летище, установен за рулиране на въздухоплавателни средства и предназначен за осигуряване на връзка на една част на летището с друга.
39. „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.
40. „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).
41. „Радарен контакт. **Radar contact**“ е ситуацията, която съществува, когато радарното местоположение на определено въздухоплавателно средство се наблюдава и е опознато на радарния екран.
42. „Векториране. **Vectoring**“ е осигуряване на навигационно насочване на въздухоплавателното средство чрез задаване на определени курсове, основано на използване на данните от обзорна система за ОВД.
43. „Обслужване с обзорна система за ОВД. **ATS surveillance service**“ е термин, използван за обозначаване на обслужване, осигурявано непосредствено с помощта на обзорна система за ОВД.
44. „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.
45. „Районен контролен център (РКЦ). **Area control center (ACC)**“ е орган за осигуряване на КВД на контролирани полети в контролираните райони за които е определен да предоставя обслужване.
46. „Ръководител на полети (РП). **Controller**“ е лице с определена квалификация, което има свидетелство за правоспособност и е упълномощено да осъществява обслужване на въздушното движение.



Глава първа. Общи положения

Раздел 1. Общи процедури

Секция 1. Техники за комуникация

1. Радиотелефонната комуникация „земя-въздух“ при обслужване на въздушното движение (ОВД) в обслужваното въздушно пространство на Република България се осъществява на:
 - 1.1. английски език - за всички полети, които са обект на контрол на въздушното движение (КВД);
 - 1.2. английски или български език - за всички полети, които не са обект на КВД.
 2. Комуникацията „земя-земя“ се осъществява на български или английски език в зависимост от споразумението между отделните органи/служби.
 3. Стандартната фразеология се използва с цел постигане на възможно най-добра разбираемост.
 4. Стандартната фразеология осигурява уеднаквяване на комуникацията при ОВД и помага за предотвратяване на възможностите за неправилно разбиране на смисъла на предаденото съобщение.
- Забележка:** *Когато за дадена ситуация липсва стандартна фразеология, се използва свободен език (английски или български). В тези случаи е препоръчително да се избягват сложни граматични конструкции и фрази.*
5. Честата употреба на изрази за учтивост трябва да се избягва.
 6. Предаванията са кратки, с нормален разговорен тон. Всяка дума се произнася ясно и отчетливо.

7. Избягват се звуци, изразяващи колебание (например Аааа, Ъъъъ).
8. Поддържа се равномерна скорост на речта, която не надхвърля 100 думи в минута.
9. Скоростта на речта се забавя, когато е необходимо съдържанието на дадено съобщение да бъде записано.
10. Преди и след предаване на числа се въвеждат кратки паузи.
11. Поддържа се постоянно ниво на силата на говора.
12. Правилата за работа с микрофон се спазват с цел избягване на силни изкривявания на речта, които могат да бъдат предизвикани от:
 - 12.1. говорене от разстояние, твърде близо или твърде далече от микрофона;
 - 12.2. докосване на микрофона;
 - 12.3. държане на микрофона с ръка при комбинираната радиотелефонна гарнитура.
13. По време на предаване устата не се отклонява встрани от зоната на насоченост на микрофона.
14. Бутонът за предаване се натиска напълно преди започване на предаването и се освобождава след завършване на съобщението.
15. След завършване на предаването операторите трябва да се убедят, че бутонът за предаване е освободен, за да се избегне блокиране на честотата от т. нар. „залепнал“ бутон за предаване.
16. При изпратено повикване към дадена аеронавигационна станция второ повикване се изпраща не по-рано от 10 секунди след първото.
17. Предаването на съобщения, съдържащи повече от три обособени елемента (разрешения, инструкции или информация) е препоръчително да се избягва, освен в случаите, когато съобщението се записва от приемащия (например при предаване на метеорологични сведения за летища, разрешения за отлитане и др.).
18. При повикване на дадена аеронавигационна станция едновременно от няколко въздухоплавателни средства (ВС), аеронавигационната станция определя последователността за комуникация с ВС.
19. При комуникация между ВС, продължителността на комуникацията се определя от ВС, което отговаря на повикването. Ако комуникацията се осъществява на честотата на орган за ОВД, ВС предварително иска разрешение за осъществяване на комуникация от този орган. Искане на разрешение не е необходимо при кратък обмен на информация.
20. Всяко писмено съобщение се прочита преди започване на предаването, за да се предотвратят ненужни закъснения при комуникацията.
21. Препредаването на съобщения се осъществява на разговорен език или с помощта на настоящата фразеология, без да се променя смисълът на съобщението.

22. Съдържащите се съкращения на ИКАО в текста на съобщението, което се предава към ВС, се преобразуват в несъкратени думи или изрази, с изключение на тези, които поради честата им и общоприета употреба са разбираеми за авиационния персонал.
23. Предаването на дълги съобщения се прекъсва от време на време, за да може предаващият да се увери, че използваната честота е свободна и ако е необходимо, приемащият да може да поиска повторение на неполучените части от съобщението.
24. Преди да започне да излъчва съобщението си, предаващият се уверява, че друга станция не използва същата честота.

Секция 2. Форматиране на документа

1. Различните видове форматиране в настоящия документ имат следното значение:

- 1.1. Примерите, в които е използван свободен език са форматиран с *курсив (italic)*. Тези фрази не се считат за стандартни и могат да бъдат допълвани, изменяни или замествани с цел по-ясна комуникация.
- 1.2. Стандартните думи и фрази извън примерите са форматиран с **получер (bold)**.
- 1.3. С малки скоби се заграждат незадължителни елементи от съобщението. Вариантите за избор (ако има такива) се разделят с наклонена черта.

Съобщение	Варианти за произнасяне
Climb (now/immediately) flight level 320	Climb flight level 320 Climb now flight level 320 Climb immediately flight level 320

- 1.4. Със средни скоби се заграждат задължителни елементи от съобщението. Вариантите за избор се разделят с наклонена черта. Липсата на наклонена черта означава, че на мястото на израза в скобите трябва да се постави подходящ за конкретната ситуация израз.

Съобщение	Варианти за произнасяне
[Climb/descend] flight level 320	Climb flight level 320 Descend flight level 320
Squawk [code]	Squawk 0001 Squawk 7777
Say again all before [item]	Say again all before flight level Say again all before weather

2. Използваните в този наръчник изображения имат следното значение:

Изображение	Значение
	Самолет
	Военно ВС
	Хеликоптер
	Орган за ОВД или друга наземна служба
	Автотранспортно средство

Раздел 2. Предаване на отделни елементи

Секция 1. Букви

1. Фонетичното произнасяне по букви се използва, когато се прецени, че съществува риск от погрешно приемане и разбиране на съобщението.
2. Имена, служебни съкращения и думи, чието звучене е неясно, се изговарят по букви съгласно радиотелефонната азбука от **Таблица 1-1**. При фонетичното представяне на произношението с използване на латинската азбука и кирилицата, сричките които трябва да бъдат ударени, са обозначени със звезда (*) преди тях.

Таблица 1-1

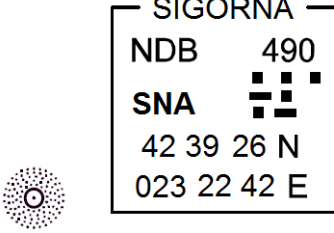
Буква	Дума	Произношение	
		Фонетично представяне на кирилица	Фонетично представяне на латиница
A	Alpha	*АЛ ФА	*AL FAH
B	Bravo	*БРА ВО	*BRAH VON
C	Charlie	*ЧАР ЛИ или *ШАР ЛИ	*CHAR LEE or *SHAR LEE
D	Delta	*ДЕЛ ТА	*DELL TAH
E	Echo	*Е КО	*ECK ON
F	Foxtrot	*ФОКС ТРОТ	*FOKS TROT
G	Golf	ГОЛФ	GOLF
H	Hotel	ХО *ТЕЛ	HOH *TELL
I	India	*ИН ДИ А	*IN DEE AH
J	Juliett	*ДЖУ ЛИ ЕТ	*JEW LEE *ETT
K	Kilo	*КИ ЛО	*KEY LOH
L	Lima	*ЛИ МА	*LEE MAH
M	Mike	МАЙК	MIKE
N	November	НО *ВЕМ БЪР	NO *VEM BER
O	Oscar	*ОС КАР	*OSS CAH

P	Papa	ПА *ПА	PAH *PAH
Q	Quebec	КЕ *БЕК	KEH *BECK
R	Romeo	*РО МИ О	*ROW ME OH
S	Sierra	СИ *Е РА	SEE *AIR RAH
T	Tango	*ТАН ГО	*TANG GO
U	Uniform	*Ю НИ ФОРМ или *У НИ ФОРМ	*YOU NEE FORM or *OO NEE FORM
V	Victor	*ВИК ТОР	*VIK TAH
W	Whiskey	*УИС КИ	*WISS KEY
X	X-ray	*ЕКС РЕЙ	*ECKS RAY
Y	Yankee	*ЯН КИ	*YANG KEE
Z	Zulu	*ЗУ ЛУ	*ZOO LOO

3. Някои съкращения, като **ILS, VOR, QNH, RVR, RVSM** и други, поради честата си употреба са част от авиационната терминология и могат да се използват без прилагането на радиотелефонната азбука.
4. С изключение на радиотелефонния код на оператора и типа на ВС, всеки символ в позивната трябва да бъде изговорен поотделно. Когато вместо радиотелефонния код на оператора се използва съответното трибуквено обозначение, всеки символ от трибуквеното обозначение се изговаря поотделно.
5. Имената на навигационните точки, които се състоят от пет букви, се произнасят като една дума. При необходимост всяка буква се произнася отделно съгласно радиотелефонната азбука.

Име на точката	REKRA
Произнасяне като дума	Rekra
Произнасяне по букви	Romeo-Echo-Kilo-Romeo-Alpha

6. Пълните имена на радионавигационните средства се произнасят като една дума. Типът на средството (**VOR, DME, NDB**) може да се добави след името му.
7. Съкратените имена на радионавигационните средства, които се състоят от една, две или три букви, се произнасят съгласно радиотелефонната азбука. Типът на средството (**VOR, DME, NDB**) може да се добави след името му.

	Пълно име	SIGORNA
	Произношение	Sigorna или Sigorna N-D-B
	Съкратено име	SNA
	Произношение	Siera-November-Alpha или Siera-November-Alpha N-D-B

8. Някои съкращения, като **CAVOK**, **TCAS**, **CTOT** и други, се произнасят съгласно **Таблица 1-2**. Групираните букви в таблицата се произнасят като една дума, а отделните букви се произнасят фонетично, по правилата на английския език (например A=„ей“, B=„би“, K=„кей“, R=„ар“ и т.н.).

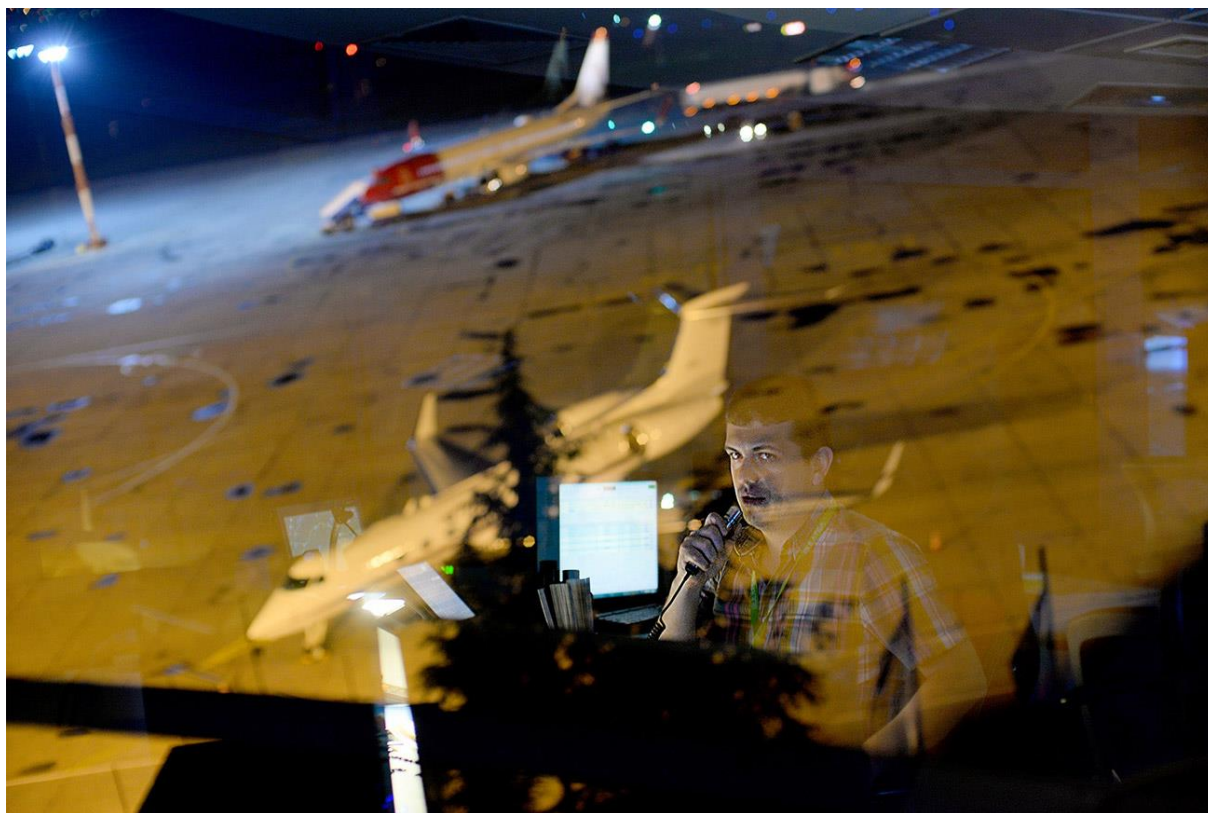
Таблица 1-2

Съкращение	Произношение	Значение
ACAS	A-Cas	A irborne C ollision A voidance S ystem
AFIS	A-Fis	A erodrome F light I nformation S ervice
CAVOK	Cav-O-K	C louds and v isibility O K
CB	C-B или Charlie Bravo	C umulonimb us
CPDLC	C-P-D-L-C	C ontroller- P ilot D ata L ink C ommunication
CTOT	C-Tot или C-T-O-T	C alculated T ake- O ff T ime
ELT	E-L-T	E mergency L ocation T ransmitter
MSAW	M-Saw	M inimum S afe A ltitude W arning
NOTAM	Notam	N otice to a irmen
PAPI	Papi	P recision A pproach P ath I ndicator
PLB	P-L-B	P ersonal L ocator B eacon
RNAV	R-Nav	Area n avigation
TCAS	T-Cas	T raffic C ollision A voidance S ystem

9. Самостоятелните букви в диалозите се произнасят съгласно **таблица 1-1**.

10. В диалозите буквите **FL** се произнасят „**flight level**“, а буквите **ПН** се произнасят „**полетно ниво**“.

11. В диалозите буквите **ВП** се произнасят „**въздушно пространство**“.



Секция 2. Цифри и числа

1. Цифрите се предават като се използва произношението от **таблица 1-3**.

Забележка: Сричките в **таблица 1-3**, които са дадени с главни букви, са ударени. Например, в **ZE-RO** има еднакво ударение на двете срички, докато в **FOW-er** на първата сричка пада основното ударение.

Таблица 1-3

Цифра/елемент от число	Произношение на български език	Произношение на английски език
0	НУ-ЛА	ZE-RO
1	ЕД-НО	WUN
2	ДВЕ	TOO
3	ТРИ	TREE
4	ЧЕ-ТИ-РИ	FOW-er
5	ПЕТ	FIFE
6	ШЕСТ	SIX
7	СЕ-ДЕМ	SEV-en
8	О-СЕМ	AIT
9	ДЕ-ВЕТ	NIN-er
Десетична запетая/Decimal	ЗА-ПЕ-ТАЯ	DAY-SEE-MAL
Стотици/Hundred	СТО-ТИН	HUN-dred
Хиляди/Thousand	ХИ-ЛЯ-ДА	TOU-SAND

2. Всички числа, освен тези по **т. 3** и **т. 4**, се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно.
3. Всички числа, използвани при предаването на информация за абсолютна/относителна височина, относителна височина на облаците, видимост и видимост на пистата за излитане и кацане (**RVR**), които съдържат цели стотици и цели хиляди, се предават чрез произнасяне на всяка цифра в числото на стотиците или хилядите, последвано от думата „**стотици (hundred)**“ или „**хиляди (thousand)**“, която от двете е уместна.

Забележка: Комбинации от хиляди и цели стотици се предават чрез произнасяне на отделните цифри на хилядите, последвани от думата „*thousand*“ и произнасяне на броя на стотиците, последвани от думата „*hundred*“.

4. При предаване на полетни нива, всяка цифра се изговаря отделно, освен в случаите, когато се предават полетни нива (ПН) от цели стотици – **flight level (FL) 100, FL 200, FL 300** и т.н., които се изговарят като - „**flight level one hundred, flight level two hundred, flight level three hundred** (полетно ниво сто, полетно ниво двеста, полетно ниво триста...)“.
5. Думите „*hundred*“ („сто“, „двеста“, „триста“) не се използват за предаване на курсове на ВС.
6. Полетни нива под ПН 100 се предават с две цифри, произнасяни поотделно (например ПН 50 се произнася „**полетно ниво пет нула (flight level five zero)**“).
7. Курсовете на ВС, посоката на вятъра и други подобни се предават винаги с три цифри, произнасяни поотделно (например курс 10° се произнася „**курс нула едно нула (heading zero one zero)**“).
8. При предаване на курсове употребата на думата „**degrees (градуса)**“ е съгласно т. 8.2 от **Секция 3** на настоящия раздел.
9. За определяне на канала за комуникация „земя-въздух“ в радиотелефонната комуникация се използват шест цифри, с изключение на случаите по т. 10.
10. В случаите, когато последните две цифри са нула, за обозначаване на канала за комуникация „земя-въздух“ се използват само първите четири цифри.

Забележка: Думата „*channel*“ е технически термин и не се използва при обозначаване на честоти за радиокомуникация.

11. Астрономическото време се предава в минути, с изключение на случаите, когато е възможно да възникне объркване и се налага да се предаде и часа (например когато времевият хоризонт надхвърля един час).
12. Всяка цифра от астрономическото време се произнася поотделно.
13. При сверяване на часовника времето се дава с точност поне до минута.
14. Примери за предаване на числата се съдържат в **Таблица 1-4**.

Таблица 1-4

Позивни на ВС		
CCA 246	Чарли Чарли Алфа две четири шест или Еър Чайна две четири шест	Charlie Charlie Alfa two four six or Air China two four six
BDF 100	Браво Делта Фокстрот едно нула нула	Bravo Delta Foxtrot one zero zero
Полетни нива		
FL 45	полетно ниво четири пет	flight level four five
FL 180	полетно ниво едно осем нула	flight level one eight zero
FL 300	полетно ниво триста	flight level three hundred
Курсове		
100 градуса	курс едно нула нула градуса	heading one zero zero degrees
080 градуса	курс нула осем нула	heading zero eight zero
Посока и скорост на вятъра		
100°/18 knots	вятър едно нула нула градуса едно осем възела	wind one zero zero degrees one eight knots
150°/18 knots, пориви 30 knots	вятър едно пет нула градуса едно осем възела пориви три нула възела	wind one five zero degrees one eight knots gusting three zero knots
Вторични кодове		
2400	код две четири нула нула	squawk two four zero zero
4203	код четири две нула три	squawk four two zero three
2000	код две нула нула нула	squawk two zero zero zero
ПИК		
27	писта две седем или ПИК две седем	runway two seven
09	писта нула девет или ПИК нула девет	runway zero nine

Настройка на висотомера		
1010	QNH едно нула едно нула	QNH one zero one zero
1000	QNH едно нула нула нула	QNH one zero zero zero
Абсолютна/относителна височина, видимост, видимост на ПИК, височина на облаците		
800	осемстотин	eight hundred
3400	три хиляди и четиристотин	three thousand four hundred
3000	три хиляди	three thousand
12000	едно две хиляди	one two thousand
13500	едно три хиляди и петстотин	one three thousand five hundred
Честоти		
121,0	едно две едно запетая нула	one two one decimal zero
118,1	едно едно осем запетая едно	one one eight decimal one
127,650	едно две седем запетая шест пет нула	one two seven decimal six five zero
128,865	едно две осем запетая осем шест пет	one two eight decimal eight six five
118,010	едно едно осем запетая нула едно нула	one one eight decimal zero one zero
118,005	едно едно осем запетая нула нула пет	one one eight decimal zero zero five
Астрономическо време		
0920 (9:20 A.M.)	две нула или нула девет две нула	two zero or zero nine two zero
1643 (4:43 P.M.)	четири три или едно шест четири три	four three or one six four three
1000 (10:00 A.M.)	нула нула или едно нула нула нула	zero zero or one zero zero zero

Забележка: Произнасянето на цифрите трябва да бъде в съответствие с Таблица 1-3.

Секция 3. Стандартни думи и фрази

1. Стандартните думи и фрази се използват в радиотелефонната комуникация съгласно **Таблица 1-5**.

Таблица 1-5

Дума/фраза на английски	Дума/фраза на български	Значение
ACKNOWLEDGE	ПОТВЪРДЕТЕ	Потвърдете, че сте получили и разбрали това съобщение.
AFFIRM	ПОТВЪРЖДАВАМ	Да.
APPROVED	РАЗРЕШАВАМ РАЗРЕШЕНО	Разрешавам да изпълните исканото от Вас действие.
BREAK	БРЕЙК	С това посочвам разделянето между частите на съобщението. (Използва се, когато текстът и съставните части на съобщението не са ясно разграничени помежду си.)
BREAK BREAK	БРЕЙК БРЕЙК	С това посочвам отделянето между съобщения, предадени към различни ВС в условията на интензивно въздушно движение.
CANCEL	АНУЛИРАМ	Анулирам предаденото по-рано съобщение.
CHECK	ПРОВЕРЕТЕ	Проверете система, функция или процедура (обикновено отговор не се очаква).
CLEARED	РАЗРЕШАВАМ РАЗРЕШЕНО	Разрешавам да се действа съгласно уточнените условия.
CLIMB	НАБИРАЙТЕ	Набирайте и поддържайте зададената височина (полетно ниво).
CONFIRM	ПОТВЪРДЕТЕ	Правилно ли съм разбрал следната фраза.....? или Правилно ли приехте това съобщение?
CONTACT	ВРЪЗКА С	Установете радиокомуникация с ...
CORRECT	ПРАВИЛНО	Това е правилно.
CORRECTION	ПОПРАВКА	В това предаване (или в посоченото съобщение) е допусната грешка. Правилното е ...
DESCEND	СНИЖАВАЙТЕ	Снижавайте и поддържайте зададената височина (полетно ниво).
DISREGARD	ИГНОРИРАЙТЕ	Приемете, че това съобщение не е изпратено.
HOW DO YOU READ	КАК МЕ ЧУВАТЕ	Какво е качеството на моето предаване?
IMMEDIATELY	НЕЗАБАВНО	Изпълнете инструкцията незабавно.

I SAY AGAIN	ПОВТАРЯМ	Повтарям за яснота или уточнение.
MAINTAIN	ПОДДЪРЖАМ	Продължавам съгласно уточнените условия или поддържам зададен параметър.
MONITOR	ПРОСЛУШВАЙТЕ	Останете на прослушване на... (честота).
NEGATIVE	НЕ	Не или Не се дава разрешение или Това не е правилно.
NOW	СЕГА	Започнете изпълнението на инструкцията сега.
OUT	КРАЙ	Обменът на съобщения завърши, отговор не се очаква (не се използва при VHF комуникации).
OVER	ПРИЕМАМ	Предаването ми завърши, очаквам отговора Ви (не се използва при VHF комуникации).
PASS YOUR MESSAGE	ПРЕДАЙТЕ ВАШЕТО СЪОБЩЕНИЕ	Предайте вашето съобщение.
READ BACK	ПОВТОРЕТЕ	Повторете всичко или определена част от съобщението, както сте го получили.
RECLEARED	НОВО РАЗРЕШЕНИЕ	Последното издадено Ви разрешение е променено, настоящото разрешение заменя частично или изцяло предишното разрешение.
REPORT	ДОЛОЖЕТЕ	Предайте ми следната информация.
REQUEST	РАЗРЕШЕТЕ ИСКАМ ПОИСКАЙТЕ	Желая да ... Бих искал да зная ... Поискайте ...
ROGER	РАЗБРАНО	Приех цялото Ви последно предаване. Забележка: Да не се използва в отговор на въпрос, изискващ „READ BACK“, или като директен положителен или отрицателен отговор.
SAY AGAIN	ПОВТОРЕТЕ	Повторете всичко или следната част ... от Вашето последно предаване.
SPEAK SLOWER	ГОВОРЕТЕ ПО-БАВНО	Намалете скоростта на предаване на съобщението си.
STANDBY	ИЗЧАКАЙТЕ	Изчакайте, ще ви повикам. Повикващата станция може да повтори повикването, ако отговорът се е забавил за продължителен период от време. ИЗЧАКАЙТЕ не се счита за одобрение или отказ.
UNABLE	НЕ МОГА	Не мога да изпълня Ваша молба, инструкция или разрешение (обикновено следва причина).
VERIFY LEVEL	ПРОВЕРЕТЕ И ПОТВЪРДЕТЕ НИВОТО	Проверете и потвърдете вашето ниво
WILCO	ЩЕ ИЗПЪЛНЯ	Разбирам съобщението Ви и ще го изпълня.

WORDS TWICE	ПОВТАРЯЙТЕ ДУМИТЕ	а) Като искане: комуникацията е затруднена, моля предавайте всяка дума или група от думи два пъти. б) Като информация: поради затруднената комуникация всяка дума или група от думи ще бъде предавана два пъти.
-------------	----------------------	--

2. Думи и фрази, които са свързани със специфични ситуации (предаване на метеорологични данни, особени и аварийни ситуации и др.) са описани в съответните раздели на настоящия документ.
3. Думата „**contact (връзка с)**“ на английски език може да се произнася с ударение както върху първата, така и върху втората сричка („***КОН такт**“ или „**кон*ТАКТ**“).
4. Фразата „**go ahead**“ не е стандартна. Фразата „**pass your message (предайте вашето съобщение)**“ може да се замени с позивната на търсещата станция, последвана от позивната на търсената станция. Това се счита за покана към търсещата станция да продължи с предаването на съобщението.
5. Препоръчва се думата „**recleared (ново разрешение)**“ да не се употребява в разрешения за набор или снижение, тъй като използването на думите „**climb (набирайте)**“ или „**descend (снижавайте)**“ при определени обстоятелства може да предотврати грешки (например в случай, че ЕВС приеме разрешение, което не е предназначено за него).
6. Думата „**immediately (незабавно)**“ се използва в случаи, когато се изискват незабавни действия за предотвратяване на събития, застрашаващи безопасността на полетите.
7. Думата „**now (сега)**“ се използва, когато е необходимо инструкцията на органа за ОВД да бъде изпълнена с минимално забавяне с цел предотвратяване на конфликтна ситуация или прецизно изпълнение на маневра (например при предоставяне на навигационна помощ).
8. При предаване на съобщение и при условие, че не съществува опасност от двусмислие или неправилно разбиране, следните думи могат да бъдат пропуснати:
 - 8.1. „**Surface (приземен)**“, когато се отнася за посока и скорост на вятъра;
 - 8.2. „**Degrees (градуса)**“, когато се отнася за курса на ВС;
 - 8.3. „**Visibility (видимост)**“, „**cloud (облачност)**“ и „**height (относителна височина)**“, когато се отнасят за метеорологични сведения;
 - 8.4. „**Hectopascals (хектопаскала)**“, когато се отнася за данни за настройка на висотомера;
 - 8.5. „**Over (приемам)**“, „**roger (разбрано)**“, „**out (край)**“.
9. В инструкциите за увеличаване или намаляване на постъпателната или вертикалната скорост на ВС се използват съответно думите „**increase (увеличете)**“ или „**reduce (намалете)**“.
10. При ограничаване на постъпателната или вертикалната скорост на ВС се използват следните модификатори:
 - 10.1. „**Or greater (или повече)**“ за задаване на долна граница на параметъра;
 - 10.2. „**Or less (или по-малко)**“ за задаване на горна граница параметъра;
 - 10.3. „**Between ... and ... (между ... и ...)**“ за задаване на горна и долна граница;
 - 10.4. „**Present (настоящ)**“ за задаване на настоящата стойност като изисквана.

11. При задаване на конкретна стойност по т. 10. не се използва модификатор. Ако се прецени, че липсата на модификатор може да доведе до нееднозначно разбиране на инструкцията, след указване на желаната стойност може да се използва думата „**exactly (точно)**“.
12. Предлозите „**to**” и „**for**” не се употребяват, когато предишната или следващата дума е цифра или число, поради вероятността за объркване с цифрите 2 и 4.
13. При указване на причина (например векториране, ограничение или невъзможност) се използват фразите „**due [reason]**” или „**for [reason]**”. Примери за указване на причина:
- **Due traffic (поради трафик);**
 - **Due weight (поради тегло);**
 - **Due turbulence (поради турбулентност);**
 - **For separation (за осигуряване на сепарация);**
 - **For spacing (за осигуряване на дистанция);**
 - **For sequencing (за подреждане).**
14. При описание на относителното местоположение, направлението на движение и скоростта на друго ВС могат да се ползват следните думи:
- 14.1. „**Converging (сходящ)**”, когато пътните линии на двете ВС съвпадат след пресечната им точка;
- 14.2. „**Crossing (пресичащ)**”, когато пътните линии на двете ВС след пресечната точка са различни. В този случай може да се добави посоката на пресичане – „**left to right (от ляво надясно)/right to left (от дясно наляво)**”;
- 14.3. „**Opposite (насрещен) или opposite direction (в насрещно направление)**”, когато двете ВС летят по насрещни или приблизително насрещни пътни линии;
- 14.4. „**Parallel (успореден)**”, когато двете ВС летят по успоредни пътни линии;
- 14.5. „**Same direction (в същото направление)**”, когато двете ВС летят по попътни пътни линии;
- 14.6. „**Diverging (разходящ)**”, когато двете ВС летят по раздалечаващи се пътни линии;
- 14.7. „**Overtaking (изпреварващ)**”;
- 14.8. „**Preceding (намираш се отпред)**”;
- 14.9. „**Succeeding (намираш се отзад)**”;
- 14.10. „**Faster (по-бърз)/slower (по-бавен)**”. В този случай местоположението може да се доуточни и с думите „**ahead (отпред)**” или „**behind (отзад)**”;
- 14.11. „**Closing (приближаващ се)**”;
- 14.12. „**Unknown (неизвестен)**” – може да се използва за самото ВС, курса, нивото или скоростта му.

Примери на английски	Примери на български
due faster traffic behind	поради по-бързо ВС отзад
due crossing/converging/opposite traffic	поради пресичащ/сходящ/насрещен трафик
due traffic crossing left to right	поради трафик пресичащ от ляво надясно
preceding aircraft is A320	ВС отпред е A320
unknown traffic same direction altitude unknown	неизвестно ВС, в същото направление, неизвестна височина
due B737 taxiing behind	поради B737 рулиращ зад вас

15. Думата „**passing (пресичане)**“ се използва:

- 15.1. В съобщения, свързани с пресичане на нива при набор или снижение (например „**expedite passing FL 180**“);
- 15.2. В съобщения, свързани с пресичане на навигационни точки (например „**report passing REKRA**“);
- 15.3. В съобщения, свързани с пресичане на радиали (например „**report passing 180 radial SNA VOR**“);
- 15.4. При издаване на условни разрешения с фразите „**when passing**“ и „**after passing**“ (например „**when passing REKRA contact ...**“ или „**after passing FL 280 direct REKRA**“);
- 15.5. При задаване на граница на разрешението с фразата „**until passing**“ (например „**maintain FL 280 until passing REKRA**“ или „**continue present heading until passing FL 280**“).

16. Думата „**crossing (пресичане/пресича)**“ се използва:

- 16.1. При даване на трафик информация (например „**traffic crossing left to right**“);
- 16.2. В съобщения, свързани с пресичане на ПИК (например „**expedite crossing runway 09**“);
- 16.3. В съобщения, свързани с пресичане на обеми от въздушно пространство (например „**request crossing clearance of airway P1**“ или „**TRA 51 crossing approved**“).

17. Думата „**cross (пресечете)**“ се използва в съобщения за пресичане:

- 17.1. На ПИК (например „**cross runway 09, report vacated**“ или „**request cross runway 09**“);
- 17.2. На обем от въздушно пространство (например „**cleared to cross P1 airway**“ или „**request cross P1 airway**“);
- 17.3. На навигационна точка (например „**advise if able to cross REKRA at 1010**“ или „**cross REKRA FL 280 or above**“);
- 17.4. На ниво (например „**cross FL 280 before REKRA**“ или „**cross FL 310 in five minutes**“).

Секция 4. Позивни на аеронавигационни станции

1. Аеронавигационните станции от аеронавигационното подвижно обслужване се обозначават с:
 - 1.1. Име на района, в който е разположена аеронавигационната станция; и
 - 1.2. Име на органа за ОВД или вид обслужване.
2. Органът за ОВД или видът обслужване се обозначават съгласно **Таблица 1-6**, а когато е установена задоволителна комуникация, може да се използва само името на района или само втората част на позивната.

Таблица 1-6

Орган/Обслужване	Позивна на български	Позивна на английски
Районен контролен център	КОНТРОЛ	CONTROL
Контрол на подхода	ПОДХОД	APPROACH
Контрол на подхода с радар при долитане	ДОЛИТАНЕ	ARRIVAL
Контрол на подхода с радар при отлитане	ОТЛИТАНЕ	DEPARTURE
Контрол на летището	КУЛА	TOWER
Контрол на наземното движение	ЗЕМЯ	GROUND
Радар (общо наименование)	РАДАР	RADAR
Полетно-информационно обслужване	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Летищно полетно-информационно обслужване	ЛЕТИЩНА ИНФОРМАЦИЯ	AERODROME INFORMATION
Даване на разрешение	РАЗРЕШЕНИЕ	DELIVERY
Контрол на перона	ПЕРОН	APRON
Аеронавигационна станция	РАДИО	RADIO

3. Пример за позивна на аеронавигационна станция:

Пълна позивна	Съкратена позивна 1	Съкратена позивна 2
СОФИЯ КОНТРОЛ SOFIA CONTROL	СОФИЯ SOFIA	КОНТРОЛ CONTROL

Секция 5. Позивни на ВС

1. Позивните на ВС могат да бъдат:

- 1.1. Тип „А“ - символите, които отговарят на регистрационния знак на ВС, като името на производителя на ВС или името на модела на ВС може да се използва като представка; или
- 1.2. Тип „Б“ - радиотелефонната позивна на опериращата авиокомпания/агенция, последвана от последните четири символа на регистрационния знак на ВС; или
- 1.3. Тип „В“ - радиотелефонната позивна на опериращата авиокомпания/агенция, последвана от номера на съответния полет.

2. Позивните на ВС могат да бъдат съкратени както следва:

- 2.1. Тип „А“ - първият символ на регистрационния знак на ВС и минимум последните два символа на позивната, като на мястото на първия символ може да се използва името на производителя на ВС или моделът на ВС;
- 2.2. Тип „Б“ - радиотелефонната позивна на опериращата авиокомпания/агенция, последвана от минимум последните два символа на регистрационния знак;
- 2.3. Тип „В“ - няма съкратена форма.

3. Примери за позивни на ВС:

Тип „А“	
Пълна позивна	Съкратена позивна
N-10071	N-71 или N-071
LZ-VEN	L-EN или L-VEN
CESSNA LZ-ZGV	CESSNA GV или CESSNA ZGV
Хеликоптер (Helicopter) LZ-CAT	Хеликоптер (Helicopter) AT или Хеликоптер (Helicopter) CAT
Тип „Б“	
Пълна позивна	Съкратена позивна
VARIG PVMA	VARIG MA или VARIG VMA
Тип „В“	
Пълна позивна	Съкратена позивна
SPEEDBIRD 071 или BAW 071	Не се прилага

4. Пълните радиотелефонни позивни задължително се използват, когато се установява първоначална комуникация.

5. Съкратените позивни се използват само след като е установена първоначалната комуникация и няма вероятност да възникне объркване.

6. Инициативата за използване на съкратени позивни на ВС е на органа за ОВД. Въздухоплавателните средства използват съкратена позивна само ако са били повикани по този начин от аеронавигационна станция.

7. Примери за промяна на позивната на ВС:

	SNA 069, change call sign to SNA 071 until further advised	SNA 069, променете позивната си на SNA 071 до получаване на други указания
	SNA 071, revert to flight plan call sign SNA 069 at UMPIT	SNA 071, преминете към позивната от полетния план SNA 069 на UMPIT

Раздел 3. Комуникация

Секция 1. Скала на чуваемост и сигнали за тестване

1. Предаванията за проверка на чуваемостта съдържат:
 - 1.1. Позивната на станцията, към която е отправено повикването;
 - 1.2. Позивната на станцията, отправяща повикването;
 - 1.3. Израза **„проверка на радиокомуникацията (radio check)“**;
 - 1.4. Използвания канал за комуникация.
2. Отговорът на предаванията за проверка по т. 1 съдържа:
 - 2.1. Позивната на запитващата станция;
 - 2.2. Позивната на отговарящата аеронавигационна станция;
 - 2.3. Думата **„разбираемост (readability)“**, последвана от цифра, съответстваща на скалата по **Таблица 1-7**.

Таблица 1-7

Число	Значение
ЕДНО (ONE)	неразбираемо (unreadable)
ДВЕ (TWO)	разбираемо от време на време (readable now and then)
ТРИ (THREE)	разбираемо, но трудно (readable but with difficulty)
ЧЕТИРИ (FOUR)	разбираемо (readable)
ПЕТ (FIVE)	отлично (perfectly readable)

3. Проверката на комуникацията може да се осъществи и със стандартната фраза **„how do you read (как ме чувате)“**. В този случай запитващата станция пропуска елемента по т. 1.4, а отговарящата станция използва фразата **„read you [number] (чувам ви [число или значение])“**.
4. Когато е необходимо дадено въздухоплавателно средство да изпраща сигнали за тестване или настройка, които могат да смутят работата на дадена аеронавигационна станция, екипажът на ВС иска съгласието на оператора на тази станция, преди такива сигнали да бъдат излъчени. Предаванията трябва да са минимални на брой.
5. Когато е необходимо дадена наземна станция да изпраща тестови сигнали за настройване на предавателя или приемника, тези сигнали се състоят от изговорени цифри (**„едно, две, три“** и т.н., или **„one, two, three“** и т.н.) с продължителност до 10 секунди. Тестовите сигнали са последвани от позивната на станцията, която ги излъчва. Предаванията трябва да са минимални на брой.

Секция 2. Установяване на комуникация

1. При установяване на комуникация ВС използва пълната позивна на повикваната станция, последвана от пълната позивна на ВС.

	Sofia Control, LZ-VIZ	София Контрол, LZ-VIZ
	LZ-VIZ, Sofia Control	LZ-VIZ, София Контрол

2. При установяване на първоначална комуникация от ВС, класифицирани в категория тежко, с орган за ОВД, ЕВС задължително включва думата „**heavy (тежко)**“ след позивната на ВС.
3. При първоначално установяване на комуникация от ВС тип А380 вместо „**heavy**“ ЕВС използва думата „**super (супер)**“.

	Sofia Control, DBF 78, (heavy/super)	София Контрол, DBF 78, (тежко/супер)
	DBF 78, Sofia Control	DBF 78, София Контрол

4. При установяване на първоначален контакт между ВС и орган за ОВД РП може да поиска допълнителни данни за полета, като използва фразата „**Pass your message (предайте вашето съобщение)**“.
5. Отговорът на фразата „**Pass your message (предайте вашето съобщение)**“ в случаите по т. 4 съдържа следната информация:
 - а) позивна и тип на ВС;
 - б) летище на излитане и летище на кацане;
 - в) местоположение на ВС;
 - г) полетно ниво/височина;
 - д) допълнителна информация, при необходимост (правила на полета, следваща точка и др.).

	Sofia Approach, LZ-VIZ	София Подход, LZ-VIZ
	LZ-VIZ, Sofia Approach, pass your message	LZ-VIZ, София Подход, предайте вашето съобщение
	LZ-VIZ, Cessna 172 from Plovdiv to Bucharest, 15 miles south-east of RUMEN, altitude 7000 feet Sofia 1008, VFR tracking to GOL	LZ-VIZ, Cessna 172 от Пловдив за Букурещ, 15 мили югоизточно от RUMEN, абсолютна височина 7000 фута по налягане на София 1008 следвам към GOL по ПВП
	L-IZ, roger, no reported traffic, report GOL	L-IZ, разбрано, няма информация за трафик, доложете GOL

6. Станциите, предаващи информация към всички ВС, които могат да получат тази информация, започват предаването с общо повикване „**всички станции (all stations)**“, последвано от позивната на предаващата станция.

	All sations, stop transmitting, MAYDAY	Всички станции, прекратете предаването, МЕЙДЕЙ
	All stations, distress traffic ended	Всички станции, край на състоянието на бедствие
	All stations, Sofia Control, SNA VOR on test	Всички станции, София Контрол, SNA VOR в тестов режим
	All stations, LZ-VIZ westbound SNA VOR to REKRA leaving FL 260 descending to FL 150	Всички станции, LZ-VIZ западно от SNA VOR към REKRA напускам ПН 260 снижавам ПН 150

7. При общи повиквания не се очаква отговор, освен ако отделни станции са повикани да потвърдят приемането.
8. Повиканата станция, която не е сигурна за позивната на предаващата станция, отговаря със следното съобщение - „**station calling . . . (позивна на повиканата станция) say again your call sign**“.

	Sofia Approach, LZ-.....	София Подход, LZ-.....
	Station calling Sofia Approach, say again your call sign	Станция търсеща София Подход, повторете позивната си
	Sofia Approach, LZ-PRE	София Подход, LZ-PRE

9. Комуникацията между ВС „въздух-въздух“ се установява на съответната честота „въздух-въздух“ – 123,450 MHz – или чрез директно повикване до конкретно ВС, или чрез общо повикване.

10. Първоначалното повикване по т. 9 трябва да включва ясна идентификация на канала „**interpilot (интерпайлът)**“.

	EKR 078, RAS 54, interpilot, do you read	EKR 078, RAS 54, интерпайлът, чувате ли ме?
	RAS 54, EKR 078, read you five	RAS 54, EKR 078, чуваемост 5
	Any aircraft vicinity of 30 north 160 east, ASN 504, interpilot	До всички ВС в района 30 градуса север 160 градуса изток, ASN 504, интерпайлът

Секция 3. Поддържане на комуникация

1. След установяване на комуникация съобщенията се съставят по следния начин:

1.1. Земя-въздух: [позивна на ВС], [съобщение].

1.2. Въздух-земя:

1.2.1. Нов диалог: [позивна на ВС], [съобщение или искане].

1.2.2. Отговор: [повторение на съществена информация], [позивна на ВС].

	LZ-VIZ, climb FL 180	LZ-VIZ, набирайте ПН 180
	Climbing FL 180, LZ-VIZ	Набирам ПН 180, LZ-VIZ
	LZ-VIZ, maintaining FL 180	LZ-VIZ, поддържам ПН 180
	L-IZ	L-IZ
	L-IZ, request descent	L-IZ, разрешете снижение
	L-IZ, descend FL 120	L-IZ, снижавайте ПН 120
	Descending FL 120, L-IZ	Снижавам ПН 120, L-IZ

2. При наличие на ВС със сходно звучащи позивни, РП може първо да повика ВС, за което се отнася съобщението и да издаде съответното разрешение или инструкцията, след като получи отговор от правилното ВС.

	BDF 101, Sofia Control	BDF 101, София Контрол
	Sofia Control, BDF 101	София Контрол, BDF 101
	BDF 101, climb FL 380	BDF 101, набирайте ПН 380
	Climbing FL 380, BDF 101	Набирам ПН 380, BDF 101

3. Екипажът на ВС може да се обърне към РП с повикване, подобно на т. 2 преди да поиска разрешение или информация. В този случай РП отговаря с фразата „**pass your message (предайте вашето съобщение)**“ или с позивната на ВС, последвана от позивната на органа за ОВД.

	Sofia Control, BDF 101	София Контрол, BDF 101
	BDF 101, pass your message	BDF 101, предайте вашето съобщение
	Sofia Control, BDF 101, request weather report for LBWN	София Контрол, BDF 101, искам информация за времето в LBWN
	BDF 101, standby	BDF 101, изчакайте
	BDF 101, copy weather report for LBWN	BDF 101, запишете информация за времето в LBWN
	Ready to copy, BDF 101	Готов да запиша, BDF 101

	Sofia Control, BDF 101	София Контрол, BDF 101
	BDF 101, Sofia Control	BDF 101, София Контрол
	Sofia Control, BDF 101, request climb FL 380	София Контрол, BDF 101, разрешете набор до ПН 380
	BDF 101, climb FL 380	BDF 101, набирайте ПН 380
	Climbing FL 380, BDF 101	Набирам ПН 380, BDF 101

Секция 4. Прехвърляне на комуникация

1. Ръководителят на полети, в съответствие с договорените процедури, дава инструкцията на ВС за преминаване от един комуникационен канал на друг.
2. Когато не е получена инструкцията по т. 1, ВС уведомява съответния орган за ОВД, преди да извърши смяна на комуникационния канал.
3. Въздухоплавателно средство, изпълняващо полет в контролирано въздушно пространство (КВП), преминава от един комуникационен канал на друг само след разрешение от съответния орган за контрол на въздушното движение.
4. Инструкцията за прехвърляне на комуникацията съдържа името и работната честота на следващия орган за ОВД.

	LZ-VIZ, contact Burgas Approach 125.1	LZ-VIZ, връзка с Бургас Подход 125,1
	125.1, LZ-VIZ	125,1, LZ-VIZ

5. Инструкцията за прехвърляне на комуникацията се издава отделно. Инструкции, изискващи потвърждение, се излъчват като отделно съобщение преди прехвърлянето.
6. Когато прехвърляното ВС е векторирано или ограничено по скорост, заедно с инструкцията за прехвърляне на комуникация РП може да инструктира екипажа на ВС (ЕВС) да докладва тези обстоятелства на следващия орган за ОВД.

	BDF 347, report heading to Bucharest Control, 116.335	BDF 347, доложете курса си на Букурещ Контрол, 116,335
---	---	--

	BDF 347, contact Varna Approach 121.0, report speed restriction	BDF 347, връзка с Варна Подход 121,0, доложете ограничението по скорост
---	---	---

7. Инструкцията „**monitor (прослушвайте)**“ се използва от РП, за да укаже на ЕВС да прослушва честота, на която се излъчва информация.

	BDF 347, monitor ATIS 128.275	BDF 347, прослушвайте ATIS 128,275
	Monitoring ATIS 128.275, BDF 347	Прослушвам ATIS 128,275, BDF 347

8. Инструкцията „**standby for (изчакайте обаждане от)**“ се използва от РП, за да укаже на EBC да превключи на друга честота и да изчака обаждането на следващия орган за ОВД.

	BDF 347, standby for Varna Tower 118.9	BDF 347, изчакайте обаждане от Варна Кула 118,9
	118.9, BDF 347	118,9, BDF 347

9. Органът за ОВД инструктира EBC да остане на същата честота с фразата „**remain this frequency**“.

	NAF 071, contact Varna Approach 121.0	NAF 071, връзка с Варна Подход 121,0
	121.0, NAF 1071	121,0, NAF 1071
	NAF 1071 , remain this frequency	NAF 1071 , останете на тази честота
	NAF 1071 , roger	NAF 1071 , разбрано
	NAF 071, contact Varna Approach 121.0	NAF 071, връзка с Варна Подход 121,0
	121.0, NAF 071	121,0, NAF 071

10. Ръководителят на полети може да инструктира EBC да се свърже с друг орган за ОВД, използвайки втората радиостанция, като същевременно остане на връзка с първата.

	BDF 347, with the second radio contact Bucharest Control 121.175, remain this frequency	BDF 347, с втората станция се свържете с Букурещ Контрол 121,175, останете на тази честота
---	---	--

11. Ръководителят на полети може да даде инструкции на EBC за подходящи действия, в случай, че не успее да се свърже със следващата аеронавигационна станция.

	BDF 128, contact Ankara Control 128.650. If no contact, try again after 3 minutes	BDF 128, връзка с Анкара Контрол 128,650. Ако няма отговор, опитайте отново след три минути
---	---	---

Секция 5. Едновременно предаване

1. При едновременно предаване от две (или повече) станции е възможно приемащата станция да не успее да разбере съобщение, изпратено към нея.
2. Фразата „**transmission blocked (блокирано предаване)**“ се използва, за да се информират другите станции за проблема. Добавянето на позивната на станцията, която е желателно да отговори, намалява вероятността за повторно блокиране на честотата.
3. Спазването на процедурите по т. 23 и т. 24 от **Раздел 1, Секция 1** на настоящата глава намалява вероятността от едновременно предаване.

	Transmission blocked, NAF 071 say again	Блокирано предаване, NAF 071 повторете
	Transmission blocked, Gorna Tower say again, BDF 345	Блокирано предаване, Горна Кула повторете, BDF 345



Секция 6. Повторения, поправки и потвърждения

1. При съмнение в коректността на полученото съобщение приемащата станция изисква повторение, използвайки следните фрази:

Фраза на английски	Фраза на български	Значение
SAY AGAIN	ПОВТОРЕТЕ	Повторете цялото съобщение
SAY AGAIN [item]	ПОВТОРЕТЕ [елемент]	Повторете само този елемент
SAY AGAIN ALL BEFORE [the first word satisfactorily received]	ПОВТОРЕТЕ ВСИЧКО ПРЕДИ [първата правилно приета дума]	Повторете всички думи от съобщението преди първата разбрана дума
SAY AGAIN ALL AFTER [the last word satisfactorily received]	ПОВТОРЕТЕ ВСИЧКО СЛЕД [последната правилно приета дума]	Повторете всички думи след последната разбрана дума
SAY AGAIN ALL BETWEEN [...] AND [...]	ПОВТОРЕТЕ МЕЖДУ [...] И [...]	Повторете всички думи между указаните думи от съобщението

2. Когато търсената станция не е сигурна в позивната на търсещата станция, се прилага процедурата от **т. 8, секция 2** на настоящия раздел.
3. Когато се предполага, че приемането може да бъде затруднено, важните елементи от съобщението се повтарят.

	Sofia, LZ-BTD REKRA 2500 feet, I say again 2500 feet, engine losing power, engine losing power	София, LZ-BTD, на REKRA 2500 фута, повтарям 2500 фута, двигателят губи мощност, двигателят губи мощност
---	--	---

4. При грешка в предаването, поправка се извършва с думата „**correction (поправка)**“, повтаряне на последната правилна група или израз от предаденото съобщение и предаване на поправката.

	BDF 347, REKRA 47 FL 280 RARIR 07 correction RARIR 57	BDF 347, REKRA 47, ПН 280, RARIR 07, поправка RARIR 57
	BDF 347, roger	BDF 347, разбрано

5. Когато грешката може да се поправи най-добре чрез повтаряне на цялото съобщение, операторът използва изрази „**correction, I say again (поправка, повтарям)**“ преди да предаде съобщението за втори път.
6. За потвърждаване на приемането се използва позивната на ВС или „**roger (разбрано)**“ и позивната на ВС.

Раздел 4. Обща фразеология

Секция 1. Разрешения и инструкции

1. Ръководителят на полети издава разрешение по КВД на екипажа на ВС, като изговаря бавно и ясно думите, за да може екипажът да го запише.
2. Разрешенията по КВД съдържат следните елементи, които се използват в посочения ред:
 - а) позивна на ВС;
 - б) границата на действие на разрешението;
 - в) трасе или пътна линия;
 - г) ниво (нива) и при необходимост, промяна на нивата;
 - д) всякакви необходими инструкции и информация (например за работата на транспондера, маневрирането за подход или излитане, комуникации и време на изтичане на разрешението).
3. Думата „**cleared (разрешено)**“ се използва за предаване на:
 - а) КВД разрешения, съдържащи елементите по т. 2.б) и 2.в) от настоящата секция;
 - б) разрешения за отлитане и подход;
 - в) разрешение за излитане и кацане.
4. Разрешенията за отлитане (**departure clearances**) са описани в „Глава втора. Контрол на летищното движение“.
5. Когато РП предава коригирано разрешение, се използва думата „**revision (поправка)**“ и се предават само променените елементи.
6. Съобщенията по КВД, задължителни за повторение (**readback**) от екипажа на ВС/водача на автотранспортното средство, са:
 - а) инструкции за рулиране/буксиране;
 - б) инструкции за промяна на полетно ниво/височина;
 - в) инструкции за промяна на курса на ВС;
 - г) инструкции за промяна на скоростта на ВС;
 - д) разрешения за отлитане (**departure clearances**);
 - е) разрешения за долитане (**arrival clearances**);
 - ж) инструкции, свързани с използвана ПИК;
 - з) разрешения за вход, кацане на, излитане от, рулиране в обратно направление, пресичане или изчакване в близост до използвана ПИК;
 - и) инструкции за използване на транспондерите;
 - й) инструкции за настройка на висотомера;
 - к) инструкции, свързани с радиопеленгаторна станция;
 - л) информация за вида на обзорното обслужване;
 - м) информация за преходни нива;
 - н) инструкции за смяна на комуникационния канал при комуникацията „въздух-земя“.
7. Екипажът на ВС завършва повторението с позивната на ВС.
8. При даване и потвърждаване на разрешение РП и пилотът на ВС задължително добавят позивната на ВС.
9. Ако повторението на разрешението за отлитане е правилно, РП уведомява ЕВС за това с думата „**correct (правилно)**“.

10. При условие, че повторението на съобщенията по т. 9 е неправилно, РП използва думата „**negative (не)**“ и дава правилната инструкция или разрешение.
11. Екипажите на ВС изпълняват инструкциите на органите за КВД веднага след като ги получат, а при невъзможност – незабавно уведомяват РП.
12. При условие че екипажът на ВС получи инструкция или разрешение, което не може да изпълни, той информира РП с думата „**unable (не мога да изпълня)**“, като уточнява елемента, който е неизпълним и съобщава причините.
13. Екипажът на ВС използва думата „**request (разрешете)**“, за да поиска промяна в разрешението или ново разрешение.
14. Когато РП не е в състояние да удовлетвори желанието за промяна на разрешението, се използват думите „**negative (не)**“, „**unable (не мога)**“ или „**unable (to) approve (не мога да разреша)**“, като при възможност се уточнява причината и се дава друга уместна информация.
15. Когато началото за изпълнение на дадена инструкция се определя по преценка на екипажа на ВС, се използват думите „**when ready (при готовност)**“, „**when able (когато е възможно)**“ или „**at own (your) discretion (по Ваша преценка)**“.
16. За разрешаване на директен полет могат да се използват фразите:
 - **Direct (to) [POINT] (директно (към) [POINT]);**
 - **Cleared direct (to) [POINT] (разрешено директно (към) [POINT]);**
 - **Cleared (to) [POINT] direct (разрешено (към) [POINT] директно);**
 - **Track (to) [POINT] (пътна линия (към) [POINT]);**
 - **Proceed direct (to) [POINT] (следвайте директно (към) [POINT]);**
 - **Route direct (to) [POINT] (директно (към) [POINT]).**

Забележка: Употребата на думата „**to**“ трябва да бъде в съответствие с т. 12 от Раздел 2, Секция 3 на настоящата глава.

17. Примери за КВД разрешения:

	BDF 345, cleared to REKRA direct	BDF 345, разрешено към REKRA директно
	Cleared to REKRA direct, BDF 345	Разрешено към REKRA директно, BDF 345
	BDF 345, direct REKRA	BDF 345, директно към REKRA
	Direct REKRA, BDF 345	Директно към REKRA, BDF 345
	BDF 345, cleared to REKRA via flight planned route	BDF 345, разрешено към REKRA съгласно полетния план
	Cleared to REKRA via flight planned route, BDF 345	Разрешено директно към REKRA съгласно полетния план, BDF 345

	BDF 345, cleared to REKRA via RARIR	BDF 345, разрешено към REKRA през RARIR
	Cleared to REKRA via RARIR, BDF 345	Разрешено към REKRA през RARIR, BDF 345

	BDF 345, airway N071 not available due military activity, alternatives are Y365 and Y726, advise	BDF 345, трасе N071 не е използваемо поради дейности на военните, алтернативите са Y365 и Y726, какво е решението ви?
	Request airway Y365, BDF 345	Разрешете трасе Y365, BDF 345
	BDF 345, cleared to REKRA via airway Y365	BDF 345, разрешено към REKRA по трасе Y365
	Cleared to REKRA via airway Y365, BDF 345	Разрешено към REKRA по трасе Y365, BDF 345

	LZ-BCD, climb FL 180	LZ-BCD, набирайте ПН 180
	Climbing FL 180, LZ-BCD	Набирам ПН 180, LZ-BCD

	LZ-BCD, squawk 0365	LZ-BCD, код 0365
	Squawk 0365, LZ-BCD	Код на транспондера 0365, LZ-BCD

18. Пример за даване и потвърждаване на информация:

	LZ-BCD, QNH 1024	LZ-BCD, QNH 1024
	QNH 1024, LZ-BCD	QNH 1024, LZ-BCD

Секция 2. Нива и вертикална скорост

1. При задаване на абсолютни височини, относителни височини и вертикални скорости винаги се указва мерната единица (например футове, метри, футове в минута).
2. Думата „то (до)“ се изпуска от съобщенията за набиране и снижение на **полетни нива (flight levels)**.

Забележка: Изговарянето на цифрите и числата, съдържащи се в нивата, е описано в „Раздел 2. Предаване на отделни елементи“, „Секция 2. Цифри и числа“ на настоящата глава.

	L-TD, report flight level	L-TD, доложете полетно ниво
	L-TD, maintaining flight level 150	L-TD, поддържам полетно ниво 150

	L-TD, climb FL 450	L-TD, набирайте ПН 450
	Climbing FL 450, L-TD	Набирам ПН 450, L-TD

	L-TD, climb FL 450, report passing FL 400	L-TD, набирайте ПН 450, докладвайте пресичане на ПН 400
	Climbing FL 450, will report passing FL 400, L-TD	Набирам ПН 450, ще докладвам пресичане на ПН 400, L-TD
	Passing FL 400, L-TD	Пресичам ПН 400, L-TD
	L-TD, roger	L-TD, разбрано

	L-TD, are you able to climb FL 410 in 15 minutes due traffic?	L-TD, можете ли да наберете ПН 410 след 15 минути поради трафик
	L-TD, affirm	L-TD, потвърждавам

	L-TD, climb FL 360 due opposite traffic	L-TD, набирайте ПН 360 поради насрещен трафик
	Unable due weight, L-TD	Не мога да изпълня поради тегло, L-TD
	L-TD, descend FL 340	L-TD, снижавайте ПН 340
	Descending FL 340, L-TD	Снижавам ПН 340, L-TD

3. При назначаване или искане на полетно ниво, което е обратно за съответното направление може да се използват думите „**opposite (насрещно)**“ или „**non-standard (нестандартно)**“.

	L-IZ, approaching FL 340	L-IZ, подхождам ПН 340
	L-IZ, climb FL 350 opposite	L-IZ, набирайте насрещно ПН 350
	Climbing FL 350, L-IZ	Набирам ПН 350, L-IZ

	L-IZ, maintaining FL 400 request non-standard FL 410 due turbulence	L-IZ, поддържам ПН 400, разрешете нестандартно ПН 410 поради турбулентност
	L-IZ, climb FL 410	L-IZ, набирайте ПН 410
	Climbing FL 410, L-IZ	Набирам ПН 410, L-IZ

4. Ръководителят на полети може да използва думите „**stop (спрете)**“ и „**continue (продължете)**“, за да наблегне, че издава ново разрешение за набор или снижение.

	BDF 345, climb FL 300	BDF 345, набирайте ПН 300
	Climbing FL 300, BDF 345	Набирам ПН 300, BDF 345
	BDF 345, continue climb FL 340	BDF 345, продължете набора до ПН 340
	Continue climb FL 340, BDF 345	Продължавам набора до ПН 340, BDF 345

	BDF 345, climb FL 300	BDF 345, набирайте ПН 300
	Climbing FL 300, BDF 345	Набирам ПН 300, BDF 345
	BDF 345, stop climb at FL 280 due traffic	BDF 345, спрете набора на ПН 280 поради трафик
	Stop climb at FL 280, BDF 345	Спирам набора на ПН 280, BDF 345

	L-AB, request descent	L-AB, разрешете снижение
	L-AB, descend FL 60	L-AB, снижавайте ПН 60
	Descending FL 60, L-AB	Снижавам ПН 60, L-AB

	L-AB, approaching FL 180 request FL 240	L-AB, подхождам ПН 180, разрешете ПН 240
	L-AB, maintain FL 180 due crossing traffic, expect higher in three minutes	L-AB, поддържайте ПН 180 поради пресичащ трафик, очаквайте набор след три минути
	Maintain FL 180, L-AB	Ще поддържам ПН 180, L-AB

5. Във всички съобщения за набор и снижение на ВС до определена височина се използва думата „то (до)“, последвана от думите „height (относителна височина)“ или „altitude (абсолютна височина)“.

	L-TD, report level	L-TD, доложете ниво
	L-TD, maintaining altitude 3000 feet	L-TD, поддържам абсолютна височина 3000 фута

	L-TD, report altitude	L-TD, доложете абсолютна височина
	L-TD, passing altitude 7600 feet, climbing FL 150	L-TD, пресичам абсолютна височина 7600 фута, набирам полетно ниво 150

	L-TD, descend to altitude 3500 feet Sofia QNH 1022	L-TD, снижавайте до абсолютна височина 3500 фута по QNH 1022 на София
	Descending to altitude 3500 feet Sofia QNH 1022, L-TD	Снижавам до абсолютна височина 3500 фута по QNH 1022 на София, L-TD

	L-AB, descend to height 1000 feet QFE 997	L-AB, снижавайте до относителна височина 1000 фута QFE 997
	Descending to height 1000 feet QFE 997, L-AB	Снижавам до относителна височина 1000 фута QFE 997, L-AB

	L-AB, maintain altitude 2500 feet	L-AB, поддържайте абсолютна височина 2500 фута
	Maintaining altitude 2500 feet, L-AB	Поддържам абсолютна височина 2500 фута, L-AB

6. При задаване на диапазон от полетни нива се използва фразата „**block [level] to [level]** (блок от полетни нива от [ниво] до [ниво])“.

	DEFENDER 71, request operate in the block 120 to 190	DEFENDER 71, разрешете работа в блока от полетни нива от 120 до 190
	DEFENDER 71, operate in the block flight level 120 to flight level 190	DEFENDER 71, работете в блока от полетни нива от 120 до 190

	FORTE 10, confirm operating in the block flight level 510 to flight level 570	FORTE 10, потвърдете, че ще работите в блока от полетни нива от 510 до 570
	FORTE 10, affirm	FORTE 10, потвърждавам

7. При задаване на ограничения по вертикална скорост се използват фразите от **Раздел 2, Секция 3, т. 10** и при необходимост **т. 9** на настоящата глава.

8. При задаване на ограничения по вертикална скорост се използват числа, кратни на 100 **фута в минута (feet per minute)**.

	BDF 345, rate of descent 1500 feet per minute	BDF 345, скорост на снижение 1500 фута в минута
	Rate of descent 1500 feet per minute, BDF 345	Скорост на снижение 1500 фута в минута, BDF 345

	BDF 345, rate of descent 1500 feet per minute or greater due opposite traffic	BDF 345, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече поради насрещен трафик
	Rate of descent 1500 feet per minute or greater, BDF 345	Скорост на снижение 1500 фута в минута или повече, BDF 345

	BDF 345, rate of climb 1000 feet per minute or greater until passing FL 300 due opposite traffic	BDF 345, скорост на набор 1000 фута в минута или повече до пресичане на ПН 300 поради насрещен трафик
	Rate of climb 1000 feet per minute or greater until passing FL 300, BDF 345	Скорост на набор 1000 фута в минута или повече до пресичане на ПН 300, BDF 345

	BDF 345, descend FL 240 rate of descent 1500 feet per minute or greater due traffic	BDF 345, снижавайте ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече поради трафик
	Descending FL 240, rate of descent 1500 feet per minute or greater, BDF 345	Снижавам ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече, BDF 345

	BDF 071, descend FL 240 rate of descent 1500 feet per minute or less due traffic	BDF 071, снижавайте ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или по-малко поради трафик
	Descending FL 240, rate of descent 1500 feet per minute or less, BDF 071	Снижавам ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или по-малко, BDF 071

	BDF 071, continue climb FL 360 rate of climb 1500 feet per minute or greater due traffic, advise if unable	BDF 071, продължете набора до ПН 360, скорост на набор 1500 фута в минута или повече поради трафик, при невъзможност доложете
	Unable rate of climb 1500 feet per minute due weight, BDF 071	Не мога да изпълня 1500 фута в минута поради тегло, BDF 071
	BDF 071, stop climb at FL 340	BDF 071, спрете набора на ПН 340
	Stop climb FL 340, BDF 071	Спирам набора на ПН 340, BDF 071

9. Ограничението на вертикалната скорост може да бъде непряко, чрез изискване за достигане или пресичане на указано ниво в даден момент или при пресичане на дадена точка. За целта се използва инструкцията „**cross (пресечете)**“. Думата „**pass**“ не се употребява в този смисъл.

	BDF 345, descend FL 240 cross REKRA FL 280 or below	BDF 345, снижавайте ПН 240, пресечете REKRA на ПН 280 или по-ниско
	Descending FL 240, cross REKRA FL 280 or below, BDF 345	Снижавам ПН 240, пресичам REKRA на ПН 280 или по-ниско, BDF 345

10. За издаване на условни разрешения се използва думата „**passing (пресичане/прелитане)**“. Думата „**crossing**“ не се употребява в този смисъл.

	BDF 345, after passing RUMEN descend FL 80	BDF 345, след прелитане на RUMEN снижавайте ПН 80
	After passing RUMEN descend FL 80, BDF 345	След прелитане на RUMEN ще снижа ПН 80, BDF 345

	BDF 345, after passing FL 100 direct REKRA	BDF 345, след пресичане на ПН 100 директно REKRA
	After passing FL 100 direct REKRA, BDF 345	След пресичане на ПН 100 директно REKRA, BDF 345

11. Думата „**expedite (ускорете)**“ обозначава необходимост от увеличение на вертикална скорост, без да се указва конкретна такава.

	BDF 345, climb FL 280 expedite until passing FL 180	BDF 345, набирайте ПН 280 ускорете набора до пресичане на ПН 180
	Climbing FL 280 expedite until passing FL 180, BDF 345	Набирам ПН 280 ускорявам набора до пресичане на ПН 180, BDF 345
	BDF 345, climb FL 280 expedite until passing FL 180	BDF 345, набирайте ПН 280 ускорете набора до пресичане на ПН 180
	BDF 345, unable expedite climb due weight	BDF 345, не мога да ускоря набора поради тегло

Забележка: РП следва да отчита факта, че при използване на „**expedite**“ може да се очаква увеличение на вертикалната скорост на ВС, но не е известно в каква степен.

12. При необходимост ВС да изпълни незабавно снижение или набор, РП използва думата „**immediately**“. Ръководителят на полети информира ВС за причината, като при възможност дава трафик информация на пилота за конфликтното ВС.

	BDF 345, descend immediately FL 200 due traffic	BDF 345, снижавайте незабавно до ПН 200 поради трафик
	Descending immediately FL 200, BDF 345	Снижавам незабавно до ПН 200, BDF 345

13. Думите „**higher (по-високо)**“ и „**lower (по-ниско)**“ се използват вместо конкретни нива с цел избягване на двусмислие, когато РП разрешава ниво, различно от желаното или очакваното.

	LZ-BCD, request FL 400	LZ-BCD, разрешете ПН 400
	LZ-BCD, climb FL 380 expect higher in 6 minutes	LZ-BCD, набирайте ПН 380 очаквайте по-високо след 6 минути
	Climbing FL 380, LZ-BCD	Набирам ПН 380, LZ-BCD

14. При промяна на разрешение или инструкция за ниво, РП повтаря цялото разрешение.

	BDF 345, descend FL 240 rate of descent 1500 feet per minute or greater due traffic	BDF 345, снижавайте ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече поради трафик
	Descending FL 240, rate of descent 1500 feet per minute or greater, BDF 345	Снижавам ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече, BDF 345

	BDF 345, continue descent FL 180	BDF 345, продължете снижението до ПН 180
	Continue descent FL 180, BDF 345	Продължавам снижението до ПН 180, BDF 345

Забележка: В този случай след второто съобщение на РП ограничението за вертикалната скорост отпада.

	BDF 345, descend FL 240 rate of descent 1500 feet per minute or greater due traffic	BDF 345, снижавайте ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече поради трафик
	Descending FL 240, rate of descent 1500 feet per minute or greater, BDF 345	Снижавам ПН 240, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече, BDF 345
	BDF 345, continue descent FL 180, rate of descent 1500 feet per minute or greater	BDF 345, продължете снижението до ПН 180, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече
	Continue descent FL 180, rate of descent 1500 feet per minute or greater, BDF 345	Продължавам снижението до ПН 180, скорост на снижение 1500 фута в минута или повече, BDF 345

Забележка: В този случай след второто съобщение на РП ограничението за вертикалната скорост остава в сила.

15. Когато екипажът на ВС е инструктиран да докладва за напускане на настоящото полетно ниво/височина, докладът се прави, когато висотомерът на ВС показва фактическо напускане на даденото полетно ниво/височина и тенденция за промяна.

Секция 3. Регулиране на скоростта

1. Регулирането на скоростта се осъществява чрез инструкции за увеличаване, намаляване или поддържане на конкретна скорост или диапазон от скорости.
2. Инструкциите съдържат конкретни стойности на **числото на Мах (Mach number)**, кратни на 0.01 М или на приборната скорост във **възли (knots)**, кратни на 10 възела.
3. Примери за инструкции за увеличаване/намаляване/поддържане на скоростта:

	L-TD, report Mach number	L-TD, доложете число на Мах
	Mach number .77, L-TD	Число на Мах ,77, L-TD
	L-TD, reduce Mach .75	L-TD, намалете до Мах ,75
	Reducing Mach .75, L-TD	Намалявам до Мах ,75, L-TD

	L-TD, increase Mach .84	L-TD, увеличете до Мах ,84
	Increasing Mach .84, L-TD	Увеличавам до Мах ,84, L-TD

	LZ-BCD, maintain Mach .75 or less due traffic	LZ-BCD, поддържайте Мах ,75 или по-малко поради трафик
	Maintaining Mach .75 or less, LZ-BCD	Поддържам Мах ,75 или по-малко, LZ-BCD

	L-TD, maintain present speed	L-TD, поддържайте текущата скорост
	Maintaining present speed, L-TD	Поддържам текущата скорост, L-TD

	L-TD, report indicated speed	L-TD, доложете приборна скорост
	Indicated speed 250 knots, L-TD	Приборна скорост 250 възела, L-TD
	L-TD, maintain 250 knots or greater	L-TD, поддържайте 250 възела или повече
	Maintaining 250 knots or greater, L-TD	Поддържам 250 възела или повече, L-TD

	LZ-BCD, increase speed 300 knots	LZ-BCD, увеличете скоростта 300 възела
	Increasing speed 300 knots, LZ-BCD	Увеличавам скоростта 300 възела, LZ-BCD

	LZ-BCD, reduce speed 260 knots	LZ-BCD, намалете скоростта 260 възела
	Reducing speed 260 knots, LZ-BCD	Намалявам скоростта 260 възела, LZ-BCD

	L-TD, reduce to minimum clean speed	L-TD, намалете скоростта до минималната в чиста конфигурация
	Reducing to minimum clean speed, L-TD	Намалявам скоростта до минималната в чиста конфигурация, L-TD

	L-TD, maintain 160 knots until outer marker	L-TD, поддържайте 160 възела до външния маркер
	Maintaining 160 knots until outer marker, L-TD	Поддържам 160 възела до външния маркер, L-TD

	L-TD, reduce to minimum approach speed	L-TD, намалете скоростта до минималната за подход за кацане
---	--	---

	L-TD, reduce speed by 30 knots	L-TD, намалете скоростта с 30 възела
---	--------------------------------	--------------------------------------

4. Регулирането на скоростта може да бъде осъществено чрез използването на условни разрешения.

	LZ-BCD, maintain Mach .75 or less due traffic	LZ-BCD, поддържайте Мах ,75 или по-малко поради трафик
	Maintaining Mach .75 or less, LZ-BCD	Поддържам Мах ,75 или по-малко, LZ-BCD
	LZ-BCD, descend FL 190, after passing FL 245 speed 260 knots or less	LZ-BCD, снижавайте ПН 190, след пресичане на ПН 245 скорост 260 възела или по-малко
	Descending FL 190, after passing FL 245 speed 260 knots or less, LZ-BCD	Снижавам ПН 190, след пресичане на ПН 245 скорост 260 възела или по-малко, LZ-BCD

	LZ-BCD, climb FL 330, after passing FL 245 Mach .78 or greater	LZ-BCD, набирайте ПН 330, след пресичане на ПН 245 Мах ,78 или повече
	Climbing FL 330, after passing FL 245 Mach .78 or greater, LZ-BCD	Набирам ПН 330, след пресичане на ПН 245 Мах ,78 или повече, LZ-BCD

	LZ-BCD, climb FL 380, [when/after] reaching, maintain Mach .82 or less	LZ-BCD, набирайте ПН 380, [при/след] достигане, поддържайте Мах ,82 или по-малко
	Climbing FL 380, [when/after] reaching maintain Mach .82 or less, LZ-BCD	Набирам ПН 380, [при/след] достигане, поддържам Мах ,82 или по-малко , LZ-BCD

5. В съобщенията за регулиране на скоростта относно преминаването между числото на Мах и приборната скорост може да се използва фразата „**on speed conversion (след конверсията)**“. Думата „**transition (преходен)**“ не се употребява в този случай.

	L-TD, descend FL 120, on speed conversion, 250 knots	L-TD, снижавайте ПН 120, след конверсията 250 възела
	Descending FL 120, on speed conversion, 250 knots, L-TD	Снижавам ПН 120, след конверсията 250 възела, L-TD

	L-TD, Mach 0.78, on speed conversion, 250 knots	L-TD, поддържайте Мах ,78, след конверсията 250 възела
---	---	--

	L-TD, on speed conversion, Mach .70	L-TD, след конверсията поддържайте Мах ,70
--	-------------------------------------	--

	L-TD, maintain speed 250 knots, on speed conversion, Mach 0.70	L-TD, поддържайте скорост 250 възела, след конверсията Мах ,70
---	--	--

6. Примери за отмяна на ограничението по скорост:

	L-TD, no ATC speed restrictions	L-TD, без КВД ограничение на скоростта
---	---------------------------------	--

	L-TD, resume normal speed	L-TD, възстановете нормалната си скорост
---	---------------------------	--

Забележка: В диалози за отмяна на ограничението по скорост е допустимо използването и на единствено, и на множествено число на думата „ограничение/я (restriction/restrictions)“.

Секция 4. Доклад за местоположението

1. Съобщенията за местоположение съдържат следните елементи:
 - а) позивна на ВС;
 - б) местоположение;
 - в) време на прелитане;
 - г) височина или ниво, включително пресичаните и разрешените, ако ВС е в набор или снижение;
 - д) следващо местоположение и време на прелитане;
 - е) следваща основна точка.
2. Ръководителят на полети може да освободи ВС от изискването да предава съобщения за местоположението си, ако по време на полета РП получава достатъчно и надеждна информация от средства за обзор.
3. Примери за доклад за местоположение:

	L-TD, RARIR 33 FL 230 REKRA 45	L-TD, RARIR 33-а, ПН 230, REKRA 45-а минута
	L-TD, roger	L-TD, разбрано

	L-TD, 40 miles east of REKRA passing FL 245 climbing FL 260 squawk 3434 REKRA 51	L-TD, 40 мили източно от REKRA, пресичам ПН 245, набирам ПН 260, код 3434, REKRA 51-а минута
	L-TD	L-TD

4. Пример за инструкция за докладване на конкретна точка

	L-TD, next report at AMTOV	L-TD, следващ доклад над AMTOV
	Wilco, L-TD	Ще изпълня, L-TD
	L-TD, AMTOV 28 altitude 6000 feet REKRA 42	L-TD, AMTOV 28 абсолютна височина 6000 фута, REKRA 42-а
	L-TD	L-TD

5. Примери за освобождаване от изискването за доклад:

	L-TD, omit position reports	L-TD, не докладвайте задължителните точки за доклад
	Wilco, L-TD	Ще изпълня, L-TD

	L-TD, omit position reports this frequency	L-TD, пропуснете задължителните точки за доклад на тази честота
	Wilco, L-TD	Ще изпълня, L-TD

	L-TD, omit position reports until FIR boundary	L-TD, не докладвайте задължителните точки за доклад до границата на РПИ
	Wilco, L-TD	Ще изпълня, L-TD

6. Пример за инструкция за възобновяване на задължителните доклади:

	L-TD, resume position reporting	L-TD, възобновете докладите за местоположение
	Wilco, L-TD	Ще изпълня, L-TD

Секция 5. Задържане

1. Забавяне на ВС може да се постигне чрез:
 - а) **Зона за изчакване (holding pattern);**
 - б) **Орбита (orbit) или завой на 360 градуса (three-sixty turn);**
 - в) Ограничение по скорост (описано в „Секция 3. Регулиране на скоростта“ на настоящия раздел).
2. Ако е необходимо, към инструкцията за забавяне се добавят:
 - а) причината за забавяне;
 - б) продължителността на забавянето;
 - в) друга уместна информация (например очаквано време за подход, брой изчакващи ВС и др.).
3. Зона за изчакване се описва с:
 - а) навигационна точка;
 - б) ниво;
 - в) пътна линия за вход;
 - г) посока на завоите;
 - д) време или дистанция за отлитане.
4. Зона за изчакване:

	BDF 345, hold at SNA VOR FL 220, expect further clearance at 02, landing delays at Gorna 20 minutes	BDF 345, изчакайте на SNA VOR на ПН 220, очаквайте последващо разрешение в 02-а минута, закъснение на кацанията в Горна 20 минути
	Holding at SNA VOR FL 220, BDF 345	Изчаквам на SNA VOR на ПН 220, BDF 345

	BDF 347, hold at SNA VOR FL 60 expect onward clearance at time 40	BDF 347, изчакайте на SNA VOR на ПН 60, очаквайте последващо разрешение в 40-а минута
	Holding at SNA VOR FL 60, request holding instructions, BDF 347	Изчаквам на SNA VOR на ПН 60, искам информация за процедурата за изчакване, BDF 347
	BDF 347, hold at SNA VOR FL 60 inbound track 260 degrees turns left outbound time 1 minute	BDF 347, изчакайте на SNA VOR на ПН 60, пътна линия за вход 260, леви завои, време за отлитане 1 минута

	BDF 345 hold on the 265 radial of SNA VOR between 25 miles and 30 miles DME FL 100 inbound track 085 right hand pattern	BDF 347, изчакайте на радиал 265 от SNA VOR между 25 мили и 30 мили DME на ПН 100, пътна линия за вход 085, десни завои
---	---	---

5. Орбити и завои на 360 градуса:

	G-AB, orbit left for delay	G-AB, орбита наляво за забавяне
	Orbiting left, G-AB	Орбита наляво, G-AB

	G-AB, make 3 orbits left for delay	G-AB, направете три орбити наляво за забавяне
	Three orbits left, G-AB	Три орбити наляво, G-AB

	G-CD, for spacing orbit left	G-CD, за осигуряване на дистанция изпълнете орбита наляво
	Orbiting left, G-CD	Орбита наляво, G-CD

	BDF 345, make a three sixty turn left for sequencing	BDF 345, изпълнете завой на триста и шестдесет градуса наляво за подреждане
	Three sixty turn left, BDF 345	Завой на триста и шестдесет градуса, наляво, BDF 345

	BDF 347, for spacing make a three sixty turn left	BDF 347, за осигуряване на дистанция изпълнете ляв завой на триста и шестдесет градуса
	Three sixty turn left, BDF 347	Завой на триста и шестдесет градуса, наляво, BDF 347

	L-TD, make a three sixty, turn left for delay	L-TD, изпълнете завой на триста и шестдесет градуса наляво, за забавяне
	Three sixty turn left, L-TD	Наляво завой на триста и шестдесет градуса, L-TD

6. Информирание на EBC за очаквано забавяне:

	BDF 347, delay less than 10 minutes. Expect two holding patterns	BDF 347, забавянето е по-малко от 10 минути, очаквайте две зони за изчакване
---	--	--

	BDF 347, delay not determined, runway obstructed	BDF 347, забавянето не е определено, ПИК временно неизползваема
---	--	---

	BDF 347, no traffic delay expected	BDF 347, не се очаква забавяне поради трафик
---	------------------------------------	--

	BDF 347, delay not determined 2 aircraft holding for weather improvement	BDF 347, забавянето не е определено, 2 ВС изчакват за подобряване на времето
---	--	--

7. Уточняване на възможностите за погасяване на време в полет:

	BDF 345, landing delays at Gorna advise if able to lose time en route	BDF 345, закъснение на кацанията в Горна, можете ли да погасите време в полет
	BDF 345, affirm	BDF 345, потвърждавам
	BDF 345, are you able to lose 10 minutes	BDF 345, можете ли да погасите 10 минути
	Negative, able to lose 7 minutes, BDF 345	Мога да погася само 7 минути, BDF 345

8. Информирание на EBC за очакваното време за подход:

	BDF 347, expect approach clearance at 44	BDF 347, очаквайте разрешение за подход в 44-а минута
	BDF 347, expected approach time 1010	BDF 347, очаквано време за подход 1010

Секция 6. Полетни планове

1. Полетен план от въздуха се предава от екипажа на ВС на органа за ОВД и включва следната информация:
 - а) позивна и тип на ВС;
 - б) правила на полета;
 - в) местоположение и курс на ВС;
 - г) полетно ниво/височина и правила на полета;
 - д) летище на излитане;
 - е) разчетно време над входната точка на района на отговорност на дадения орган за ОВД;
 - ж) използвани трасета и пътни линии, летище на кацане и запасно летище;
 - з) истинска въздушна скорост;
 - и) предпочитано крейсерско полетно ниво/височина;
 - й) друга информация, при необходимост.

	Sofia Control, LZ-DDV, request file an airborne flight plan	София Контрол, LZ-DDV, искам да предам полетен план от въздуха
	LZ-DDV, Sofia Control, ready to copy	LZ-DDV, София Контрол, готов съм да запиша

2. По време на полет пилотът може да премине от полет по правилата за полети по прибори (ППП) към полет по правилата за визуални полети (ПВП).

	Sofia Control, L-IZ, cancel my IFR flight plan	София Контрол, L-IZ, отменям полетния план по ППП
	L-IZ, roger, IFR flight plan cancelled at time 47	L-IZ, разбрано, полетният план по ППП е отменен в 47-а минута

3. Когато пилотът изрази намерение да премине от полет по ППП към полет по ПВП, РП предава на пилота наличната информация за метеорологични явления, които могат да направят полета по ПВП неизпълним.

	L-IZ, IMC reported in the vicinity of Gorna	L-IZ, ПМУ са докладвани в околността на Горна
	L-IZ, roger maintaing IFR	L-IZ, разбрано, продължавам полета по ППП

Забележка: Преминването от полет по ППП към полет по ПВП е само по инициатива на командира на ВС. Забранява се пряко или косвено РП да предлага на командира на ВС преминването от полет по ППП към полет по ПВП.

Секция 7. Забрана за вход във ВП или за кацане

1. Когато за даден полет на ВС няма полетен план и/или разрешение за полета, ако се изисква такова, РП информира ЕВС и уточнява намеренията му.

	BDF 345, negative entry clearance into Bulgarian airspace. Report intentions.	BDF 345, нямате разрешение за вход в българското въздушно пространство. Какви са вашите намерения?
	BDF 345, negative landing clearance at Bulgarian aerodromes. Report intentions.	BDF 345, нямате разрешение за кацане на летищата в България. Какви са вашите намерения?

Забележка: При необходимост, в зависимост от ситуацията, могат да се използват подходящи реплики в свободен текст.



(празна страница)

Глава втора. Контрол на летищното движение

Раздел 1. Обща фразеология

Секция 1. Общи положения

1. Използването на кратка и недвусмислена фразеология в точното време е от изключително значение за безопасното и експедитивното обслужване на летищното движение. Освен за ясна и точна комуникация, тя помага на пилотите в поддържането на ясна картина за ситуацията (**situational awareness**) за трафика около тях, особено в условия на намалена видимост.
2. Ръководителят на полети не предава съобщения към EBC по време на:
 - излитане (**take-off**);
 - последната част от финалния подход (**last part of the final approach**); или
 - пробега след кацане (**landing roll**).

Забележка: Изключения се допускат, когато е застрашена безопасността на полета.



Секция 2. Информация за отлитане и запуск

1. На летища, на които не е осигурено автоматично летищно информационно обслужване (**ATIS**), пилотът може да попита за текущата летищна информация преди да поиска разрешение за запуск.

	Sofia Ground, BDF 345, request departure information	София Земя, BDF 345, искам информация за отлитане
	BDF 345, Sofia Ground, departure runway 27, wind 290 degrees 4 knots, QNH 1022, temperature -2, dewpoint -3, RVR 550 550 600 metres	BDF 345, София Земя, използвана ПИК 27, вятър 290 градуса 4 възела, QNH 1022, температура -2, точка на оросяване -3, RVR 550 550 600 метра
	Runway 27, QNH 1022, will call for start up, BDF 345	ПИК 27, QNH 1022, ще се обадя за запуск, BDF 345

2. Пилотът на ВС иска от РП разрешение за запуск на двигателите.
 - 2.1. Едновременно с искането за запуск, пилотът съобщава за местоположението на ВС и потвърждава получаването на информацията от **ATIS**, цитирайки буквения идентификатор и стойността на **QNH**.
 - 2.2. Когато се очаква да бъде забавено излитането на ВС, РП указва времето за запуск или очакваното време за запуск.

	Sofia Ground, BDF 345, stand 24 information Bravo, QNH 1022 request start up	София Земя, BDF 345, стоянка 24 информация Браво, QNH 1022 разрешете запуск
	BDF 345, Sofia Ground, start up approved	BDF 345, София Земя, запуск разрешавам

или

	BDF 345, Sofia Ground, start up at time 37	BDF 345, София Земя, запуск в 37-ма минута
---	--	--

или

	BDF 345, Sofia Ground, expect start up at time 35	BDF 345, София Земя, очаквайте запуск в 35-а минута
---	---	---

или

	BDF 345, Sofia Ground, expect departure at time 49 start up at own discretion	BDF 345, София Земя, очаквайте отлитане в 49-та минута запуск по ваша преценка
---	---	--

Секция 3. Буксиране

1. Въздухоплавателните средства, паркирани на стоянка, непозволяваща движение напред, преди да започнат рулиране, се преместват назад от буксировач или на собствена тяга.

- 1.1. Ръководителят на полети указва посоката на буксиране в зависимост от процедурите на съответното летище.

	BDF 345, stand 10 request pushback/powerback	BDF 345, стоянка 10 разрешете буксиране/движение назад
	BDF 345, pushback/powerback facing south approved	BDF 345, разрешавам буксиране/движение назад с носа на юг
или		
	BDF 345, negative. Expect one minute delay due A320 taxiing behind	BDF 345, не мога да разреша. Очаквайте една минута закъснение поради рулиращ зад вас A320

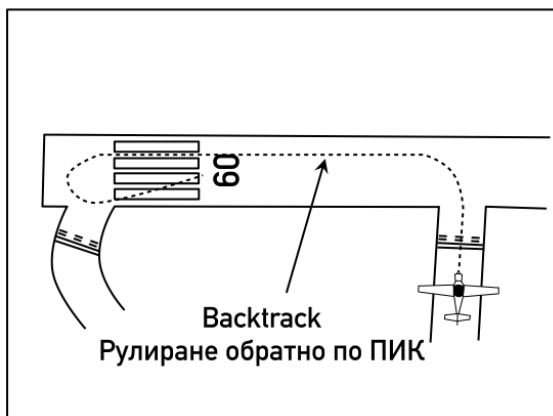
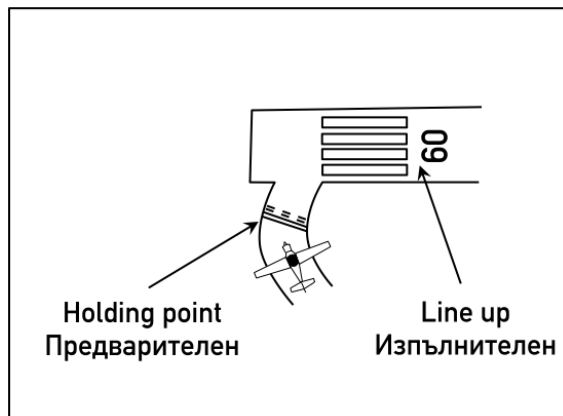
Секция 4. Разрешение за отлитане

1. Разрешението за отлитане (**departure clearance**) се предава на ЕВС преди началото на рулирането или преди запуск, в случай че пилотът се обади с искане за това предварително.
2. По възможност КВД разрешения не се предават на ЕВС по време на рулиране, излизане на използваемата ПИК или излитане.
3. Изчисленото време за излитане (**CTOT**) е част от разрешението за отлитане.
4. Стандартното разрешение за отлитане трябва да съдържа следните елементи:
 - Позивна на ВС;
 - граница на действие на разрешението – обикновено това е летището на кацане;
 - трасе на полета или индекс на назначената схема за стандартно отлитане по прибори (**SID**), което от двете е приложимо;
 - първоначална височина или полетно ниво, освен когато елементът е включен в **SID**;
 - назначен **SSR** код;
 - всякаква друга информация и инструкции, които не се съдържат в описанието на **SID**, като инструкции свързани с промяна на честотата и информация за **CTOT**.
5. Пилотът трябва да направи пълно повторение (**readback**) на разрешението за отлитане. РП потвърждава правилното приемане на съобщението или коригира грешките при повторението.
6. Разрешението за отлитане не е разрешение за излитане (**take-off**) или за заемане на използваемата ПИК.
7. Изразът „**take-off (излитане)**“ се използва само при даване на разрешение за излитане или за анулирането му, а във всички останали случаи се използва думата „**departure (отлитане)**“ или думата „**airborne (във въздуха)**“.

	BDF 345, cleared to Munich via OGOTA 4E, FL 240, squawk 4550, CTOT 1015	BDF 345, имате разрешение до Мюнхен по OGOTA 4E, ПН 240, код 4550, CTOT 1015
	Cleared to Munich, OGOTA 4E, FL 240, squawk 4550, CTOT 1015, BDF 345	Разрешено до Мюнхен, OGOTA 4E, ПН 240, код 4550, CTOT 1015, BDF 345
	BDF 345, correct	BDF 345, правилно
	BDF 345, copy revision of departure clearance	BDF 345, запишете поправка в разрешението за отлитане
	Ready to copy, BDF 345	Готов съм да запиша, BDF 345
	BDF 345, squawk 0365	BDF 345, код 0365
	Squawk 0365, BDF 345	Код на транспондера 0365, BDF 345

Секция 5. Рулиране

1. Разрешението за рулиране съдържа границата на действие на разрешението, където ВС задължително трябва да спре, освен ако не е дадено последващо разрешение да продължи.
- 1.1. За отлитащите ВС границата на разрешението по правило е мястото за изчакване до използваемата ПИК (предварителен старт), но може да бъде също така и всяко друго място на работната площ в зависимост от условията за движение.
- 1.2. В диалозите буквите **ПР** се произнасят „път за рулиране“



	Sofia Tower, LZ-VAV, C172 by the south side hangars request taxi for VFR flight to Lesnovo	София Кула, LZ-VAV, C172 до хангарите в южната страна разрешете рулиране за полет по ПВП до Лесново
	L-AV, taxi holding point B runway 09 via taxiways November Bravo, QNH 1010	L-AV, рулирайте до предварителен Браво ПИК 09 по ПР Новембър Браво, QNH 1010
	Taxi holding point B runway 09 via taxiways November Bravo, QNH 1010, L-AV	Рулирам до Браво предварителен ПИК 09 по ПР Новембър Браво, QNH 1010, L-AV
	L-AV, request surface wind	L-AV, искам информация за приземния вятър
	L-AV, surface wind 220 degrees 6 knots	L-AV, приземен вятър 220 градуса 6 възела
	L-AV, request runway 27	L-AV, разрешете ПИК 27
	L-AV, after the Seneca coming from your left, taxi holding point H runway 27	L-AV, след Seneca, идващ от Ваше ляво, рулирайте до Хотел предварителен ПИК 27
	Following the Seneca from the left, taxi holding point H runway 27, L-AV	Следвайки Seneca, идващ отляво, рулирам до Хотел предварителен ПИК 27, L-AV

	Sofia Tower, LZ-VAV, C172 at the north apron VFR to Lesnovo request taxi	София Кула, LZ-VAV, C172 на северния перон полет по ПВП до Лесново разрешете рулиране
	L-AV, runway 09, QNH 1008, taxi holding point T1 runway 14 via taxiway Tango	L-AV, ПИК 09, QNH 1008, рулирайте до Танго 1 предварителен ПИК 14 по ПР Танго
	QNH 1008, L-AV, request taxiway Sierra, and backtrack runway 09	QNH 1008, L-AV, разрешете по ПР Сиера и рулиране обратно по ПИК 09
	L-AV, taxi holding point S2 runway 09 via taxiway Sierra	L-AV, рулирайте до Сиера 2 предварителен ПИК 09 по ПР Сиера
	Taxi holding point S2 runway 09 via taxiway Sierra, L-AV	Рулирам до Сиера 2 предварителен ПИК 09 по ПР Сиера, L-AV

Забележка: В горния пример на летището има две ПИК с направления 09/27 и 14/32.

	Sofia Tower, LZ-VAV, stand 35 request taxi to the north apron	София Кула, LZ-VAV, стоянка 35 разрешете рулиране до северния перон
	L-AV, taxi holding point C runway 27 via taxiway Charlie	L-AV, рулирайте до Чарли предварителен ПИК 27 по ПР Чарли
	Taxi holding point C runway 27 via taxiway Charlie, L-AV	Рулирам до Чарли предварителен ПИК 27 по ПР Чарли, L-AV
	L-AV, holding point C runway 27 request cross	L-AV, Чарли предварителен ПИК 27 разрешете да пресека
	L-AV, negative, hold position	L-AV, не мога да разреша, останете на място
	Holding, L-AV	Изчаквам, L-AV
	L-AV, taxi to the north apron, via C cross runway 27 report vacated	L-AV, рулирайте до северния перон, по Чарли пресечете ПИК 27, доложите свободна
	Taxi to the north apron, via C cross runway 27, wilco, L-AV	Рулирам до северния перон, по Чарли пресичам ПИК 27, ще изпълня, L-AV
	L-AV, runway vacated	ПИК свободна, L-AV
	L-AV, roger	L-AV, разбрано

	L-AV, expedite taxi, traffic on final runway 27, report vacated	L-AV, ускорете рулирането, трафик на финала ПИК 27, доложете свободна
	L-AV, expediting	L-AV, рулирам по-експедитивно
	L-AV, runway vacated	L-AV, ПИК свободна

Забележка: При непрекъснат визуален контакт с ВС, пресичащо ПИК, РП може да не изисква доклад от пилота за освобождаване на ПИК.

- Когато РП дава инструкции за рулиране за последващо пресичане на ПИК, може в допълнение да включи фразата „**hold short (изчакайте на безопасно)**“ преди номера на ПИК. Целта на тази фраза е да подчертае необходимостта ВС да спре на предварителен старт.

	BDF 345, taxi holding point D, hold short of runway 27	BDF 345, рулирайте до Делта предварителен, изчакайте на безопасно от ПИК 27
	Taxi holding point D, hold short of runway 27, BDF 345	Рулирам до Делта предварителен, изчакам на безопасно от ПИК 27, BDF 345

- На летища, на които се предоставя **ATIS**, не е необходимо РП да предава на пилота информация за отлитане при даване на инструкции за рулиране.
 - Ръководителят на полети проверява дали пилотът е получил актуалната стойност на налягането QNH.

	BDF 345, information Bravo, QNH 1020 request taxi	BDF 345, информация Браво, QNH 1020 разрешете рулиране
	BDF 345, now information Charlie, new QNH 1021, give way to A320 passing left to right taxi holding point B runway 09	BDF 345, последна информация Чарли, нов QNH 1021, дайте път на A320 минаващ от ляво надясно рулирайте до Браво предварителен ПИК 09
	QNH 1021, giving way to A320 left to right taxi holding point B runway 09, BDF 345	QNH 1021, даваме път на A320 от ляво надясно рулирам до Браво предварителен ПИК 09, BDF 345

Забележка: При даване на информация за пресичащ трафик по работната площ се използва думата „**passing**“.

Секция 6. Готовност за излитане и заемане на изпълнителен старт

1. На летищата с разграничени функции между органите за КВД „ЗЕМЯ“ и „КУЛА“, отговорността за обслужване на ВС се предава от „ЗЕМЯ“ на „КУЛА“ на предварителния старт или при приближаването му, освен ако не е указано друго.

	BDF 345, contact Tower 118.9	BDF 345, връзка с Кулата 118,9
	118.9, BDF 345	118.9, BDF 345

2. За да се сведе до минимум времето на заемане на ПИК, РП проверява готовността за излитане на ВС, когато същото е на предварителен старт или го приближава.

	L-AV, report when ready for departure	L-AV, доложете готовност за отлитане
	Wilco, L-AV	Ще изпълня, L-AV
	L-AV, ready for departure	L-AV, готов съм за отлитане
	L-AV, line up runway 27	L-AV, заемете изпълнителен ПИК 27
	Lining up runway 27, L-AV	Заемам изпълнителен ПИК 27, L-AV

- 2.1. Ръководителят на полети може да попита дали пилотът ще приеме излитане от позиция, различна от прага на ПИК.

	L-AV, advise able to depart from runway 27, intersection E	L-AV, имате ли възможност да отлетите от ПИК 27, позиция Е
---	--	--

- 2.2. Пилотът също може да поиска излитане от позиция, различна от прага на ПИК.

	L-AV, request departure from runway 27, intersection E	L-AV, разрешете отлитане от ПИК 27, позиция Е
	L-AV, approved, taxi holding point runway 27, intersection E	L-AV, разрешавам, рулирайте до предварителен ПИК 27, позиция Е
или		
	L-AV, negative, taxi holding point H, runway 27	L-AV, не мога да разреша, рулирайте до Хотел предварителен, ПИК 27

- 2.3.** Ръководителят на полети трябва да предаде информация за разполагаемата дължина за разбег, когато пилотът я поиска или във всеки друг случай, когато счете за необходимо.

	L-AV, request take-off run available runway 27, from intersection E	L-AV, искам информация за разполагаемата дължина за разбег ПИК 27 от позиция Е
	L-AV, reduced take-off run available runway 27, from intersection E, 2480 metres	L-AV, намалена разполагаема дължина за разбег ПИК 27 от позиция Е, 2480 метра

- 2.4.** Когато излитането ще бъде изпълнено от позиция, различна от прага на ПИК, РП включва наименованието на позицията в разрешението за заемане на ПИК.

	L-AV, ready for departure	L-AV, готов съм за отлитане
	L-AV, via E line up runway 27	L-AV, от Е заемете изпълнителен ПИК 27
	Lining up via E runway 27, L-AV	Заемем изпълнителен от Е ПИК 27, L-AV

- 3.** С цел експедитивност, РП може да разреши заемане на ПИК от ВС, преди да са спазени условията за даване на разрешение за излитане.

	BDF 345, via holding point B line-up and wait runway 09, one aircraft to depart before you from holding point C	BDF 345, по Браво предварителен заемете изпълнителен ПИК 09 и изчакайте, едно ВС отлита преди Вас от Чарли предварителен
	Via holding point B lining up and waiting runway 09, number two for departure, BDF 345	По Браво предварителен заемам изпълнителен ПИК 09 и изчаквам, номер две за отлитане, BDF 345

Секция 7. Разрешение за излитане

1. Ръководителят на полети използва следната фразеология за даване на разрешение за излитане:

	L-AV, cleared for take-off	L-AV, разрешено излитане
	Cleared for take-off, L-AV	Разрешено излитане, L-AV

Забележка: Информация за приземния вятър се дава, ако има значителни промени спрямо стойностите, които пилотът вече е получил. Значителни промени са:

- Насрещен вятър – 10 kt;
- Попътен вятър – 2 kt;
- Страничен вятър – 5 kt;
- Средна скорост – 10 kt;
- Увеличение на поривите с 10 kt и повече при средна скорост 15 kt и повече;
- Изменение на посоката с 60 градуса и повече при средна скорост 10 kt и повече.

2. В зависимост от подреждането на долитащите и отлитащите ВС, може да се наложи дадено ВС да излети незабавно след заемане на изпълнителен старт. В този случай, след получаване на разрешение за незабавно излитане, се очаква пилотът на ВС да предприеме следните действия:

- незабавно да излезе на ПИК и започне разбег за излитане без да спира на предварителен старт;
- да излети без забавяне, когато ВС се намира на ПИК. Ако пилотът не може да изпълни незабавно излитане, той трябва да уведоми РП за това.

	BDF 345, landing A320, 7 miles from touchdown runway 27, report ready for immediate departure	BDF 345, кацащ A320, 7 мили от точка на опирание ПИК 27, доложете готовност за незабавно отлитане
	Ready for immediate departure, BDF 345	Готов съм за незабавно отлитане, BDF 345
	BDF 345, line up runway 27	BDF 345, заемете изпълнителен ПИК 27
	Lining up runway 27, BDF 345	Заемам изпълнителен ПИК 27, BDF 345
	BDF 345, runway 27 cleared for immediate take-off	BDF 345, ПИК 27 разрешено незабавно излитане
	Runway 27 cleared for immediate take-off, BDF 345	ПИК 27 разрешено незабавно излитане, BDF 345

3. С цел експедитивност, РП може да разреши заемане на ПИК от ВС, преди да са спазени условията за даване на разрешение за излитане.

	L-AV, line up and wait – vehicle crossing upwind end of runway	L-AV, заемете изпълнителен и изчакайте – автотранспортно средство пресича далечния край на ПИК
	Lining up and waiting, L-AV	Заемам изпълнителен и изчаквам, L-AV

4. При намалена видимост РП може да включи номера на използваемата ПИК в разрешението за излитане и да изиска доклад от пилота за „**във въздуха (airborne)**“.

	BDF 345, runway 27 cleared for take-off report airborne	BDF 345, ПИК 27 разрешено излитане доложете във въздуха.
	Runway 27 cleared for take-off. Wilco, BDF 345	ПИК 27 разрешено излитане. Ще изпълня, BDF 345
	BDF 345, airborne	BDF 345, във въздуха
	BDF 345, contact Approach 123.7	BDF 345, връзка с Подхода 123,7
	123.7, BDF 345	123,7, BDF 345

5. Условните разрешения (**conditional clearances**) по КВД не се използват за движение по използваемата ПИК, с изключение на случаите, когато съответните ВС и автотранспортни средства се наблюдават от РП и от пилота/водача на автотранспортно средство.

- 5.1. Условното разрешение се дава относно само едно движение; когато това движение е кацащо ВС, то трябва да бъде първото ВС, намиращо се на подхода за кацане.

- 5.2. Условното разрешение по КВД включва:

- позивна на ВС;
- условие;
- описание на субекта на условието;
- инструкция; и
- кратко повторение на условието.

	BDF 345, report A320 on final in sight	BDF 345, доложете виждане на A320 на финала
	BDF 345, A320 in sight	BDF 345, виждам A320
	BDF 345, behind the landing A320, line up and wait behind	BDF 345, след кацащия A320, заемете изпълнителен и изчакайте след него
	Behind the landing A320, line up and wait behind, BDF 345	След кацащия A320, заемам изпълнителен и изчаквам след него, BDF 345

6. Когато се използват няколко ПИК, при даване на разрешение за излитане се съобщава номерът на съответната ПИК.

	BDF 345, runway 09 left cleared for take-off	BDF 345, ПИК 09 лява разрешено излитане
	Runway 09 left cleared for take-off, BDF 345	ПИК 09 лява разрешено излитане, BDF 345

7. При необходимост, заедно с разрешението за излитане, РП дава конкретни инструкции за отлитане на ВС. Тези инструкции са за осигуряване на сепарация между ВС, изпълняващи полети в околността на летището.

	BDF 345, climb straight ahead until altitude 2500 feet before turning right, cleared for take-off	BDF 345, набирайте в права посока до абсолютна височина 2500 фута преди да завиете надясно, разрешено излитане
	Straight ahead altitude 2500 feet before turning right, cleared for take-off, BDF 345	В права посока до абсолютна височина 2500 фута, след което завой надясно, разрешено излитане, BDF 345

	L-AV, request right turn when airborne	L-AV, разрешете десен завой след „във въздуха“
	L-AV, right turn approved, runway 27 cleared for take-off	L-AV, десен завой разрешен, ПИК 27 разрешено излитане
	Right turn approved, runway 27 cleared for take-off, L-AV	Десен завой разрешен, ПИК 27 разрешено излитане, L-AV

8. При неблагоприятно развитие на въздушната обстановка или непредвидено задържане на ВС, РП анулира разрешението за излитане или дава инструкции за незабавно освобождаване на ПИК.

	BDF 345, take-off immediately or vacate runway	BDF 345, излетете незабавно или освободете ПИК
	Taking-off, BDF 345	Излитам, BDF 345

	BDF 345, take-off immediately or hold short of runway	BDF 345, излетете незабавно или изчакайте на безопасно от ПИК
	Holding, BDF 345	Изчаквам, BDF 345

9. Ръководителят на полети дава инструкция на пилота на ВС, което е получило разрешение за излитане или е започнало разбег, да прекрати излитането или да спре незабавно, за да предотврати опасно събитие. Тези инструкции и позивната на ВС се повтарят от РП.

	L-AV, hold position, cancel take-off I say again, L-AV, cancel take-off, acknowledge	L-AV, останете на място, прекратете излитането повтарям, L-AV, прекратете излитането, потвърдете
	Holding, L-AV	Оставам на място, L-AV

	BDF 345, stop immediately I say again, BDF 345, stop immediately, acknowledge	BDF 345, спрете незабавно повтарям, BDF 345, спрете незабавно, потвърдете
	Stopping, BDF 345	Спирам, BDF 345

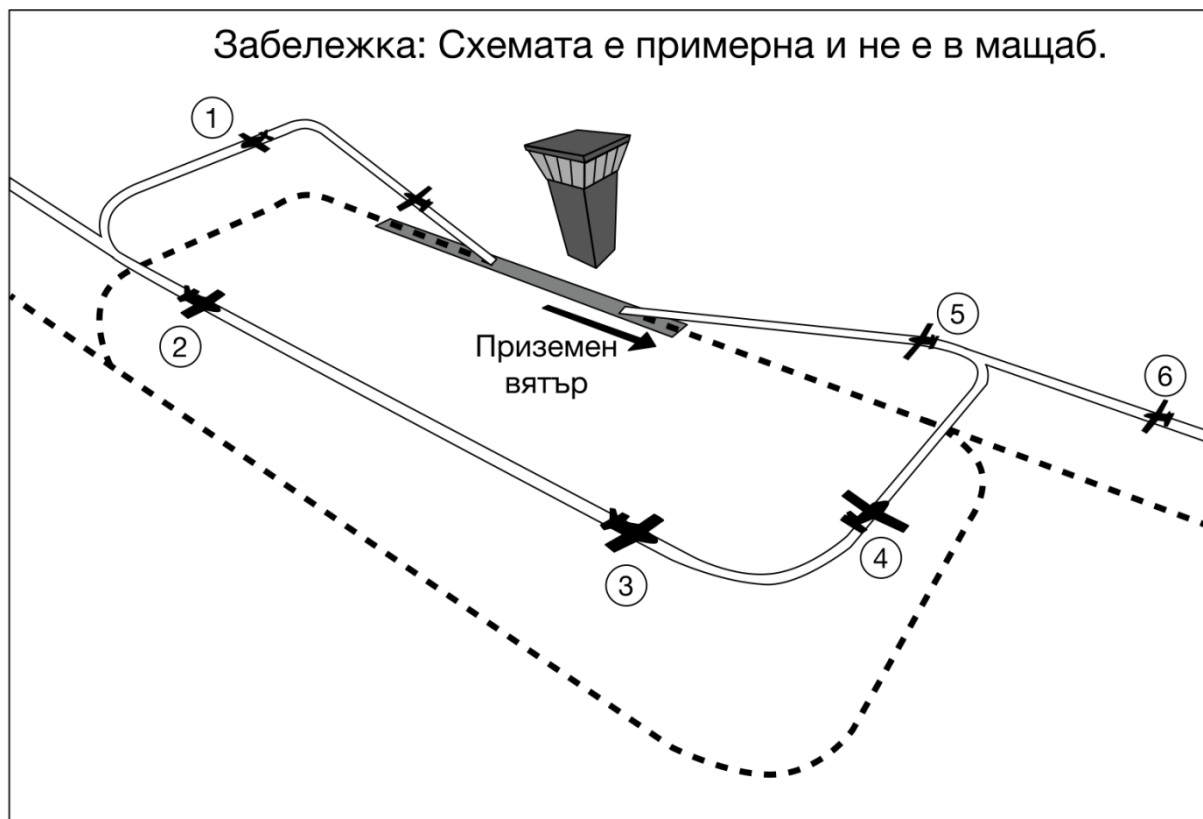
Забележка: Фразата „cancel take-off (прекратете излитането)“ се използва, когато ВС не е започнало разбег, а фразата „stop immediately (спрете незабавно)“ се използва, когато е започнало разбег.

10. Когато пилотът прекрати излитането, по възможно най-бързия начин информира за това Летищната Контролна Кула (ЛКК). Пилотът иска съдействие или инструкции за рулиране и информира ЛКК за причините за прекратяване на излитането.

	BDF 345, stopping	BDF 345, спирам
	BDF 345	BDF 345
	BDF 345, request backtrack for another departure	BDF 345, разрешете рулиране обратно по ПИК за ново отлитане
	BDF 345, backtrack approved	BDF 345, разрешавам рулиране обратно по ПИК

Секция 8. Летищен кръг на полетите

1. Основни позиции в летищния кръг на полетите.



Фигура 1 Типичен летищен кръг на полетите с леви завой.

Позиция 1 – ВС докладва „**On crosswind leg**“, когато се намира в участъка между първия и втория завой;

Позиция 2 – ВС докладва „**On downwind leg**“, когато се намира в участъка между втория и третия завой;

Позиция 3 – ВС докладва „**Late downwind**“, когато не е възможно да докладва позиция 2 и е прелетяло траверса на прага на използваемата ПИК;

Позиция 4 – ВС докладва „**Base leg**“, когато се намира в участъка между третия и четвъртия завой;

Позиция 5 – ВС докладва „**Final**“ и очаква разрешение за кацане;

Позиция 6 – ВС докладва „**Long final**“, когато е на дългия финал и е на отдалечение между 4 и 8 NM от точка на опиране.

2. Искания за включване в летищния кръг.

	Sofia Tower, LZ-VAV, request join	София Кула, LZ-VAV, разрешете включване в летищния кръг на полетите
	LZ-VAV, Sofia Tower, pass your message	LZ-VAV, София Кула, предайте вашето съобщение
	LZ-VAV, C172, 10 miles north-west altitude 3000 feet QNH 1008	LZ-VAV, C172, 10 мили северозападно абсолютна височина 3000 фута QNH 1008
	L-AV, join right-hand downwind runway 27	L-AV, разрешавам включване в кръг с десни завои в участъка между втория и третия завой ПИК 27
	Join right-hand downwind runway 27, L-AV	Разрешено включване в участъка между втория и третия завой ПИК 27, L-AV

2.1. Когато кръгът на полети е с десни завои, това трябва да бъде изрично предадено от РП на пилота. Кръгът на полети с леви завои не трябва да се упоменава, освен в случаите когато посоката на летищния кръг може да бъде променена.

2.2. При установяване на първоначален контакт с РП от Органа за Контрол на Подхода (ОКП) или ЛКК, екипажите на ВС потвърждават получената информация ATIS.

3. В зависимост от условията за движение и посоката, от която долита ВС, РП може да даде разрешение за изпълнение на подход за кацане от права.

	Sofia Tower, LZ-VAV, C172 10 miles east altitude 2500 feet QNH 1006, request straight-in approach runway 27	София Кула, LZ-VAV, C172 10 мили източно абсолютна височина 2500 фута QNH 1006, разрешете подход от права ПИК 27
	LZ-VAV, Sofia Tower, cleared straight-in approach runway 27 wind 260 degrees 5 knots QNH 1006 report final	LZ-VAV, София Кула, разрешен подход от права ПИК 27 вятър 260 градуса 5 възела QNH 1006 доложете на финала
	Cleared straight-in approach runway 27 QNH 1006. Wilco, LZ-VAV	Разрешен подход от права ПИК 27 QNH 1006. Ще изпълня, LZ-VAV

4. Пилотът, навлязъл в летищния кръг на полети, периодично предава съобщения в съответствие с установените за даденото летище правила и процедури.

	L-AV, downwind	L-AV, между втория и третия завой
	L-AV, number 2 follow the BE20 on base	L-AV, номер 2 следвайте BE20 в участъка между третия и четвъртия завой
	Number 2, BE20 in sight, L-AV	Номер 2, виждам BE20, L-AV
	L-AV, base	L-AV, между третия и четвъртия завой
	L-AV	L-AV
	L-AV, final	L-AV, на финала
	L-AV, runway 27 cleared to land wind 280 degrees 6 knots	L-AV, ПИК 27 разрешено кацане вятър 280 градуса 6 възела
	Runway 27 cleared to land, L-AV	ПИК 27 разрешено кацане, L-AV

5. При необходимост РП може да изиска докладване на определен участък.

	L-AV, report downwind	L-AV, доложете на участъка между втория и третия завой
	Wilco, L-AV	Ще изпълня, L-AV
	L-AV, report base	L-AV, доложете на участъка между третия и четвъртия завой
	Wilco, L-AV	Ще изпълня, L-AV
	L-AV, report final	L-AV, доложете на финала
	Wilco, L-AV	Ще изпълня, L-AV

6. За регулиране на полетите на ВС по летищния кръг РП дава инструкции за забавяне или ускоряване.

	L-AV, extend downwind number 2, number 1 is BE20 left-hand downwind	L-AV, удължете участъка между втория и третия завой номер 2, номер 1 е BE20 с леви завои на участъка между втория и третия завой
	Extending downwind, number 2, L-AV	Удължавам участъка между втория и третия завой, номер 2, L-AV

	L-AV, orbit right due traffic on the runway, report again on base	L-AV, изпълнете орбита с десен завой поради трафик на ПИК, доложете отново между третия и четвъртия завой
	Orbiting right, wilco, L-AV	Орбита надясно, ще доложя, L-AV

	L-AV, number 1 make short approach BE20 on 8 miles final	L-AV, номер 1 изпълнете къс подход BE20 на 8 мили на финала
	Short approach, L-AV	Къс подход, L-AV

7. Когато се изпълнява тренировъчен полет по летищния кръг на полетите, пилотите могат да поискат разрешение за **кацане с незабавно излитане (touch and go)**, т.е. ВС каца и излита, без да спира.

	L-AV, downwind, request touch and go	L-AV, между втория и третия завой, разрешете кацане с незабавно излитане
	L-AV, expect, report final	L-AV, очаквайте, доложете на финала
	Wilco, L-AV	Ще изпълня, L-AV
	L-AV, final	L-AV, на финала
	L-AV, runway 27 cleared touch and go wind calm	L-AV, ПИК 27 разрешено кацане с незабавно излитане, вятър тих
	Runway 27 cleared touch and go, L-AV	ПИК 27 разрешено кацане с незабавно излитане, L-AV

или

	L-AV, unable to approve due traffic, make full stop landing runway 27 cleared to land, wind calm	L-AV, не мога да разреша поради трафик, изпълнете окончателно кацане ПИК 27 разрешено кацане, вятър тих
	Runway 27 cleared to land, L-AV	ПИК 27 разрешено кацане, L-AV

8. Пилотите, извършващи последователни подходи по летищния кръг, информират РП когато изпълняват последния подход и окончателното кацане.

	L-AV, downwind to land	L-AV, между втория и третия завой ще изпълня окончателно кацане
	L-AV, report final	L-AV, доложете на финала



Секция 9. Финален подход и кацане

1. Когато ВС изпълнява завой, за да излезе на финала на разстояние до 4 NM (7 km) от точката на опирание, ЕВС предава съобщението: „**final (на финала)**“, а когато се изпълнява на разстояние по-голямо от 4 NM (7 km) от точката на опирание, предава съобщението: „**long final (на дългия финал)**“.
- 1.1. Когато ВС изпълнява подход за кацане от права и е на разстояние 8 NM (15 km) от точката на опирание, ЕВС докладва: „**long final**“, но ако няма разрешение за кацане на тази позиция, при достигане на 4 NM (7 km) от точката на опирание ЕВС докладва: „**final**“.
- 1.2. Разрешенията за кацане, кацане с незабавно излитане и прелитане на малка височина съдържат номера на ПИК.

	L-AV, final	L-AV, на финала
	L-AV, runway 27 cleared to land wind 270 degrees 5 knots	L-AV, ПИК 27 разрешено кацане вятър 270 градуса 5 възела
	Runway 27 cleared to land, L-AV	ПИК 27 разрешено кацане, L-AV

	BDF 345, long final	BDF 345, на дългия финал
	BDF 345, report final, wind 260 degrees 5 knots	BDF 345, доложете на финала, вятър 260 градуса 5 възела
	Wilco, BDF 345	Ще изпълня, BDF 345
	BDF 345, final	BDF 345, на финала
	BDF 345, runway 27 cleared to land wind 250 degrees 7 knots	BDF 345, ПИК 27 разрешено кацане вятър 250 градуса 7 възела
	Runway 27 cleared to land, BDF 345	ПИК 27 разрешено кацане, BDF 345

Забележка: При наличието на външен (далечен) радиомаркер, екипажът на ВС може да използва съобщението „**на външния (далечния) радиомаркер (outer marker)**“, вместо съобщението „**на финала**“.

2. Когато ВС докладва на финала и ПИК е заета, но се очаква, че ще бъде освободена навреме, за да може ВС да кацне безопасно, РП дава инструкции на пилота да продължи подхода и да очаква разрешение за кацане.
- 2.1. Екипажът на ВС изчаква разрешение за кацане до височината за вземане на решение/минималната височина за снижение и ако не е получил разрешение за кацане, започва процедура за минаване на втори кръг.

	BDF 345, final	BDF 345, на финала
	BDF 345, continue approach wind 270 degrees 5 knots	BDF 345, продължете подхода вятър 270 градуса 5 възела
	BDF 345	BDF 345

Секция 10. Минаване на втори кръг и ниско прелитане

1. Ръководителят на полети дава инструкции за изпълнение на процедура за минаване на втори кръг, за да предотврати опасна ситуация.

1.1. При изпълнение на процедура за минаване на втори кръг поради натоварването на екипажа предаваните съобщения към ВС трябва да бъдат кратки и техният брой да е минимален.

	BDF 345, go around I say again go around, acknowledge	BDF 345, изпълнете втори кръг повтарям изпълнете втори кръг, потвърдете
	Going around, BDF 345	Ще изпълня втори кръг, BDF 345

1.2. Ако няма други инструкции от РП ВС, извършващо подход по прибори, изпълнява процедурата за минаване на втори кръг, публикувана в Сборника за Аеронавигационна Информация и Публикация (АИП) на Република България, а ВС, изпълняващо полет по ПВП или визуален подход, изпълнява полет по летищния кръг на полетите.

1.3. В случай, че минаването на втори кръг започва по инициатива на пилота, той трябва да използва фразата „**going around (изпълнявам втори кръг)**“.

	L-AV, going around	L-AV, изпълнявам втори кръг
	L-AV, roger	L-AV, разбрано

2. Пилотът може да поиска разрешение да прелети ниско над летищната контролна кула или над друг наблюдаван пункт с цел да бъде извършен оглед от земята на ВС.

2.1. Когато ниското прелитане е за да се огледа колесника и да се опише положението му, може да се използва една от следните фрази:

- **landing gear appears down** – колесникът изглежда спуснат;
- **right (or left, or nose) wheel appears up (or down)** – десният (или левият, или носовият) колесник изглежда прибран (или спуснат);
- **wheels appear up** – колесникът изглежда прибран;
- **right (or left, or nose) wheel does not appear up (or down)** – десният (или левият, или носовият) колесник не изглежда прибран (или спуснат).

	BDF 345, request low pass, unsafe left gear indication	BDF 345, разрешете прелитане на малка височина, имам индикация за проблем с левия колесник
	BDF 345, runway 27 cleared low pass	BDF 345, ПИК 27 разрешено прелитане на малка височина
	Runway 27 cleared low pass, BDF 345	ПИК 27 разрешено прелитане на малка височина, BDF 345

3. За тренировъчни цели пилотът може да поиска разрешение да изпълни подход с прелитане по продължението на ПИК без кацане.

	BDF 345, request low approach for training	BDF 345, разрешете нисък подход за тренировка
	BDF 345, runway 27 cleared low approach	BDF 345, ПИК 27 разрешен нисък подход
	Runway 27 cleared low approach, BDF 345	ПИК 27 разрешен нисък подход, BDF 345

Секция 11. Освобождаване на ПИК и комуникация след кацане

1. Освен ако не е абсолютно необходимо, РП не дава инструкции за рулиране на екипажа на ВС, докато не е завършил пробегът след кацане.
2. Освен ако няма друга инструкция, екипажът на ВС остава на честотата на ЛКК, докато не освободи ПИК.

	BDF 345, vacate left	BDF 345, освободете наляво
	Vacating left, BDF 345	Освобождавам наляво, BDF 345
	BDF 345, when vacated contact Ground 118.350	BDF 345, след освобождаване връзка със Земя 118,350
	When vacated 118.350, BDF 345	След освобождаване 118,350, BDF 345
	Sofia Ground, BDF 345, runway vacated	София Земя, BDF 345, ПИК свободна
	BDF 345, Sofia Ground, taxi to stand 24 via taxiway Charlie	BDF 345, София Земя, рулирайте до стоянка 24 по ПР Чарли
	Taxi to stand 24 via taxiway Charlie, BDF 345	Рулирам до стоянка 24 по ПР Чарли, BDF 345

	L-AV, taxi to the end, report runway vacated	L-AV, рулирайте до края, доложете ПИК свободна
	Taxi to the end, wilco, L-AV	Рулирам до края, ще изпълня, L-AV
	L-AV, runway vacated	L-AV, ПИК свободна
	L-AV, taxi to the flying club	L-AV, рулирайте до аероклуба
	Taxi to the flying club, L-AV	Рулирам до аероклуба, L-AV

Секция 12. Предаване на важна информация за летището

1. Ръководителят на полети предава на ВС важна информация за летището, ако е възможно преди запуск или рулиране и преди началото на финалния подход.
- 1.1. Важна информация за летището е тази, която се отнася за маневрената площ и разположените на нея технически средства, необходима за осигуряване на безопасната експлоатация на ВС. Тя включва сведения за:
 - строителни работи или работи по техническото обслужване на маневрената площ или в непосредствена близост до нея;
 - неравности или пукнатини на повърхността на ПИК, ПР или перона;
 - сняг, киша или лед на ПИК, ПР или перона;
 - вода на ПИК, ПР или перона;
 - снежни преспи или наноси от двете страни на ПИК, ПР или по перона;
 - други временни опасности, включващи ВС на стоянка, както и птици на земята или във въздуха;
 - частичен или пълен отказ или неизправност на светлинната система на летището;
 - друга необходима информация.

	L-AV, construction work at the end of stand 37	L-AV, внимание строителни работи в края на стоянка 37
	L-AV, caution work in progress ahead north side of taxiway Alpha	L-AV, внимание извършват се строителни работи отпред от северната страна на ПР Алфа
	L-AV, caution centre line taxiway Alpha lights out of use	L-AV, внимание осевите светлини на ПР Алфа не работят
	L-AV, caution PAPI runway 27 unserviceable	L-AV, внимание PAPI ПИК 27 не работят
	L-AV, caution large flock of birds north of runway 27 near taxiway Alpha	L-AV, внимание голямо ято птици северно от ПИК 27 в близост до ПР Алфа
	L-AV, caution ILS 09 unserviceable	L-AV, внимание ILS 09 не работи
	L-AV, caution runway conditions 09: available width 32 m, covered with thin patches of ice, braking action poor, snow up to 30 cm along edges	L-AV, внимание състоянието на ПИК 09: разполагаема ширина 32 m, частично покрита с тънък лед, спиращ ефект лош, по краищата има сняг с дебелина до 30 cm

2. Предаването на метеорологична информация се осъществява в съответствие с „Раздел 2. Метеорологична информация за летища“ на Глава осма.

Секция 13. Изчислено време за излитане (CTOT)

1. Съобщението, с което се назначава времеви интервал за излитане, се нарича **SAM (Slot Allocation Message)**. Излъчва се от **CFMU**, за да информира операторите и органите за ОВД за изчисленото време за излитане (**CTOT**).

1.1. **CTOT** трябва да бъде предадено на пилота при първа връзка с органа за ОВД.

- 1.2. **CTOT** може да бъде част от разрешението за отлитане (**departure clearance**), в зависимост от процедурите на съответното летище.

	BDF 345, CTOT 1015	BDF 345, CTOT 1015
---	--------------------	--------------------

- 1.3. Въздухоплавателното средство излита не по-рано от 5 min преди и не по-късно от 10 min след назначеното **CTOT**.

2. Когато екипажът на ВС е готов за излитане преди определеното му вече време **CTOT** и след поискване от пилота, РП изпраща съобщение **REA (Ready Message)**. Подобрение на **CTOT** се получава чрез съобщение **SRM**.

	BDF 345, ready for start up, request ready message	BDF 345, готов съм за запуск, изпратете ми ready message
	BDF 345, sending, will advise if there is any improvement	BDF 345, изпращам, ще Ви уведомя, ако има подобрение

3. Промяната на изчисленото време за излитане се получава чрез съобщение **SRM (Slot Revision Message)**.

	BDF 345, revised CTOT 1025	BDF 345, нов CTOT 1025
---	----------------------------	------------------------

4. Отмяната на изчисленото време за излитане се получава чрез съобщение **SLC (Slot Requirement Cancellation Message)**.

	BDF 345, slot cancelled, report ready for start up	BDF 345, слотът е отменен, доложете готовност за запуск
---	--	---

5. **CFMU** изпраща **FLS (Flight Suspension Message)** за полети, за които не е получил информация за времето на излитане или съобщение за закъснение (**DLA**).

	BDF 345, flight suspension received	BDF 345, получено е съобщение за суспендиране
---	-------------------------------------	---

6. Наложено ограничение с **FLS** отпада при получаване на съобщение **DES (De-Suspension Message)**.

	BDF 345, suspension cancelled, report ready for start up	BDF 345, суспендирането е отменено, доложете готовност за запуск
---	--	--

7. Ръководителят на полети не разрешава запуск, когато пилотът се обади по-късно от изчисленото време за излитане и ВС няма да може да излети съобразно него.

	BDF 345, unable to approve start up due slot expired, request a new slot	BDF 345, не мога да разреша запуск поради изтекъл слот, поискайте нов слот
---	--	--

8. Ръководителят на полети не разрешава запуск, когато пилотът се обади по-рано от изчисленото време за излитане и ВС няма да може да излети съобразно него.

	BDF 345, unable to approve start up due CTOT 1025, expect at 1010	BDF 345, не мога да разреша запуск поради CTOT 1025, очаквайте в 1010
---	---	---

Секция 14. Противообледенителна обработка на ВС преди излитане

1. В зависимост от процедурите на съответното летище, при искане на разрешение за запуск пилотът предава на РП информация за необходимостта от извършване на противообледенителна обработка преди излитане.

	Sofia Tower, BDF 345, ready for start up, request de-icing	София Кула, BDF 345, готов съм за запуск, искам противообледенителна обработка
	BDF 345, Sofia Tower, start up approved, roger	BDF 345, София Кула, запуск разрешавам, разбрано

2. Ръководителят на полети дава инструкции за рулиране до съответната площадка за противообледенителна обработка.

	BDF 345, request taxi	BDF 345, разрешете рулиране
	BDF 345, taxi de-icing area „West“ via taxiway Bravo	BDF 345, рулирайте до противообледенителна площадка „Запад“ по ПР Браво

3. В зависимост от процедурите на съответното летище, екипът за противообледенителна обработка може да разполага с отделна радиочестота. В такъв случай, при приближаване или при достигане на площадката, РП дава инструкция на пилота да установи връзка на съответната честота.

	BDF 345, contact de-icing team 121.6	BDF 345, връзка с екипа за противообледенителна обработка 121,6
	121.6, BDF 345	121,6, BDF 345

4. Пилотът на ВС докладва приключване на противообледенителната обработка.

	BDF 345, de-icing complete, request taxi	BDF 345, противообледенителната обработка приключена, разрешете рулиране
	BDF 345, taxi holding point A runway 09 via taxiway Alpha	BDF 345, рулирайте до Алфа предварителен ПИК 09 по ПР Алфа
	Taxi holding point A runway 09 via taxiway Alpha, BDF 345	Рулирам до Алфа предварителен ПИК 09 по ПР Алфа, BDF 345

Забележка: Витловите самолети спират двигателите, когато са на противообледенителната площадка, затова при приключване на обработката пилотът може да поиска разрешение за запуск.

Секция 15. Потвърждаване чрез визуални средства

1. Когато има едностранна загуба на радиокommunikация РП може да дава инструкции за визуално потвърждаване на приетите съобщения.

	L-AV, acknowledge by moving [aileron/s/rudder]	L-AV, потвърдете с движение на [елероните/вертикалното кормило]
	L-AV, acknowledge by rocking wing	L-AV, потвърдете с разклащане на крилото
	L-AV, acknowledge by flashing landing lights	L-AV, потвърдете с присветване със светлините за кацане

Раздел 2. Особености при комуникация с хеликоптери

Секция 1. Общи положения

1. Позивните на хеликоптерите се формират и предават съгласно Глава 1, раздел 2, секция 5, като за ясно обозначаване, името на производителя или името на модела на хеликоптера може да бъде заменено от думата „**Helicopter (Хеликоптер)**“.
2. Термини, които се използват при контрол на летищното движение за хеликоптери:
 - издигане (**LIFT**) означава маньовър, при който хеликоптерът се отделя от земята и изпълнява зависване (**HOVER**);
 - зависване (**HOVER**) означава маньовър, при който хеликоптерът зависва във въздуха над определена позиция и очаква последващо разрешение;
 - рулиране по въздуха (**AIR TAXI**) означава движение на хеликоптера над земната повърхност със скорост по-малка от 20 kt (37 km/h);

Забележка: Височината може да варира, като при някои хеликоптери може да има необходимост от рулиране по въздуха на повече от 8 m (25 ft) над земната повърхност, за да се намали турбулентността от земния ефект или за да има достатъчно свободно пространство при превозване на външни товари.

- рулиране по земната повърхност (**GROUND TAXI**) означава движение на хеликоптера по земната повърхност вследствие на тяга от двигателите му;
 - рулиране (**TAXI**), когато се използва като инструкция от РП, означава, че на пилота е предоставена възможност да избере най-подходящия начин за рулиране – рулиране по въздуха или по земната повърхност.
3. Инструкцията „**HOLD**“ (изчакайте) за рулиращ по земната повърхност хеликоптер означава изискване за спиране и изчакване на място.
 4. Инструкцията „**HOLD**“ (изчакайте) за рулиращ по въздуха хеликоптер означава, че екипажът може, по негова преценка, да изпълни зависване (**HOVER**) или да спре и да изчака на земята. При условие че не е разрешено изчакване на земята, РП инструктира екипажа да изпълни зависване/кръжение, като използва фразата „**HOLD IN THE HOVER**“.
 5. Ръководителят на полети избягва да дава инструкции за промяна на честотата на еднопилотни хеликоптери, докато изпълняват зависване или рулиране по въздуха.
 6. Пилотът на хеликоптер, получил разрешение за кацане, изпълнява по своя преценка ниско зависване („**low hover**“) или опирание на земната повърхност („**touch down**“).

Секция 2. Фразеология за хеликоптери при зависване

1. Издигане и зависване на хеликоптери:

	Sofia Tower, LZ-CAT, request lift	София Кула, LZ-CAT, разрешете издигане
	LZ-CAT, Sofia Tower, lift and hover approved, wind 040 degrees 6 knots	LZ-CAT, София Кула, разрешавам издигане и зависване, вятър 040 градуса 6 възела



Секция 3. Фразеология за хеликоптери при рулиране

1. Инструкции.

1.1. Инструкции за рулиране на хеликоптери:

	Sofia Tower, LZ-CAT, request taxi for departure runway 09	София Кула, LZ-CAT, разрешете рулиране за отлитане ПИК 09
	LZ-CAT, Sofia Tower, taxi holding point B, runway 09 via taxiway Bravo	LZ-CAT, София Кула, рулирайте до Браво предварителен, ПИК 09 по ПР Браво
	Taxi holding point B, runway 09 via taxiway Bravo, LZ-CAT	Рулирам до Браво предварителен, ПИК 09 по ПР Браво, LZ-CAT

1.2. Инструкции за рулиране по въздуха на хеликоптери:

	Sofia Tower, LZ-CAT, request air taxi for departure runway 09	София Кула, LZ-CAT, разрешете рулиране по въздуха за отлитане ПИК 09
	L-AT, Sofia Tower, air taxi holding point B, runway 09 via taxiway Bravo	L-AT, София Кула, рулирайте по въздуха до Браво предварителен, ПИК 09 по ПР Браво
	Air taxi holding point B, runway 09 via taxiway Bravo, L-AT	Рулирам по въздуха до Браво предварителен, ПИК 09 по ПР Браво, L-AT

1.3. Инструкции за рулиране по земната повърхност на хеликоптери:

	Sofia Tower, LZ-CAT, request ground taxi for departure runway 09	София Кула, LZ-CAT, разрешете рулиране по земя за отлитане ПИК 09
	L-AT, Sofia Tower, ground taxi holding point B, runway 09 via taxiway Bravo	L-AT, София Кула, рулирайте по земя до Браво предварителен, ПИК 09 по ПР Браво
	Ground taxi holding point B, runway 09 via taxiway Bravo, L-AT	Рулирам по земя до Браво предварителен, ПИК 09 по ПР Браво, L-AT

Секция 4. Фразеология за хеликоптери при излитане и кацане

1. Разрешения

1.1. Разрешение за излитане на хеликоптер от ПИК:

	L-AT, ready for departure	L-AT, готов съм за отлитане
	L-AT, runway 09 cleared for take-off	L-AT, ПИК 09 разрешено излитане
	Cleared for take-off, L-AT	Разрешено излитане, L-AT

1.2. Разрешение за кацане на хеликоптер на ПИК:

	L-AT, final runway 09	L-AT, на финала ПИК 09
	L-AT, runway 09 cleared to land, wind 090 degrees 10 knots	L-AT, ПИК 09 разрешено кацане, вятър 090 градуса 10 възела
	Cleared to land, L-AT	Разрешено кацане, L-AT

1.3. Разрешение за излитане на хеликоптер от определена площадка или позиция, намираща се на маневрената площ на летището:

	L-AT, „Area Whiskey“ ready for departure	L-AT, „Площадка Уиски“ готов съм за отлитане
	L-AT, „Area Whiskey“ cleared for take-off	L-AT, „Площадка Уиски“ разрешено излитане
	Cleared for take-off, L-AT	Разрешено излитане, L-AT

	L-AT, intersection Bravo Hotel ready for departure	L-AT, позиция Браво Хотел готов съм за отлитане
	L-AT, intersection Bravo Hotel cleared for take-off	L-AT, позиция Браво Хотел разрешено излитане
	Cleared for take-off, L-AT	Разрешено излитане, L-AT

1.4. Разрешение за кацане на хеликоптер на определена площадка или позиция, намираща се на маневрената площ на летището:

	L-AT, Holding North, request landing „Area Whiskey“	L-AT, зона за изчакване Север, разрешете кацане на „Площадка Уиски“
	L-AT, runway 09 in use, „Area Whiskey“ cleared to land, wind 060 degrees 10 knots	L-AT, използвана ПИК 09, „Площадка Уиски“ разрешено кацане, вятър 060 градуса 10 възела
	Runway 09 in use, cleared to land „Area Whiskey“, L-AT	Използвана ПИК 09, разрешено кацане „Площадка Уиски“, L-AT

	L-AT, Holding North, request landing intersection Bravo Hotel	L-AT, зона за изчакване Север, разрешете кацане на позиция Браво Хотел
	L-AT, intersection Bravo Hotel cleared to land, wind 060 degrees 10 knots	L-AT, позиция Браво Хотел разрешено кацане, вятър 060 градуса 10 възела
	Cleared to land, L-AT	Разрешено кацане, L-AT

2. Излитане на хеликоптер от перона или от позиция извън маневрената площ на летището и директно отлитане се извършва, когато летищният оператор е определил съответните за целта места и информацията е публикувана в Сборника АИП на Република България.

2.1. Когато се изпълнява излитане от позиция извън маневрената площ на летището или от позиция, която не се наблюдава от ЛКК или е неосветена през нощта, РП използва фразата **„take-off at your discretion (излитане по ваша преценка)“**.

	Sofia Tower, Helicopter LZ-CAT, beside the north side hangars, ready for direct departure to Plovdiv	София Кула, Хеликоптер LZ-CAT, до северните хангари, готов съм за директно отлитане за Пловдив
	Helicopter AT, Sofia Tower, direct departure wind 060 degrees 10 knots, QNH 997, no reported traffic, take-off at your discretion	Хеликоптер АТ, София Кула, директно отлитане вятър 060 градуса 10 възела, QNH 997, няма информация за трафик, излитане по ваша преценка
	Taking-off, departing direct, QNH 997, Helicopter AT	Излитам с директно отлитане, QNH 997, Хеликоптер АТ

3. Директно долитане на хеликоптер за кацане на перона или на позицията извън маневрената площ на летището се извършва, когато летищният оператор е определил съответните за това места и информацията е публикувана в Сборника за Аеронавигационна Информация и Публикация на Република България.
- 3.1. Когато се изпълнява кацане на позицията извън маневрената площ на летището или на позицията, която не се наблюдава от ЛКК или е неосветена през нощта, РП използва фразата „**land at your discretion (кацане по ваша преценка)**“.

	Sofia Tower, Helicopter LZ-CAT, 5 miles south, inbound to land eastern apron	София Кула, Хеликоптер LZ-CAT, 5 мили южно, долитам за кацане на източния перон
	Helicopter AT, Sofia Tower, route to the eastern apron via Holding South, report Holding South, wind 060 degrees 10 knots, QNH 997, runway 09 in use	Хеликоптер АТ, София Кула, следвайте към източния перон през зона за изчакване Юг, доложете зона за изчакване Юг, вятър 060 градуса 10 възела, QNH 997, използвана ПИК 09
	Route to eastern apron via Holding South, wilco, QNH 997, runway 09 in use, Helicopter AT	Следвам към източния перон през зона за изчакване Юг, ще изпълня, QNH 997, използвана ПИК 09, Хеликоптер АТ
	Helicopter AT, Holding South	Хеликоптер АТ, зона за изчакване Юг
	Helicopter AT, traffic C172 taxiing from stand 35 for taxiway Hotel, land at your discretion, wind 060 degrees 10 knots	Хеликоптер АТ, C172 рулира от стоянка 35 към ПР Хотел, кацане по ваша преценка, вятър 060 градуса 10 възела
	Roger, landing eastern apron, Helicopter AT	Разбрано, кацам на източния перон, Хеликоптер АТ

Раздел 3. Комуникация с автотранспортни средства

Секция 1. Общи положения

1. Водачите на автотранспортни средства при движение по работната площ на летището са длъжни да отчитат следните обстоятелства:
 - ВС не са толкова маневрени, колкото автотранспортните средства;
 - видимостта от кабината на ВС при движение по земята е често по-ограничена в сравнение с тази на автотранспортните средства;
 - когато автотранспортно средство работи в непосредствена близост до ВС, водачът му трябва да проявява максимална бдителност и стриктно да се придържа към летищните правила за движение и инструкциите на органите за ОВД.
2. Всички водачи на автотранспортни средства, които са на маневрената площ на летището, непрекъснато прослушват честотата за комуникация с ЛКК.



Секция 2. Инструкции за движение

1. При установяване на първоначален контакт с орган за ОВД, водачът на автотранспортното средство съобщава позивната, местонахождението и необходимия път за движение.

	Ground, Worker 21, stand 27 request to proceed to work in progress taxiway Hotel	Земя, Worker 21, стоянка 27 разрешете да продължа до мястото за работа ПР Хотел
	Worker 21, proceed to taxiway Hotel via Juliett and Bravo	Worker 21, продължете до ПР Хотел по Джулиет и Браво
	Proceeding to taxiway Hotel via Juliett and Bravo, Worker 21	Продължавам до ПР Хотел по Джулиет и Браво, Worker 21

2. Ако РП е натоварен и няма възможност да даде инструкции, използва фразата „**standby (изчакайте)**“. Това означава, че водачът на автотранспортното средство трябва да изчака повикване от РП. Водачът на автотранспортното средство изчаква, докато не получи разрешение от РП.
3. Когато има конфликтен трафик, РП може да отговори на водача на автотранспортно средство „**hold position (останете на място)**“. Това означава, че водачът трябва да изчака, докато РП не го повика и не му даде разрешение. При всякакви други отговори РП точно указва определеното място, към което да продължи водачът и ако това място не е крайния пункт, водачът спира и иска ново разрешение от РП.

	Ground, Trucker 5, by the control tower request to proceed to the north side hangar	Земя, Trucker 5, до контролната кула разрешете да продължа до хангара от северната страна
	Trucker 5, hold position	Trucker 5, останете на място
	Holding, Trucker 5	Изчаквам, Trucker 5

	Ground, Trucker 5, at taxiway M request to proceed to the north side hangar	Земя, Trucker 5, на ПР Майк разрешете да продължа до хангара от северната страна
	Trucker 5, proceed holding point D runway 09 via Juliett and Delta	Trucker 5, продължете до Делта предварителен ПИК 09 по Джулиет и Делта
	Proceeding holding point D runway 09 via Juliett and Delta, Trucker 5	Продължавам до Делта предварителен ПИК 09 по Джулиет и Делта, Trucker 5

4. Ръководителят на полети може да включи инструкцията „**hold short (изчакайте на безопасно)**“, за да подчертае мястото, след което автотранспортното средство не трябва да продължава.

	Ground, Trucker 5, by the control tower request to proceed to the north side hangar	Земя, Trucker 5, до контролната кула разрешете да продължа до хангара от северната страна
	Trucker 5, proceed holding point D, hold short of runway 09	Trucker 5, продължете до Делта предварителен, изчакайте на безопасно от ПИК 09
	Proceeding holding point D, holding short of runway 09, Trucker 5	Продължавам до Делта предварителен, изчакам на безопасно от ПИК 09, Trucker 5

5. Разрешението за движение по перона включва инструкции, необходими за осигуряване на безопасността на операциите.

	Ground, Tug 5, stand 21 request to proceed to stand 26	Земя, Tug 5, стоянка 21 разрешете да продължа до стоянка 26
	Tug 5, after BDF A320 on your right has passed, proceed to stand 26, caution jet blast	Tug 5, след преминаване на BDF A320 Ваше дясно, продължете до стоянка 26, внимание реактивна струя
	After the BDF A320 has passed, proceed to stand 26, Tug 5	След преминаването на BDF A320, продължавам до стоянка 26, Tug 5

	Checker 1, caution work in progress south side of taxiway Hotel	Checker 1, внимание работи се от южната страна на ПР Хотел
	Roger, Checker 1	Разбрано, Checker 1

	Fire 1, report your position	Fire 1, доложете местоположението си
	Fire 1, taxiway November by the maintenance hangar	Fire 1, на ПР Новембър до ремонтния хангар

Секция 3. Пресичане на ПИК

1. Водачите на автотранспортни средства внимателно следят позицията, до която са получили разрешение за придвижване, особено когато пътят включва пресичане на ПИК. Процедурите на различните летища могат да изискват придвижване до предварителен старт и след това даване на инструкция за пресичане на ПИК.
2. При никакви обстоятелства водачът не трябва да пресича ПИК, освен ако не е получил разрешение за това от РП.
3. Водачът не докладва „**ПИК свободна (runway vacated)**“, докато автотранспортното средство не освободи съответната ПИК.
4. За да се предотврати неразрешено излизане на ПИК, когато се издава разрешение за пресичане на ПИК, наименованието на съответния предварителен старт трябва да бъде включено в инструкцията. Водачът на автотранспортното средство трябва да поиска доуточняване преди излизане на ПИК, в случай че наименованието на предварителния старт не съответства на местоположението на автотранспортното средство или на исканото от водача разрешение.

	Ops 1, on the southern apron request proceed to northern apron via runway 27	Ops 1, на южния перон разрешете да продължа до северния перон през ПИК 27
	Ops 1, proceed holding point Delta via Juliett and Delta hold short of runway 27	Ops 1, продължете до Делта предварителен по Джулиет и Делта изчакайте на безопасно от ПИК 27
	Proceeding holding point Delta via Juliett and Delta holding short of runway 27, Ops 1	Продължавам до Делта предварителен по Джулиет и Делта изчакам на безопасно от ПИК 27, Ops 1
	Ops 1, holding point Delta runway 27 request cross	Ops 1, Делта предварителен ПИК 27 разрешете да пресека
	Ops 1, via Delta cross runway 27, report vacated via Sierra	Ops 1, по Делта пресечете ПИК 27, доложете свободна по Сиера
	Via Delta crossing runway 27, will report vacated via Sierra, Ops 1	По Делта пресичам ПИК 27, ще доложя свободна по Сиера, Ops 1
	Ops 1, runway 27 vacated	Ops 1, ПИК 27 свободна
	Ops 1, proceed to northern apron	Ops 1, продължете до северния перон
	Proceeding to northern apron, Ops 1	Продължавам до северния перон, Ops 1

5. Когато не е възможно да бъде дадено разрешение за пресичане на ПИК, РП може да даде алтернативни инструкции.

	Ops 1, on the southern apron request proceed to northern apron via runway 27	Ops 1, на южния перон разрешете да продължа до северния перон през ПИК 27
	Ops 1, negative, proceed to northern apron via perimeter road	Ops 1, забранявам, продължете до северния перон по обиколния път
	Proceeding to northern apron via perimeter road, Ops 1	Продължавам до северния перон по обиколния път, Ops 1

6. Водачът на автотранспортното средство трябва да получи разрешение от РП преди излизане на ПИК за изпълнение на специфична задача.

	Checker 1, holding point B request enter runway 09 for surface inspection	Checker 1, Браво предварителен разрешете на ПИК 09 за оглед
	Checker 1, via holding point Bravo enter runway 09, report vacated	Checker 1, по Браво предварителен разрешавам излизане на ПИК 09, доложите свободна
	Via holding point B entering the runway 09, wilco, Checker 1	По Браво предварителен излизам на ПИК 09, ще изпълня, Checker 1

7. Ръководителят на полети дава инструкции за освобождаване на ПИК от автотранспортното средство намиращо се на нея, когато се очаква кацане или излитане на ВС.

	Worker 21, vacate runway 27 via Echo, report vacated	Worker 21, освободете ПИК 27 по Еко, доложите свободна
	Vacating via Echo, wilco, Worker 21	Ще освободя по Еко, ще изпълня, Worker 21
	Worker 21, runway 27 vacated	Worker 21, ПИК 27 свободна
	Worker 21, roger	Worker 21, разбрано

8. Ръководителят на полети информира водача на автотранспортното средство за потенциално опасна ситуация и при необходимост дава инструкции за спиране на движението.

	Worker 21, stop immediately aircraft crossing ahead	Worker 21, спрете незабавно ВС пресича пред вас
	Stopping, Worker 21	Спирам, Worker 21

Секция 4. Буксиране на ВС от наземни автотранспортни средства

1. Водачите на автотранспортни средства искат разрешение за буксиране на ВС, като докладват на РП типа на ВС и друга необходима информация.

	Ground, Tug 9, request tow BDF A320 from stand 16 to hangar 3	Земя, Tug 9, разрешете буксиране на BDF A320 от стоянка 16 до хангар 3
	Tug 9, tow approved from stand 16 to hangar 3 via taxiway November	Tug 9, разрешавам буксиране от стоянка 16 до хангар 3 по ПР Новембър
	Tow approved from stand 16 to hangar 3 via taxiway November, Tug 9	Буксиране разрешено от стоянка 16 до хангар 3 по ПР Новембър, Tug 9

(празна страница)

Глава трета. Средства за обзор

Раздел 1. Въведение

1. Тази глава съдържа фразеология, която се използва за комуникация между органите за ОВД, използващи средства за обзор и ЕВС. Фразеологията, специфична за ОКП и Районен Контролен Център (РКЦ) е описана съответно в „Глава четвърта. Контрол на подхода“ и „Глава пета. Контрол на района“.
2. Изразът „**radar control (радарен контрол)**“ трябва да се използва само, когато се предоставя обслужване по КВД с помощта на радар. Обикновено позивната на органа за ОВД дава информация относно вида обслужване.
3. При обслужване на въздушното движение с използване на обзорни системи, информацията за курса на ВС, предавана от пилота и инструкциите давани от РП са в магнитни градуси.
4. Когато обслужването не може да се определи от позивната на органа за ОВД, РП информира ЕВС за вида му.

	BDF 347, radar control	BDF 347, под радарен контрол
	Radar control, BDF 347	Радарен контрол, BDF 347

	BDF 347, radar service terminated	BDF 347, радарното обслужване е прекратено
	Roger, BDF 347	Разбрано, BDF 347

	BDF 347, radar information	BDF 347, полетно-информационно обслужване с радар
	Roger, BDF 347	Разбрано, BDF 347

5. Екипажът на ВС трябва да бъде информиран, ако вид ОВД започва, приключва или се променя.

	On passing [geographical position or level] you will leave controlled airspace (type of service)	Пресичайки [географска позиция или ниво] вие ще напуснете контролираното ВП (вид обслужване)
---	--	--

	In [number] miles, you will leave controlled airspace (type of service)	След [число] мили вие ще напуснете контролираното ВП (вид обслужване)
---	---	---

	Leaving controlled airspace (type of service)	Напускайки контролираното ВП (вид обслужване)
---	---	---

Раздел 2. Оpozнаване на ВС

1. Преди започване на обслужване със системи за обзор, ВС трябва да бъде опознато от РП и информирано за това. Оpozнаването не е вид обслужване и ЕВС не бива да считат, че им се предоставя ОВД със системи за обзор, особено ако летят извън контролирано въздушно пространство. Фразите „**identified (опознат)**“ и „**radar contact (радарно опознат)**“ се използват за уведомяване, че ВС е опознато. Фразата „**radar contact**“ се използва в случай, че информацията е получена от радар.

	L-IZ, report heading	L-IZ, доложете курса
	L-IZ, heading 350	L-IZ, курс 350
	L-IZ, for identification turn left heading 320 degrees	L-IZ, за опознаване завийте наляво курс 320
	Left heading 320 degrees, L-IZ	Наляво курс 320, L-IZ

	L-IZ, identified 18 miles north-west of SNA VOR	L-IZ, опознат сте 18 мили северозападно от SNA VOR
	L-IZ	L-IZ

или

	L-IZ, radar contact 18 miles north-west of SNA VOR	L-IZ, опознат сте 18 мили северозападно от SNA VOR
	L-IZ	L-IZ

	L-IZ, not identified. Resume own navigation	L-IZ, не сте опознат. Продължете полета по собствена навигация
	Wilco, L-IZ	Ще изпълня, L-IZ

2. Инструкцията „**report heading (доклажете курса)**“ може да бъде разширена до „**report heading and level (доклажете курса и нивото)**“.

	L-IZ, report heading and level	L-IZ, доложете курса и нивото
	L-IZ, heading 350 altitude 2400 feet	L-IZ, курс 350 абсолютна височина 2400 фута

3. Екипажът на ВС трябва да бъде предупреден, ако опознаването е загубено или предстои да бъде прекратено, като при необходимост му се дават съответните инструкции.

	L-IZ, radar service terminated due radar failure. Contact Sofia Information 125.750	L-IZ, радарното обслужване е прекратено, поради отказ на радара. Връзка със София Информация на 125,750
	Roger, 125.750, L-IZ	Разбрано, 125,750, L-IZ

	L-IZ, will shortly be leaving radar cover, radar service terminated. Flight information service available from Sofia on 125.750	L-TD, скоро ще напуснете зоната на радарното покритие, радарното обслужване завърши. Полетно-информационно обслужване от София на 125,750
	L-IZ, changing to Sofia 125.750	L-IZ, връзка със София на 125,750
	L-IZ, roger	L-IZ, разбрано

	G-AB, will shortly lose identification temporarily due fade area. Remain this frequency	G-AB, опознаването скоро ще бъде загубено поради лошо покритие на средствата за обзор. Останете на тази честота
	Wilco, G-AB	Изпълнавам, G-AB

Раздел 3. Вторичен радар

1. Инструкциите, които могат да бъдат давани от РП на ЕВС относно използването на транспондера са представени в **таблица 3-1**. Назначаването на SSR код само по себе си не означава предоставяне на ОВД със средства за обзор.

Таблица 3-1

Фраза	Значение
Squawk [code]	Поставете указания код
Confirm squawk	Потвърдете кода, установен на транспондера
¹⁾ Reset squawk [code]	Поставете отново определения код
Squawk Ident	Включете специалния режим за опознаване на ВС
Squawk Mayday	Поставете код за бедствие
Squawk Standby	Включете режима Standby
Squawk Charlie	Включете режима за показания на височината
Check altimeter setting and confirm level	Проверете правилното поставяне на данните за налягането и потвърдете нивото
Stop squawk Charlie, wrong indication	Изключете режима за показания на височината, поради неправилни показания
²⁾ Confirm level Verify level	Проверете и потвърдете нивото
³⁾ Check selected level. Cleared level is [correct cleared level]	Проверете и потвърдете разрешеното ниво
Confirm you are squawking assigned code [code assigned to the aircraft by ATC]	Потвърдете, че код 7500 е въведен умишлено
⁴⁾ Check altimeter setting [correct altimeter setting]	Проверете и потвърдете правилното поставяне на данните за налягането
⁵⁾ Re-enter Mode S Aircraft Identification	Проверете и поставете отново опознавателния индекс на ВС в режим S

¹⁾ Не се използва в инструкции за смяна на кода;

²⁾ Използва се за уточняване точността на предаваната в режим С информация за нивото на ВС.

³⁾ Когато въведеното ниво се различава от разрешеното, РП не трябва да съобщават на честотата погрешно въведеното ниво, наблюдавано на екрана за въздушна обстановка. РП може да уточни несъответствието, използвайки фразеология. Изразът „**selected level**“ - „**въведено ниво**“ се използва както за полетно ниво, така и за височина.

- 4) Предаваната в режим S информация за барометрично налягане може да подпомогне предотвратяване нарушаването на поддържаното ниво. При наличие на такава информация и в случай на различия между даденото и въведеното налягане - QNH, РП уточнява несъответствията.
- 5) Когато предаваният от ВС опознавателен индекс в режим S (**Identification feature**) е различен от очаквания.

2. Екипажът на ВС трябва да отговаря на инструкциите за използване на транспондера с повторение на конкретните данни.

	BDF 347, squawk 6411	BDF 347, код 6411
	6411, BDF 347	6411, BDF 347

	BDF 347, squawk ident	BDF 347, включете опознаване
	Squawking ident, BDF 347	Включвам опознаване, BDF 347

	BDF 347, squawk 6411 and ident	BDF 347, код 6411 и включете опознаване
	6411 and ident, BDF 347	6411 и включвам опознаване, BDF 347

	BDF 347, confirm squawk	BDF 347, потвърдете кода
	6411, BDF 347	6411, BDF 347

	BDF 347, reset squawk 6411	BDF 347, поставете отново код 6411
	Resetting 6411, BDF 347	Поставям отново 6411, BDF 347

	BDF 347, check altimeter setting	BDF 347, проверете данните за настройка на висотомера
	1013 set, BDF 347	На висотомера е поставена стойност 1013, BDF 347

	BDF 347, confirm transponder operating	BDF 347, потвърдете, че транспондерът работи
	BDF 347, negative, transponder unserviceable	BDF 347, транспондерът не работи

Раздел 4. Векториране

1. ВС може да бъде векторирано с цел осигуряване на хоризонтална сепарация. Ако не се подразбира причината за това, ЕВС може да бъдат информирани за нея.

	BDF 347, for separation turn left heading 050 degrees	BDF 347, за сепариране завой наляво, курс 050
	Left heading 050 degrees, BDF 347	Наляво курс 050, BDF 347

2. За осигуряване на хоризонтална сепарация между ВС, при необходимост РП изисква информация за текущия курс на ВС и дава инструкции за продължаване на полета в този курс.

	BDF 347, continue present heading	BDF 347, продължете в този курс
	Continue heading, BDF 347	Продължавам в този курс, BDF 347

	BDF 347, report heading	BDF 347, доложете курса
	BDF 347, heading 050 degrees	BDF 347, курс 050 градуса
	BDF 347, continue heading 050 degrees	BDF 347, продължете в курс 050 градуса
	Continue heading 050 degrees, BDF 347	Продължавам в курс 050, BDF 347

	BDF 347, continue present heading and report that heading	BDF 347, продължете в същия курс и доложете този курс
	Continue heading 050 degrees, BDF 347	Продължавам в курс 050, BDF 347

3. Инструкциите за полет в определен курс могат да бъдат комбинирани с инструкции за изпълнение на завой.

	BDF 347, turn left 30 degrees and report heading	BDF 347, завийте наляво 30 градуса и доложете курса
	Turning left 30 degrees, new heading 285, BDF 347	Завивам наляво 30 градуса, новият курс е 285, BDF 347

	BDF 347, stop turn heading 240 degrees	BDF 347, спрете завоя в курс 240 градуса
	Stop turn heading 240 degrees, BDF 347	Спирам завоя в курс 240 градуса, BDF 347

	BDF 347, continue turn heading 240 degrees	BDF 347, продължете завоя до курс 240 градуса
	Continue turn heading 240 degrees, BDF 347	Продължавам завоя до курс 240 градуса, BDF 347

4. Текущият курс на ВС може да не е известен на РП, но той да инструктира ЕВС да лети в конкретен курс.

	L-IZ, fly heading 275	L-IZ, летете в курс 275
	Roger, turning left heading 275, L-IZ	Разбрано, завивам наляво, курс 275, L-IZ

	L-IZ, fly heading 275	L-IZ, летете в курс 275
	Roger, turning right 20 degrees heading 275, L-IZ	Разбрано, завивам надясно 20 градуса, курс 275, L-IZ

5. РП може да инструктира ЕВС да лети в определен курс след прелитане на конкретна точка.

	BDF 347, leave SNA VOR heading 245	BDF 347, след прелитане на SNA VOR летете в курс 245
	Leave SNA VOR heading 245, BDF 347	Курс 245 след прелитане на SNA VOR, BDF 347

6. След завършване на векторирането на ЕВС трябва да се дава инструкция за възобновяване на полета по собствена навигация и при необходимост РП да го информира за местоположението на ВС.

	BDF 347, turn left resume own navigation direct REKRA	BDF 347, завийте наляво, възобновете полета по собствена навигация, следвайте REKRA
	Wilco, turning left direct REKRA, BDF 347	Ще изпълня, завивам наляво, следвам REKRA, BDF 347

	L-IZ, resume own navigation RARIR, position is 15 miles southeast of SNA VOR	L-IZ, продължете полета по собствена навигация към RARIR местоположението ви е 15 мили, югоизточно от SNA VOR
	Wilco, L-IZ	Ще изпълня, L-IZ

	BDF 345, resume own navigation direct REKRA. Magnetic track 070 distance 27 miles	BDF 345, продължете полета по собствена навигация директно към REKRA. Магнитна пътна линия 070, разстояние 27 мили
	Direct REKRA, BDF 345	Директно към REKRA, BDF 345

7. При необходимост ЕВС може да бъде инструктиран да изпълни пълен завой на 360 градуса или орбита, с цел забавяне или осигуряване на необходимата сепарация между ВС. Примери за това са дадени в „Секция 5.“ на **Раздел 4** от **Глава първа**.

Раздел 5. Трафик информация и предотвратяване на сблъсък между ВС

1. Трафик информация за ВС, летящо по конфликтна траектория се предава от РП и съдържа:
 - а) относителна посока на конфликтното ВС, указана по 12-часовия циферблат на часовника; часовете 10, 11 и 12 се произнасят съответно „**ten (десет)**“, „**eleven (единадесет)**“ и „**twelve (дванадесет)**“;
 - б) разстояние до конфликтното ВС;
 - в) посока на полета на конфликтното ВС;
 - г) нивото и относителна скорост на конфликтното ВС или типа ВС, ако са известни. Нивото може да се предава като относителна стойност с фразите „**[number] feet [above/below] ([число] фута [отгоре/отдолу])**“ или „**same level (на същото ниво)**“.

	BDF 345, unknown traffic 1 o'clock 3 miles opposite direction fast moving	BDF 345, неизвестно ВС на 1 часа, на 3 мили в насрещно направление, движи се бързо
	Looking out, BDF345	Търся го, BDF345
	BDF 345, traffic in sight	BDF 345 виждам трафика

	BDF 345, request climb FL 380	BDF 345, разрешете набор до ПН 380
	BDF 345, maintain FL 360, traffic 10 o'clock 7 miles crossing left to right 1000 feet above, A320	BDF 345, поддържайте ПН 360, трафик на 10 часа 7 мили пресича от ляво надясно 1000 фута отгоре, A320
	Maintaining FL 360, BDF 345	Поддържам ПН 360, BDF 345

2. В зависимост от обстоятелствата, векториране може да бъде предложено от РП или поискано от ЕВС. РП информира ЕВС за разрешаване на конфликтната ситуация.

	BDF 345, unknown traffic 10 o'clock 11 miles crossing left to right fast moving	BDF 345, неизвестен трафик, на 10 часа, на 11 мили, пресича от ляво надясно, движи се бързо
	Negative contact, request vectors, BDF 345	Нямам контакт, искам курсове, BDF 345
	BDF 345, turn left heading 050	BDF 345, завой наляво курс 050
	Left heading 050, BDF 345	Завой наляво курс 050, BDF 345
	BDF 345, clear of traffic, resume own navigation direct REKRA	BDF 345, конфликтът е отстранен, продължете полета по собствена навигация директно към REKRA
	Direct REKRA, BDF 345	Директно към REKRA, BDF 345

	L-IZ, traffic 2 o'clock 5 miles northbound Cherokee same level	L-IZ, трафик на 2 часа, 5 мили, Чероки, северно направление, на същото ниво
	Looking out, L-IZ	Търся го, L-IZ
	L-IZ, do you want vectors	L-IZ, искате ли курсове
	L-IZ, negative vectors, traffic in sight	L-IZ, не искам курсове, виждам трафика
	L-IZ	L-IZ

	L-IZ, clear of traffic resume own navigation direct REKRA magnetic track 350 distance 13 miles	L-IZ, конфликтът е разрешен, възобновете полета по собствена навигация директно към REKRA. Магнитна пътна линия 350, разстояние 13 мили
	Wilco, L-IZ	Ще изпълня, L-IZ

3. В случай на непосредствен риск от сблъсък или опасност от неосигуряване на минимална сепарация, РП дава инструкции за предотвратяването им. Могат да се използват изразите „avoiding action“ и „to avoid traffic (избягване на трафик)“.

	L-IZ, avoiding action, turn left immediately heading 270 degrees traffic 10 o'clock 5 miles crossing left to right	L-IZ, маньовър за избягване на трафик, незабавно завой наляво курс 270, трафик на 10 часа, 5 мили, пресича от ляво надясно
	Left heading 270 degrees, L-IZ	Завой наляво, курс 270, L-IZ

	L-IZ, avoiding action descend immediately FL 280. Traffic 12 o'clock, 10 miles opposite direction, same level	L-IZ, маньовър за избягване на трафик. Незабавно снижавайте ПН 280, трафик на 12 часа, 10 мили, в насрещно направление, на същото ниво
	Descend immediately FL 280, L-IZ	Незабавно снижавам ПН 280, L-IZ

	BDF 345, turn right immediately heading 110 to avoid traffic 12 o'clock 4 miles	BDF 345, незабавно завийте надясно, курс 110 за избягване на трафик на 12 часа, 4 мили
	Right heading 110, BDF 345	Надясно курс 110, BDF 345
	BDF 345, clear of traffic resume own navigation direct REKRA	BDF 345, конфликтът е разрешен, възобновете полета по собствена навигация към REKRA
	Direct REKRA, BDF 345	Директно REKRA, BDF 345

Раздел 6. Предупреждение MSAW

1. При наличие на предупреждение за снижение под минималната безопасна височина (**MSAW**) за полет, с предоставено обслужване по КВД, РП информира ЕВС и издава съответни инструкции.

	BDF 345, low altitude warning, check your altitude immediately, QNH is 1006, the minimum flight altitude is 1450 feet	BDF 345, предупреждение MSAW. Незабавно проверете височината си, QNH 1006, минималната височина е 1450 фута
---	---	---

	BDF 345, terrain alert climb to 2000 feet QNH 1006	BDF 345, предупреждение за сближение с терена. Набирайте 2000 фута QNH 1006
---	--	---

Раздел 7. Информация за основно движение

1. Основно движение е трафик, който за определен период от време ще бъде сепариран на по-малка от определената минимална норма за сепарация. Информацията за основно движение, предавана на ВС включва:
 - а) посока на полета на конфликтното ВС;
 - б) тип на конфликтното ВС;
 - в) нивото на конфликтното ВС и разчетното време над точка за доклад; или за ВС, пресичащо нивото на друго ВС на по-малка от определената минимална норма за сепарация - разчетно време над точката за доклад, намираща се най-близо до мястото, в което ВС ще пресекат нивата си;
 - г) други алтернативни разрешения.

	BDF 347, essential traffic information, a westbound B737 maintaining FL 80 estimating SNA at 50, descend FL 90	BDF 347, информация за основно движение, B737 в западно направление, поддържащ ПН 80 разчита SNA в 50-а минута, снижавайте ПН 90
---	--	--

(празна страница)

Глава четвърта. Контрол на подхода

Раздел 1. Отлитане по ППП

1. Екипажите на ВС, изпълняващи схеми за стандартно отлитане (**SID**) или отлитане по алтернативно трасе (включително и тези извън контролирано въздушното пространство), трябва да предоставят следната информация при установяване на първоначален контакт с органа за ОВД:
 - а) позивна на ВС;
 - б) наименование на схемата за стандартно отлитане или алтернативна пътна линия за отлитане;
 - в) текущо или пресичано в момента полетно ниво/височина;
 - г) разрешено полетно ниво/височина за набор (т.е. първото полетно ниво/височина, което ВС ще поддържа, ако не е зададено друго. Например, при схема за стандартно отлитане, която включва стъпаловиден профил на набор, първоначалното полетно ниво/височина на набор ще бъде първото такова, определено в профила).

	Sofia Approach, LZ-VVD OGOTA 4U, passing altitude 2300 feet climbing FL 200	София Подход, LZ-VVD OGOTA 4U, пресичам абсолютна височина 2300 фута, набирам ПН 200
	LZ-VVD, Sofia Approach, roger	LZ-VVD, София Подход, разбрано

	Sofia Approach, LZ-VVD, after departure heading 070, passing altitude 2300 feet climbing FL 200	София Подход, LZ-VVD, след отлитане курс 070, пресичам абсолютна височина 2300 фута набирам ПН 200
	LZ-VVD, Sofia Approach, roger	LZ-VVD, София Подход, разбрано

2. При отлитане от летище, на което в схемите за стандартно отлитане по прибори (**SID**) са публикувани ограничения по максимална приборна скорост (**IAS**) и в случай, че дадено ВС не е в състояние да изпълни тези ограничения, ЕВС може да поиска разрешение за увеличение на скоростта.

	Sofia Approach, LZ-VVD, request 270 knots due configuration	София Подход, LZ-VVD, разрешете скорост 270 възела, поради конфигурация
	LZ-VVD, 270 knots approved	LZ-VVD, 270 възела разрешавам

или

	LZ-VVD, no ATC speed restriction	LZ-VVD, без КВД ограничения на скоростта
---	----------------------------------	--

или

	LZ-VVD, negative, maintain 250 knots	LZ-VVD, не мога да разреша, поддържайте 250 възела
	Speed 250 knots, LZ-VVD	Скорост 250 възела, LZ-VVD

или

	No speed restriction, LZ-VVD	Без ограничения на скоростта, LZ-VVD
---	------------------------------	--------------------------------------

или

	Maintaining 250 knots, LZ-VVD	Поддържам 250 възела, LZ-VVD
---	-------------------------------	------------------------------

3. При необходимост, като допълнение към разрешението по КВД, РП дава инструкции за осигуряване на сепарация на ВС, отлитащи по ППП.

	Sofia Approach, LZ-VVD, after departure runway 09, heading 120, passing altitude 2700 feet	София Подход, LZ-VVD, след излитане от ПИК 09, курс 120, пресичам абсолютна височина 2700 фута
	LZ-VVD, Sofia Approach, due traffic continue heading 120 until passing altitude 6000 feet, then direct NIKTI	LZ-VVD, София Подход, поради трафик продължете в курс 120 до пресичане на абсолютна височина 6000 фута, след това директно към NIKTI
	Heading 120 until passing altitude 6000 feet then route direct NIKTI, LZ-LVD	Курс 120 до пресичане на абсолютна височина 6000 фута, след това директно към NIKTI, LZ-LVD
	L-VD, report passing altitude 6000 feet	L-VD, доложете пресичане на абсолютна височина 6000 фута
	Wilco, L-VD	Ще изпълня, L-VD
	L-VD, passing altitude 6000 feet routing direct NIKTI	L-VD, пресичам абсолютна височина 6000 фута директно към NIKTI

4. Визуално отлитане („**visual departure**“) е отлитане на ВС, изпълняващо полет по ППП, когато част или цялата процедура за отлитане по прибори (в т.ч. и схемата за стандартно отлитане по прибори SID) не се изпълнява и отлитането се осъществява визуално по земни ориентири.

Забележка: Визуални отлитания могат да бъдат изпълнени по искане на пилота или по предложение на РП със съгласието на пилота.

	LZ-BBN, Varna Approach advise able to accept visual departure direct BALIK until altitude 6000 feet	LZ-BBN, Варна Подход в състояние ли сте да изпълните визуално отлитане директно към BALIK до абсолютна височина 6000 фута
	Request visual departure direct BALIK until altitude 6000 feet, LZ-BBN	Разрешете визуално отлитане директно към BALIK до абсолютна височина 6000 фута, LZ-BBN

Раздел 2. Отлитане по ПВП

1. Ръководителят на полети дава информация на отлитащо по ПВП ВС за известни ВС, с цел съдействие на ЕВС при осигуряване на сепарация.

	LZ-BBN, traffic information, 11 o'clock, 3 miles, same level, opposite direction, Cessna 142, report in sight.	LZ-BBN, трафик информация, на 11 часа, 3 мили, същото ниво, насрещно направление, Cessna 142, доложете виждане
	Wilco, LZ-BBN	Ще изпълня, LZ-BBN

2. Екипажът на ВС трябва да доложи за напускането на района на отговорност на органа за контрол на подхода.

	Sofia Approach, LZ-BBN, passing the control zone boundary	София Подход, LZ-BBN, пресичам границата на района Ви на отговорност
	LZ-BBN, contact Sofia Information 130.6	LZ-BBN, връзка със София Информация на 130,6



Раздел 3. Долитане по ППП

1. Въздухоплавателно средство, изпълняващо полет в контролирано въздушно пространство, получава разрешение за снижение от РП от РКЦ до точката за предаване на контрола на ВС между РКЦ и ОКП. Ръководителят на полети от ОКП може да разреши последващо снижение на ВС и при първоначална връзка информира ЕВС за типа на подхода, който да очаква.

	Sofia Approach, LZ-TUR, descending FL 150 inbound NISVA, information Charlie	София Подход, LZ-TUR, снижавам ПН 150 към NISVA, информация Чарли
	LZ-TUR, Sofia Approach, cleared direct to BENIL descend to altitude 11 000 feet, QNH 1008	LZ-TUR, София Подход, разрешавам директно към BENIL снижавайте до абсолютна височина 11 000 фута, QNH 1008
	Descending to altitude 11 000 feet, QNH 1008 direct to BENIL, LZ-TUR	Снижавам до абсолютна височина 11 000 фута, QNH 1008, директно към BENIL, LZ-TUR
	L-UR, expect straight-in ILS approach runway 09	L-UR, очаквайте подход от права по ILS за ПИК 09
	Straight-in ILS approach runway 09, L-UR	Подход от права по ILS за ПИК 09, L-UR

	Varna Approach, BUC 2101, descending FL 150 inbound TOTKA, information Oscar	Варна Подход, BUC 2101, снижавам FL 150 към TOTKA, информация Оскар
	BUC 2101, Varna Approach, cleared TOTKA 2C arrival, descend to altitude 4000 feet, QNH 1008	BUC 2101, Варна Подход, разрешавам TOTKA 2C схема за стандартно долитане, снижавайте до абсолютна височина 4000 фута, QNH 1008
	Cleared TOTKA 2C ARRIVAL, descending to altitude 4000 feet, QNH 1008, BUC 2101	Разрешена TOTKA 2C схема за стандартно долитане, снижавам до абсолютна височина 4000 feet, QNH 1008, BUC 2101
	BUC 2101, after WRN cleared VOR/DME approach runway 27, report established	BUC 2101, след WRN разрешавам VOR/DME подход за ПИК 27, доложете захват
	After WRN cleared VOR/DME approach runway 27, will report established, BUC 2101	След WRN разрешен VOR/DME подход за ПИК 27, ще доложат захват, BUC 2101

Забележка: В горните примери **TOTKA 2C** е **STAR** за ПИК 27, а **WRN** е **IAF** за ПИК 27.

2. Долитащи ВС, изпълняващи полети по ППП в неконтролирано въздушно пространство и навлизащи в летищен контролиран район, искат разрешение от РП за вход в контролираното въздушно пространство.

	Sofia Approach, LZ-TUR	София Подход, LZ-TUR
	LZ-TUR, Sofia Approach, pass your message	LZ-TUR, София Подход, предайте вашето съобщение
	LZ-TUR, DA42, from Athens, 20 miles southeast of EVIVI IFR, FL 100 estimating zone boundary 20 information Charlie	LZ-TUR, DA42, от Атина, 20 мили югоизточно от EVIVI по ППП, ПН 100 разчитам на границата на района ви на отговорност в 20-та минута информация Чарли
	L-UR, cleared direct to BENIL, enter controlled airspace at FL 100	L-UR, разрешавам директно към BENIL, вход в контролираното въздушно пространство на ПН 100

или

	L-UR, remain outside controlled airspace, time is 11, expect joining clearance at 21	L-UR, останете извън контролираното въздушно пространство, сега е 11-та минута, очаквайте разрешение за вход в 21-ва минута
	Remaining outside controlled airspace, L-UR	Оставам извън контролираното въздушно пространство, L-UR

3. Въздухоплавателно средство, летящо по ППП, може да изпълни визуален подход за кацане по предложение на РП със съгласието на ЕВС или по искане на екипажа и с разрешение на РП. Искането от страна на ЕВС за визуален подход не предполага, че ВС лети във визуални метеорологични условия, а само, че определени изисквания от процедурата за визуален подход са изпълнени и че ЕВС може да поддържа визуален контакт с терена. Полетът продължава в съответствие с правилата за полети по прибори.

	Sofia Approach, LZ-TUR, over ETROL 7000 feet field in sight, request visual approach	София Подход, LZ-TUR, на ETROL на 7000 фута виждам летището, разрешете визуален подход
	LZ-TUR, cleared visual approach runway 27	LZ-TUR, разрешавам визуален подход ПИК 27
	Cleared visual approach runway 27, LZ-TUR	Разрешен визуален подход ПИК 27, LZ-TUR

	LZ-TUR, advise able to accept visual approach runway 27 right hand circuit	LZ-TUR, доложете възможност за изпълнение на визуален подход ПИК 27 с десен завой
	Field in sight, request visual approach runway 27 right hand circuit, LZ-TUR	Виждам летището, разрешете визуален подход за ПИК 27 с десен завой, LZ-TUR
	L-UR, position 10 miles NW of SOF VOR, cleared visual approach runway 27 right hand circuit	L-UR, местоположението Ви е 10 мили северозападно от SOF VOR, разрешавам визуален подход ПИК 27 с десен завой

4. Когато се изпълняват последователни визуални подходи, РП дава разрешение за подход на второто ВС, след доклад на екипажа, че наблюдава ВС отпред.

	Sofia Approach, LZ-TUR, field in sight, request visual approach	София Подход, LZ-TUR, виждам летището, разрешете визуален подход
	LZ-TUR, number two in traffic, preceding aircraft A330 7 miles ahead, report in sight	LZ-TUR, вие сте номер две за кацане, предходното ВС е A330 7 мили пред вас, доложете виждане
	LZ-TUR, traffic in sight	LZ-TUR, виждам ВС
	L-UR, cleared visual approach runway 27 with left hand circuit, maintain own separation from preceding A330 (caution wake turbulence)	L-UR, разрешавам визуален подход ПИК 27 с ляв завой, поддържайте собствена сепарация с A330 пред Вас (внимание турбулентност от спътна струя)

5. Екипажът на ВС може да поиска от РП подробно описание на маньоврите в зоната за изчакване, включително в случаите, когато зоните са публикувани.
6. Когато пилотът поиска подробно описание на маньоврите в зоната за изчакване, РП предава необходимата информация съгласно **Глава първа, Раздел 4, Секция 5, т. 3.**
- 6.1. Пример за зона за изчакване без използване на навигационно средство:

	LZ-TUR, hold at ETROL FL 140 expect onward clearance at time 40	LZ-TUR, изпълнете зона за изчакване на ETROL на ПН 140 очаквайте следващо разрешение в 40-та минута
	Holding at ETROL FL 140, request holding instructions, LZ-TUR	Зона за изчакване на ETROL на ПН 140, искам инструкции по процедурата за изчакване, LZ-TUR
	LZ-TUR, hold at ETROL FL 140 inbound track 240 turns right, outbound time 2 minutes	LZ-TUR, изпълнете зона за изчакване на ETROL на ПН 140, пътна линия за вход в зоната 240, десни завои, време за полет по правия участък 2 минути

6.2. Пример за зона за изчакване с използване на навигационно средство:

	LZ-TUR, request holding procedure	LZ-TUR, искам процедура (зона) за изчакване
	LZ-TUR, hold on the 265 radial of GOL VOR/DME between 15 mile and 20 miles DME, FL 160 inbound track 085 turns right, expected approach time 1020	LZ-TUR, изпълнете зона за изчакване на радиал 265 от GOL VOR/DME между 15-та и 20-та миля DME на ПН 160, пътна линия за вход в зоната 085, десни завои, очаквано време за подход 1020

7. Визуално маневриране за подход (**circling approach**) е процедура за подход по прибори, последвана от визуален маньовър за кацане на ПИК, различна от тази, за която се изпълнява инструменталният подход. Тази процедура се използва при невъзможност за кацане на ПИК с подход по прибори, най-често при сложна МТО обстановка (посока и скорост на вятъра).

	Burgas Approach, LZ-TUR, request circling approach runway 04	Бургас Подход, LZ-TUR, искам визуално маневриране за ПИК 04
	LZ-TUR, Burgas Approach cleared ILS approach runway 22 followed by circling to runway 04	LZ-TUR, Бургас Подход разрешавам подход по ILS за ПИК 22 последван от визуално маневриране за ПИК 04

Раздел 4. Долитане по ПВП

1. В съответствие с публикуваните за дадено летище процедури, преди долитащото по ПВП ВС да навлезе в летищния контролиран район и/или контролираната зона, ЕВС установява комуникация с ОКП или ЛКК и иска инструкции от РП за продължаване на полета. Ако на летището се осигурява **ATIS**, пилотът потвърждава получаването на тази информация. Ако няма осигурен **ATIS**, то съответният орган за КВД предава актуалната информация за летището.

	Sofia Approach, LZ-VVD	София Подход, LZ-VVD
	LZ-VVD, Sofia Approach, pass your message	LZ-VVD, София Подход предайте вашето съобщение
	LZ-VVD, C172 VFR from Plovdiv to Sofia 3000 feet, estimating LBSEA 15 LBSSH 29, information Golf	LZ-VVD, C172 ПВП от Пловдив за София 3000 фута, разчитам LBSEA 15 LBSSH 29, информация Голф
	LZ-VVD, cleared direct to LBSSH not above 4000 feet SOFIA QNH 1009, traffic C152 opposite direction 2500 feet estimating LBSEA 14	LZ-VVD, разрешавам директно към LBSSH не по-високо от 4000 фута София QNH 1009, трафик C152 в насрещно направление, 2500 фута разчита LBSEA 14
	Cleared direct to LBSSH, not above 4000 feet SOFIA QNH 1009, traffic in sight, LZ-VVD	Разрешено директно към LBSSH, не по-високо от 4000 фута София QNH 1009, виждам трафика, LZ-VVD
	LZ-VVD, expect final visual approach runway 09 right hand circuit, next report aerodrome in sight	LZ-VVD, очаквайте финален визуален подход с десен завой за ПИК 09, доложете виждане на летището
	Expecting visual approach runway 09 right hand circuit, wilco, LZ-VVD	Очаквам финален визуален подход с десен завой за ПИК 09, ще изпълня, LZ-VVD

Забележка: **LBSEA** е входно/изходна точка от публикуваните трасета за полети по ПВП в контролираната зона. **LBSSH** е точка от публикуваните трасета за полети по ПВП, от която започва финалният визуален подход за кацане.

Раздел 5. Полети по ОПВП

1. Разрешение за полет по особените правила за визуални полети (ОПВП) се дава при поискване от ЕВС.
2. Екипажът на ВС, изпълняващо полети по ОПВП трябва да:
 - 2.1. изпълнява инструкциите дадени от РП;
 - 2.2. управлява ВС спрямо ограниченията на свидетелството си за правоспособност.
3. При необходимост РП дава допълнителни инструкции за напускане на контролираната зона на ВС, извършващи полет по ОПВП.

	LZ-VVD, Sofia airport visibility less than 5000 metres, advise intentions	LZ-VVD, видимостта на летище София е под 5000 метра, доложете вашите намерения
	LZ-VVD, over LBSEC, request special VFR clearance to Ihtiman airport	LZ-VVD, на LBSEC, разрешете да продължа по ОПВП към летище Ихтиман
	LZ-VVD, cleared to LBSEA via LBSEB, maintain Special VFR not above altitude 6000 feet	LZ-VVD, разрешено към LBSEA през LBSEB по ОПВП, не по-високо от абсолютна височина 6000 фута
	Cleared to LBSEA via LBSEB, maintaining Special VFR not above altitude 6000 feet, LZ-VVD	Разрешено към LBSEA през LBSEB по ОПВП, не по-високо от абсолютна височина 6000 фута, LZ-VVD
	LZ-VVD, correct	LZ-VVD, правилно

Забележка: **LBSEA** е входно/изходна точка от публикуваните трасета за полети по ПВП в контролираната зона. **LBSEB** е точка от публикуваните трасета по ПВП.

Раздел 6. Векториране за финален подход

1. Ръководителят на полети извършва векториране на подходящо за кацане ВС, като го насочва към точка, от която екипажът може да изпълни подхода за кацане с помощта на навигационни средства, или към точка, от която той може да осъществи визуален подход за кацане.

	Sofia Approach, LZB 433, Airbus A320, FL 150 approaching NISVA, information Golf	София Подход, LZB 433, Еърбъс А320 ПН 150, подхождам NISVA, информация Голф
	LZB 433, Sofia Approach identified, direct to BENIL, descend to altitude 11 000 feet, QNH 1017	LZB 433, София Подход опознат сте, директно към BENIL, снижавайте до абсолютна височина 11 000 фута, QNH 1017
	Direct to BENIL, descending to altitude 11 000 feet by QNH 1017, LZB 433	Директно към BENIL, снижавам до абсолютна височина 11 000 фута QNH 1017, LZB 433
	LZB433, information India, expect [vectoring/vectors] for ILS approach RWY 09	LZB 433, информация Индия, очаквайте [векториране/курсове] за ILS подход на ПИК 09
	Will check India, expect [vectoring/vectors] for ILS RWY 09, LZB 433	Ще прослушам информация Индия, очаквам [векториране/курсове] за ILS подход на ПИК 09, LZB 433
	LZB 433, turn right heading 130, descend to altitude 5000 feet, cleared ILS approach RWY 09, report established	LZB 433, завой надясно курс 130, снижавайте до абсолютна височина 5000 фута, разрешен подход по ILS ПИК 09, доложете захват
	Turning right heading 130, descending to altitude 5000 feet, cleared ILS approach RWY 09, will report established, LZB 433	Завой надясно курс 130, снижавам до абсолютна височина 5000 фута, разрешен подход по ILS ПИК 09, ще доложа захват, LZB 433

	Sofia Approach, DLH 5CU, Airbus A321, FL 220 approaching NISVA, information V, request vectors for visual approach RWY 27, right hand circuit	София Подход, DLH 5CU, Еърбъс А321 ПН 220, подхождам NISVA, информация Виктор. Искам курсове за визуален подход на ПИК 27 с десен завой
	DLH 5CU, Sofia Approach identified, track to SOF VOR, descend to altitude 8000 feet QNH 1012, expect visual approach RWY 27 right hand circuit	DLH 5CU, София Подход опознат сте, директно към SOF VOR, снижавайте до абсолютна височина 8000 фута QNH 1012, очаквайте визуален подход на ПИК 27 с десен
	Track to SOF VOR, descend to altitude 8000 feet QNH 1012, DLH 5CU	Директно към SOF VOR, снижавам до абсолютна височина 8000 фута QNH 1012, DLH 5CU
	DLH 5CU, descend to altitude 5000 feet, report RWY in sight	DLH 5CU, снижавайте до абсолютна височина 5000 фута, доложете виждане на ПИК
	Descending to altitude 5000 feet wilco, DLH 5CU	Снижавам до абсолютна височина 5000 фута, ще изпълня, DLH 5CU
	Sofia Approach, DLH 5CU, RWY in sight	София Подход, DLH 5CU, виждам ПИК
	DLH 5CU, position 4 miles NW of the RWY, cleared visual approach RWY 27 right hand circuit, report on final	DLH5 CU, позицията Ви 4 мили СЗ от ПИК, разрешавам визуален подход за ПИК 27 с десен, доложете на финала
	Cleared visual approach RWY 27 right hand circuit, report on final, DLH 5CU	Разрешен визуален подход за ПИК 27 с десен, ще доложа на финала, DLH 5CU
	On final RWY 27, DLH 5CU	На финала, ПИК27, DLH 5CU

2. В случай, че векторирането не е достатъчно за да се поддържа сепарацията между две или повече ВС, РП може да наложи ограничения по скорост.

	BDF 347, report indicated speed	BDF 347, доложете приборна скорост
	250 knots, BDF 347	250 възела, BDF 347
	BDF 347, for [spacing/sequencing/separation] reduce speed to 210 knots	BDF 347, за [дистанция/подреждане/сепарация] намалете скоростта до 210 възела
	210 knots, BDF 347	210 възела, BDF 347

	BDF 345, report indicated speed	BDF 345, доложете приборна скорост
	250 knots, BDF 345	250 възела, BDF 345
	BDF 345, reduce to minimum clean (approach) speed	BDF 345, намалете скоростта до минимална в чиста конфигурация (минимална скорост за подход)
	Reducing to minimum clean (approach) speed, BDF 345	Намаляваме скоростта до минимална в чиста конфигурация (минимална скорост за подход), BDF 345

3. В случай, че се налага ВС да бъде векторирано през пътната линия на финалния подход, преди да се нареди за подход по ILS от обратната страна (**joining the approach from the opposite side**), РП трябва да уведоми за това ЕВС, преди ВС да я е пресякъл.

	BDF 347, this turn will take you through the localizer for sequencing	BDF 347, този завой ще ви изведе от другата страна на курса за кацане за подреждане
	Roger, BDF 347	Разбрано, BDF 347

	BDF 347, taking you through the localizer for separation	BDF 347, водя Ви през курса за кацане за осигуряване на сепарация
	Roger, BDF 347	Разбрано, BDF 347

4. Когато изменението на скоростта е недостатъчно, за да се осигури сепарация между ВС, РП може да даде следните инструкции на ВС:

	AZA 505, make a three sixty, turn left for delaying action	AZA 505 изпълнете ляв завой на 360 за забавяне
	Three sixty turn left, AZA 505	Ляв завой на 360, AZA 505

5. Ръководителят на полети векторира ВС, докато захване курса за кацане (**localizer**).

	L-TG, 12 miles from touchdown turn right heading 240 degrees closing localizer from the right	L-TG, 12 мили от точка на опиране, завийте надясно курс 240, приближавате курса за кацане от дясно
	Right heading 240 degrees, L-TG	Надясно курс 240, L-TG

6. Когато РП издаде инструкция за снижение до височина, която съответства на публикуваната височина за захват на глисадата на **ILS**, РП може да разреши на EBC подход по **ILS**.

	L-TG, on present heading descend to altitude 5000 feet, cleared ILS approach RWY 27	L-TG, в този курс снижавайте до абсолютна височина 5000 фута, разрешен ILS подход ПИК 27
	On present heading descend to altitude 5000 feet, cleared ILS approach RWY 27, L-TG	В този курс снижавам до абсолютна височина 5000 фута, разрешен ILS подход ПИК 27, L-TG

7. За да е сигурен, че ВС е захванало **ILS** (курса за кацане), РП обикновено иска потвърждение за това от EBC.

	L-TG, report [ILS 27 established/established on the localizer RWY 27]	L-TG, доложете [захват по ILS 27/захват по курса за кацане на ПИК 27]
	Wilco, L-TG	Ще изпълня, L-TG
	[ILS/Localizer] established RWY 27, L-TG	Имам захват по [ILS/курса за кацане] на ПИК 27, L-TG

8. Снижение по глисадата от ниво, което се намира по-високо от публикуваното ниво за захват.

	L-TG, when established on localizer RWY 27, descend with the glidepath, QNH 1011	L-TG, когато имате захват по курса за кацане на ПИК 27, снижавайте по глисада, QNH 1011
---	--	---

	When established on localizer RWY 27, descend with the glidepath QNH 1011, L-TG	Когато имам захват по курса за кацане на ПИК 27, снижавам по глисада, QNH 1011, L-TG
---	---	--

9. Когато е необходимо, за осигуряване на сепарация или подреждане за кацане на ВС, за да бъде сигурен, че ВС няма да започне снижение преди да му бъде издадено разрешение, РП използва следната фразеология:

	AFL 201, report established on localizer RWY 27, maintain (level/altitude)	AFL 201, доложете захват по курса за кацане на ПИК 27, поддържайте (ниво/абсолютна височина)
	Wilco, RWY 27, maintaining (level/altitude), AFL 201	Ще изпълня, ПИК 27, поддържам (ниво/абсолютна височина), AFL 201
	Localizer RWY 27 established, AFL 201	Имам захват по курса за кацане на ПИК 27, AFL 201

10. Когато има възможност ВС да продължи снижението си до захват по глисадата, РП дава инструкция за снижение и разрешава подход по **ILS**.

	AFL 201, descend to altitude 4500 feet, cleared ILS approach RWY 27	AFL 201, снижавайте до абсолютна височина 4500 фута, разрешавам подход по ILS на ПИК 27
	Descending to altitude 4500 feet, cleared ILS approach RWY 27, AFL 201	Снижавам до абсолютна височина 4500 фута, разрешен подход по ILS на ПИК 27, AFL 201

	AFL 201, descend to altitude 4500 feet, cleared ILS approach RWY 27, report on glidepath	AFL 201, снижавайте до абсолютна височина 4500 фута, разрешен подход по ILS на ПИК 27, доложете на глисада
	Descending to altitude 4500 feet, cleared ILS approach RWY 27, we'll report on glidepath, AFL 201	Снижавам до абсолютна височина 4500 фута, разрешен подход по ILS на ПИК 27, ще доложим на глисада, AFL 201

Забележка: За да е сигурен, РП може да изиска потвърждение от ЕВС за захват по глисадата.

Раздел 7. Подход по VOR

1. Подход по **VOR** е процедура за подход по прибори за определени летища и ПИК, на които финалните пътни линии са определени от **VOR** радиали. Някои **VOR** процедури може да включват маркери или **DME** за осигуряване на информация за отдалечение. ВС също така могат да бъдат и векторирани към финалната пътна линия, определена от **VOR**.

	BDF 347, Sofia Approach, turn left heading 300, descend to altitude 4000 feet, cleared to intercept radial 091 SOF VOR, report established	BDF 347, София Подход, завой наляво курс 300, снижавайте до абсолютна височина 4000 фута, разрешен захват на радиал 091 SOF VOR, доложете захват
	Turn left heading 300, descending to altitude 4000 feet, cleared to intercept radial 091 from SOF VOR, Wilco, BDF 347	Наляво курс 300, снижавам до абсолютна височина 4000 фута, разрешен захват на радиал 091 от SOF VOR, ще изпълня, BDF 347

или

	BDF 347, Sofia Approach, turn left heading 300, descend to altitude 4000 feet, cleared VOR approach RWY 27, Report on radial 091 SOF VOR.	BDF 347, София Подход, завой наляво курс 300, снижавайте до абсолютна височина 4000 фута, разрешен подход по VOR ПИК 27, доложете на радиал 091 SOF VOR
	Left heading 300, descending to altitude 4000 feet, cleared VOR approach RWY 27, will report on radial 091 SOF VOR, BDF 347	Наляво курс 300, снижавам до абсолютна височина 4000 фута, разрешен подход по VOR ПИК 27, Ще доложя на радиал 091 SOF VOR, BDF 347

2. РП предава информация за отдалечението на ВС от прага на ПИК и разрешава подход когато ВС е на пътната линия за финален подход.

	BDF 347, established on radial 091 SOF VOR	BDF 347, захват на радиал 091 SOF VOR
	BDF 347, position 10 miles from touchdown, cleared VOR approach RWY 27	BDF 347, позиция 10 мили до точка на опирание, разрешен подход по VOR ПИК 27
	Cleared VOR approach RWY 27, BDF 347	Разрешен подход по VOR ПИК 27, BDF 347

Забележка: Радиал 091 **SOF** определя пътната линия за финален подход на ПИК 27.

Раздел 8. Фразеология за RNAV/GNSS

1. Процедурите за долитане, подход и отлитане по прибори с използване на **RNAV (Area Navigation)**, са възможни за изпълнение само от подходящо оборудвани ВС, на специално оборудвани за такъв вид подход летища. Настоящият раздел описва фразеологията, която се използва при този вид подход.
2. Разрешение за полет от текущото местоположение на ВС директно към конкретна пътна точка и след това продължаване по процедура за долитане по зонална навигация (**RNAV TRANSITION**) или по процедура за подход по зонална навигация (**RNAV approach**).
- 2.1. РП дава инструкции за снижение на ЕВС, като отчита минималните височини при векториране и терена:

	WZZ 6KT, cleared ESENA 1D transition, proceed direct BG362, descend to altitude 4000 feet, QNH 1019	WZZ 6KT, разрешавам ESENA 1D transition, следвайте директно към BG362, снижавайте до абсолютна височина 4000 feet, QNH 1019
---	---	---

	WZZ 6KT, expect RNAV approach RWY 04, proceed direct BG362, descend to altitude 7000 feet, QNH 1019	WZZ 6KT, очаквайте RNAV подход за ПИК 04, следвайте директно към BG362, снижавайте до абсолютна височина 7000 feet, QNH 1019
---	---	--

3. Разрешение за полет по хоризонталната проекция на процедурата за долитане по зонална навигация **RNAV TRANSITION**.
- 3.1. РП дава инструкции за снижение на ЕВС, като отчита минималните височини при векториране и терена. С цел осигуряване на вертикална сепарация, РП може да даде инструкции на ЕВС да прелети дадена точка от процедурата на, по-ниско от или по-високо от определена височина:

	WZZ 6KT, cleared ESENA 1D transition, descend to altitude 7000 feet, QNH 1019, cross BG385 8600 feet or below	WZZ 6KT, разрешавам ESENA 1D transition, снижавайте до абсолютна височина 7000 feet, QNH 1019, пресечете BG385 на абсолютна височина 8600 feet или по-ниско
---	---	---

4. Разрешение за полет по процедура за долитане по зонална навигация (**RNAV TRANSITION**), включващо вертикалните ограничения посочени на картата.

4.1. С разрешението за полет по процедурата за долитане, РП може да информира ЕВС за очакваната дистанция до прага на използваемата ПИК (**distance-to-go**) или за планираната пътна линия на долитане:

	WZZ 6KT, cleared RUTAR 1D transition and profile, QNH 1019, expect base leg at BG375	WZZ 6KT, разрешавам RUTAR 1D transition и профил, QNH 1019, очаквайте третия завой на BG375
---	--	---

4.2. След разрешаването на полет по процедурата за долитане, РП може да векторира ВС с цел подреждане на долитания трафик. ЕВС може да бъде информиран за причината. РП дава инструкции за снижение до височина, съобразена с вертикалния профил на процедурата и планираната точка за обратно включване на ВС. Когато векторирането завърши, РП дава инструкции на ЕВС да продължи полета по процедурата за долитане.

	WZZ 6KT, cleared RUTAR 1D transition and profile, QNH 1019, turn left heading 190 for sequencing, descend to altitude 11000 feet	WZZ 6KT, разрешавам RUTAR 1D transition и профил, QNH 1019, завой наляво, курс 190 за подреждане в последователността за долитане, снижавайте до абсолютна височина 11000 feet
---	--	--

	WZZ 6KT, cleared direct BG381, resume RUTAR 1D transition and profile	WZZ 6KT, разрешавам директно към BG381, продължете полета по RUTAR 1D transition и профил
---	---	---

4.3. След разрешението за полет по процедурата за долитане, РП може да даде инструкции на ЕВС да спре снижението си на определена височина, която не е публикувана на картата, с цел да се осигури вертикална сепарация:

	WZZ 6KT, cleared ESENA 1F transition and profile, after BG409 maintain altitude 5000 feet, QNH 1019, number two in sequence	WZZ 6KT, разрешавам ESENA 1F transition и профил, след BG409 поддържайте абсолютна височина 5000 feet, QNH 1019, номер две в последователността за долитане
---	---	---

5. Искането за разрешение за **RNAV** подход, трябва да съдържа точка за начален подход, както и направиленето на ПИК:

	WZZ 6KT, request RNAV approach via BENIL, RWY 27	WZZ 6KT, желая RNAV подход през BENIL, ПИК 27
---	--	---

6. Когато въздушната и метеорологичната обстановка позволяват, РП може да не назначава процедура за долитане и да разреши на ЕВС да следва процедура за **RNAV** подход, като указва направлението на ПИК и точката за начален подход, от която ВС да започне процедурата.

	WZZ 6KT, cleared RNAV approach RWY 27, report at BENIL	WZZ 6KT, разрешавам RNAV подход за ПИК 27, доложете на BENIL
---	--	--

7. Доклад на местоположение.

- 7.1. За подреждане на трафика и за по-добра оценка на ситуацията, РП може да изиска от ЕВС доклад при захващане на курса за финален подход или доклад на някоя навигационна точка, съответстваща на процедурата.

	WZZ 6KT, report established on final approach track RWY 27	WZZ 6KT, доложете захват на курса за финален подход ПИК 27
---	--	--

или

	WZZ 6KT, report 2 miles from final approach fix RWY 27	WZZ 6KT, доложете 2 мили преди точката за финален подход ПИК 27
---	--	---

8. Точка за финален подход (**FAF**).

- 8.1. Ръководителят на полети може да поиска доклад от ЕВС за прелитането на ВС над точката за финален подход.

	WZZ 6KT, report final approach fix RWY 27	WZZ 6KT, доложете точката за финален подход ПИК 27
---	---	--

9. Разрешение за полет по процедурата за отлитане по зонална навигация **RNAV SID (Standard Instrument Departure)**.

- 9.1. След първоначално установяване на комуникация с екипажа на излетялото ВС, РП разрешава последващ набор на височина. Когато е необходимо ЕВС да следва определен вертикален профил, с цел да се осигури вертикална сепарация, РП включва това условие в разрешението за набор.

	WZZ 6KT, climb FL 170 on departure profile	WZZ 6KT, набирайте FL 170 съгласно профила на отлитане
---	--	--

	WZZ 6KT, climb FL 170, cross BG532 7000 feet or below	WZZ 6KT, набирайте FL 170, пресечете BG532 на абсолютна височина 7000 feet или по-ниско
---	---	---

10. Доклади за проблеми с GNSS.

10.1. Когато има информация за проблем със системата **GNSS**, РП предоставя цялата налична информация на EBC.

	WZZ 6KT, GNSS reported unreliable	WZZ 6KT, има доклад, че GNSS е ненадеждна
	WZZ 6KT, GNSS may not be available due to interference in the vicinity of Slivnitsa (until further notice)	WZZ 6KT, GNSS може да не е използвана, поради смущения в района на Сливница (до следващо обявление)
	WZZ 6KT, basic GNSS unavailable for approach from 1020 to 1140	WZZ 6KT, basic GNSS не е използвана за подход от 1020 до 1140
	WZZ 6KT, [SBAS/GBAS] unavailable for approach from 1430 to 1450	WZZ 6KT, [SBAS/GBAS] не е използвана за подход от 1430 до 1450

11. Системата **Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM)** предупреждава EBC за това, че **GNSS** системата не е налична, поради недостатъчно на брой сателити в обхвата, или поради неизправност в системата; в тези случаи EBC ще прекрати подхода. Базирайки се на индикацията от **RAIM**, EBC трябва да информира РП за отказа и за намеренията си.

	WZZ 6KT, unable RNAV, loss of RAIM, request [VOR/ILS] approach	WZZ 6KT, не мога да изпълня RNAV подход, загуба на RAIM индикация, желая [VOR/ILS] подход
	WZZ 6KT, RAIM alert, going around	WZZ 6KT, RAIM предупреждение, минавам на втори кръг
	WZZ 6KT, loss of RAIM, going around	WZZ 6KT, загуба на RAIM, минавам на втори кръг
	WZZ 6KT, basic GNSS unavailable (due loss of RAIM/due RAIM alert)	WZZ 6KT, basic GNSS не е използваем (поради отказ на RAIM/поради RAIM alert)
	WZZ 6KT, [GBAS/SBAS] unavailable	WZZ 6KT, [GBAS/SBAS] неизползваем

Раздел 9. Процедури за намалена видимост

1. Летищата, които желаят да обслужват полети в условия на намалена видимост, или са оборудвани за подход по прибори при ниска облачност, са длъжни да разработят и да публикуват процедури за намалена видимост (**LVP**).
2. Ръководителят на полети е длъжен при първа възможност да уведоми ЕВС за въвеждането или отмяната на процедурите за намалена видимост на летището и да се осведоми за решението на ЕВС.

	LZB 423, information Alpha, ATC low visibility procedures CAT [2/3 [B/C]] [in operation/in force]	LZB 423, информация Алфа, въведени са процедури за намалена видимост категория [2/3 [B/C]]
	Roger, LZB 423	Разбрано, LZB 423

или

	Roger, request holding pattern, LZB 423	Разбрано, искам зона за изчакване, LZB 423
---	---	--

или

	Roger, request to divert to alternate airdrome, LZB 423	Разбрано, искам да се отправя към запасно летище, LZB 423
---	---	---

3. При въведени процедури за намалена видимост, РП уведомява ЕВС за видимостта на ПИК. Съобщение за видимостта на ПИК се предава като се използва фразата „**Runway Visual Range**” или съкращението **RVR**.

	LZB 423, RVR RWY 27 touchdown 650 metres, midpoint 700 metres, stop end 600 metres	LZB 423, RVR ПИК 27 в точка на опирание 650 метра, в средата 700 метра, в края 600 метра
---	--	--

4. Ако летището оперира при условия на **ILS CAT I**, но е започнала подготовка за въвеждане на процедури за намалена видимост, РП информира екипажа на ВС възможно най-рано.

	LZB 423, be advised Sofia airport is operating ILS CAT 1, expecting ATC low visibility procedures ILS CAT 3 B in force in 20 minutes	LZB 423, имайте предвид, че летище София оперира в ILS категория 1, очаквано време за въвеждане на процедури за намалена видимост категория 3 Браво след 20 минути
---	--	--

5. При подход за кацане и когато видимостта на ПИК или видимостта в точка на опирание (първата третина) е по-малка от стойността на минимума за изпълнявания тип финален подход на летището, РП информира екипажа на ВС:

	LZB 423, you are advised that the current RVR/visibility is 50 metres, which is below the state minimum for ILS approach RWY 27, report intentions	LZB 423, информирам Ви, че текущата стойност на RVR е 50 метра, което е под държавния минимум за подход по ILS за ПИК 27 какви са вашите намерения
---	--	--

6. Ръководителят на полети информира EBC при отмяна на процедурите за намалена видимост.

	All stations, LVPs cancelled	До всички станции, процедурите за намалена видимост се отменят
---	------------------------------	--



(празна страница)

Глава пета. Контрол на района

Раздел 1. Общи положения

1. Следната фразеология се използва за комуникация при обслужване по контрол на района в зависимост от въздушната обстановка.

	BDF 347, request descent	BDF347, разрешете снижение
	BDF 347, maintain FL 280 expect descent after REKRA	BDF 347, поддържайте ПН 280 очаквайте снижение след REKRA
	Maintaining FL 280, BDF 347	Поддържам ПН 280, BDF 347
	BDF 347, descend FL 120. Cross RARIR FL 170 or above	BDF 347, снижавайте ПН 120. Пресечете RARIR на ПН 170 или по-високо
	Descending FL 120. Cross RARIR FL 170 or above, BDF 347	Снижавам ПН 120. Ще пресека RARIR на ПН 170 или по-високо, BDF 347
	BDF 347, confirm able to cross RARIR at time 52	BDF 347, потвърдете можете ли да пресечете RARIR в 52-ра минута
	BDF 347, affirm	BDF 347, потвърждавам
	BDF 347, cross RARIR 52 or before	BDF347, пресечете RARIR в 52-ра минута или по-рано
	Cross RARIR 52 or before, BDF 347	Ще пресека RARIR в 52-ра минута или по-рано, BDF 347

Раздел 2. Докладване на местоположението

1. За подпомагане осигуряването на сепарация, ЕВС могат да бъдат инструктирани да дават допълнителна информация за местоположението си, освен задължителните точки за доклад.

	BDF 347, report RARIR	BDF 347, доложете RARIR
	Wilco, BDF 347	Ще изпълня, BDF 347

	BDF 347, RARIR 47 FL 170 descending FL 120, abeam SNA at 55	BDF 347, RARIR 47-ма минута, ПН 170 снижавам ПН 120, траверс на SNA в 55-та минута
	BDF 347, roger	BDF 347, разбрано
	BDF 347, report 25 miles from SNA DME	BDF 347, доложете 25 мили от SNA DME
	Wilco, BDF 347	Ще изпълня, BDF 347

	BDF 347, report distance from SNA DME	BDF 347, доложете дистанция от SNA DME
	BDF 347, 26 miles	BDF 347, 26 мили

	BDF 347, report passing 270 radial SNA VOR	BDF 347, доложете пресичане на радиал 270 от SNA VOR
	Wilco, BDF 347	Ще изпълня, BDF 347

Раздел 3. Навлизане, напускане и пресичане на трасета

1. Полети, включващи се в трасета за ОВД

1.1. Екипажът на ВС, желаещ включване в трасе за ОВД, иска разрешение от съответния орган за ОВД. При липса на полетен план в искането се включва информация съгласно **Глава първа, Раздел 4, Секция 6, т. 1** за подаване на полетен план от въздуха.

	Sofia Control, G-RDVC, request clearance to enter controlled airspace northeast of REKRA at FL 240 at time 42	София Контрол, G-RDVC разрешете вход в контролирано въздушно пространство североизточно от REKRA на ПН 240 в 42-ра минута
	G-RDVC, cleared at time 42 from 8 miles northeast of REKRA to SNA VOR via P1, maintain FL 240, squawk 5507	G-RDVC, разрешавам вход в контролирано въздушно пространство в 42-ра минута от 8 мили североизточно от REKRA към SNA VOR по трасе P1 на ПН 240, код 5507
	Cleared at time 42 from 8 miles northeast of REKRA to SNA VOR, via P1, maintain FL 240, squawk 5507, G-RDVC	Разрешен вход в контролирано въздушно пространство в 42-ра минута от 8 мили североизточно от REKRA към SNA VOR по трасе P1 на ПН 240, код 5507, G-RDVC
	G-RDVC, correct	G-RDVC, правилно

1.2. Разрешение за вход в контролирано въздушно пространство, в зависимост от текущата въздушна обстановка може да не бъде издадено веднага.

	G-RDVC, remain outside controlled airspace, expect joining clearance at time 55	G-RDVC, останете извън контролираното въздушно пространство, очаквайте разрешение за вход в 55-та минута
	Remaining outside controlled airspace, G-RDVC	Оставам извън контролираното въздушно пространство, G-RDVC

2. Полети, напускащи трасета за ОВД.

2.1. На полет, напускащ контролирано въздушно пространство се указва конкретна точка за напускане и при необходимост се издават инструкции за осигуряване на сепарация.

	G-RDVC, cleared to leave controlled airspace northeast of SNA VOR at FL 220 whilst in controlled airspace	G-RDVC, разрешено напускане на КВП североизточно от SNA VOR. Поддържайте ПН 220 до напускане на КВП
	Cleared to leave controlled airspace northeast SNA VOR at FL 220 in controlled airspace, G-RDVC	Разрешено напускане на контролираното въздушно пространство североизточно от SNA VOR. Поддържам ПН 220 до напускане на КВП, G-RDVC

2.2. Екипажът на ВС може да поиска разрешение за напускане на контролираното въздушно пространство в снижение.

	G-RDVC, request to leave controlled airspace by descent	G-RDVC, разрешете напускане на контролираното въздушно пространство в снижение
	G-RDVC, cleared to leave controlled airspace by descent. Report passing altitude 5500 feet Sofia 1014	G-RDVC, разрешавам напускане на КВП в снижение. Доложете пресичане на абсолютна височина 5500 фута по налягане на София 1014
	Cleared to leave controlled airspace by descent, will report passing altitude 5500 feet Sofia 1014, G-RDVC	Разрешено напускане на КВП в снижение. Ще доложи пресичане на абсолютна височина 5500 фута по налягане на София 1014, G-RDVC

Забележка: В примерите от т. 2.2 долната граница на трасето е абсолютна височина 5500 фута.

3. Полети, пресичащи трасета за ОВД

3.1. ЕВС, желаещ да пресече контролирано въздушно пространство иска разрешение за това от орган за ОВД.

	Sofia Control, G-ABCD, request crossing of P1 at REKRA	София Контрол, G-ABCD, разрешете пресичане на P1 в точка REKRA
	G-ABCD, Sofia Control, pass your message	G-ABCD, София Контрол предайте вашето съобщение
	G-ABCD, T67 from Borton, 20 miles north of REKRA heading 220 FL 80 IMC request crossing clearance of airway P1 at REKRA FL 80 at 1033	G-ABCD, T67 от Borton, 20 мили северно от REKRA курс 220 ПН 80 ПМУ разрешете пресичане на въздушно трасе P1 в точка REKRA на ПН 80 в 1033
	G-ABCD, cleared to cross P1 at REKRA, maintain FL 80 whilst in controlled airspace. Report entering the airway	G-ABCD, разрешавам пресичане P1 в точка REKRA, поддържайте ПН 80 в контролираното въздушно пространство. Доложете навлизане във въздушното трасе
	Cleared to cross P1 at REKRA maintain FL 80 in controlled airspace. Wilco, G-ABCD	Разрешено пресичане P1 в точка REKRA поддържам ПН 80 в контролираното въздушно пространство. Ще изпълня, G-ABCD

Раздел 4. Фразеология, свързана с RVSM

1. При полет във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (**RVSM**) или при вертикално му пресичане от ВС, което не е оборудвано за полети в него, ЕВС докладва **RVSM** статуса при установяване на първоначален контакт с всеки орган за ОВД.

	L-TD, maintaining FL 350, negative RVSM	L-TD, поддържам ПН 350, не съм оборудван за полет в RVSM
---	---	--

2. При наличие на съмнение относно **RVSM** статуса на ВС, РП трябва да го уточни, използвайки посочената фразеология.
3. При получаване на съобщение за ВС, необорудвано за полет в **RVSM**, РП трябва да го потвърди изрично.
4. Определяне статуса на ВС за полет във ВП с **RVSM**:

	L-TD, confirm RVSM approved	L-TD, потвърдете наличието на оборудване за полети във ВП с RVSM
	L-TD, negative RVSM	L-TD, не съм оборудван за полети във ВП с RVSM

	L-TD, confirm RVSM approved	L-TD, потвърдете наличието на оборудване за полети във ВП с RVSM
	L-TD, affirm RVSM	L-TD, потвърждавам наличието на оборудване за полети във ВП с RVSM

	L-TD, confirm RVSM approved	L-TD, потвърдете наличието на оборудване за полети във ВП с RVSM
	L-TD, negative RVSM state aircraft	L-TD, не съм оборудван за полети във ВП с RVSM, държавно ВС

5. Отказ на разрешение за вход във ВП с RVSM:

	L-TD, unable issue clearance into RVSM airspace [maintain/descend/climb] FL 280	L-TD, не мога да разреша вход във ВП с RVSM. [Поддържайте/снижавайте/набирайте] ПН 280
---	---	--

6. Доклади на ЕВС за невъзможност за спазване на изискванията за поддържане на полетното ниво.

	L-TD, unable RVSM due turbulence	L-TD, не мога да продължа полета във ВП с RVSM поради турбулентност
---	----------------------------------	---

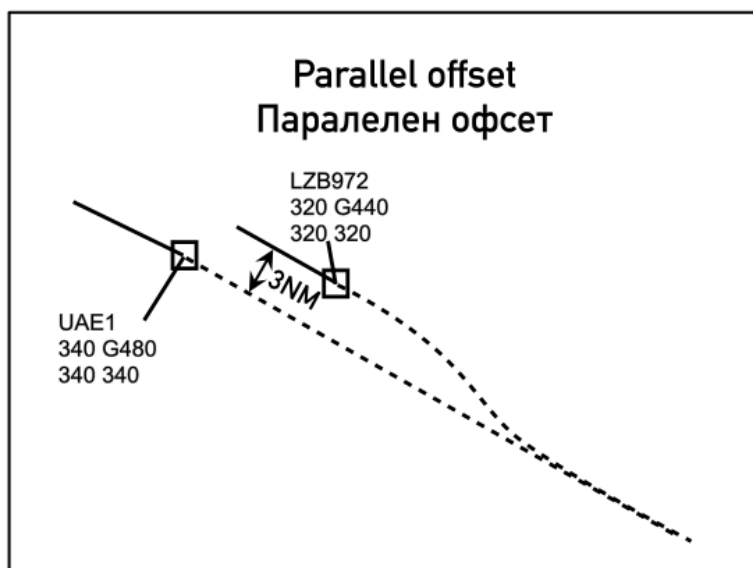
	L-TD, unable RVSM due equipment	L-TD, не мога да продължа полета във ВП с RVSM поради оборудване
---	---------------------------------	--

7. Съобщения относно готовността за възобновяване полета във ВП с RVSM:

	L-TD, report when able to resume RVSM	L-TD, доложете готовност за възобновяване на полета във ВП с RVSM
	L-TD, confirm able to resume RVSM	L-TD, потвърдете готовност за възобновяване на полета във ВП с RVSM
	L-TD, ready to resume RVSM	L-TD, готов за възобновяване полета във ВП с RVSM

Раздел 5. Паралелен офсет

1. Паралелният офсет е полет по паралелна на зададената пътна линия, определена от последователност от точки.



2. При необходимост от изпълнение на полет паралелно на текущата пътна линия/трасе, РП уточнява възможността на ВС за това. При издаване на инструкции за такъв полет, РП указва:
 - 2.1. посоката, в която да се отклони ВС;
 - 2.2. навигационната точка или времето, в което да започне паралелният офсет;
 - 2.3. навигационната точка или времето, в което да завърши паралелният офсет;
 - 2.4. разстоянието между текущата пътна линия и паралелния офсет.
3. При прекратяване/завършване на полет по паралелна линия на трасе/зададена пътна линия, РП дава инструкции за връщане към полетния план или друга информация.

	L-TD, advise if able to proceed parallel offset	L-TD, можете ли да изпълните паралелен офсет
--	---	--

	L-TD, proceed offset 5 miles right of ALPHA 1 until abeam SNA VOR	L-TD, изпълнете паралелен офсет на 5 мили вдясно от ALPHA 1 до траверс на SNA VOR
--	---	---

	L-TD, cancel offset proceed to REKRA	L-TD, прекратете паралелния офсет, следвайте към REKRA
--	--------------------------------------	--

4. Деградация на системата за зонална навигация:

	L-TD, unable RNAV due equipment	L-TD, не съм в състояние да поддържам зонална навигация поради оборудване
--	---------------------------------	---

Раздел 6. Задържане по трасе

1. При необходимост ЕВС да изчака или да изпълни зона за изчакване, РП издава инструкции и съобщава времето, в което последващо разрешение може да бъде очаквано. Ако причината за забавянето не е известна на ЕВС, тя се съобщава от РП.

	BDF 347, hold at SNA VOR FL 170, expect onward clearance at 03, landing delays at Plovdiv 20 minutes	BDF 347, изчакайте над SNA VOR на ПН 170, очаквайте следващо разрешение в 03-та минута, забавяне на кацанията в Пловдив 20 минути
	Holding at SNA VOR FL 170 expect onward clearance at time 03, BDF 347	Изчаквам над SNA VOR на ПН 170, очаквам следващо разрешение в 03-та минута, BDF 347

	BDF 345, hold at EKR NDB FL 100	BDF 345, изчакайте над EKR NDB ПН 100
	Holding at EKR NDB FL 100. What is the delay, BDF 345	Изчаквам над EKR NDB ПН 100. Какво е забавянето, BDF 345
	BDF 345, expected delay 10 minutes	BDF 345, очакваното забавянето е 10 минути
	BDF 345, roger	BDF 345, разбрано

Забележка: Допълнителни примери за задържане са дадени в **Глава първа, Раздел 4, Секция 5. Задържане.**

(празна страница)

Глава шеста. Полетно-информационно обслужване

Раздел 1. Полетно-информационно обслужване

1. Съобщения, съдържащи трафик информация за ВС, изпълняващи полети извън контролирано въздушно пространство
- 1.1. Поради характера на полетно-информационното обслужване и осигуряването на информация за опасност от сблъсък на ВС, изпълняващо полет извън контролирано въздушно пространство, е невъзможно определянето на стандартен текст за съобщение, съдържащо информация за трафик.
- 1.2. Когато съобщение, съдържащо информация за трафик, се предава, то трябва да съдържа необходимите данни за направлението на полета, разчетното време, нивото и точката, в която потенциално конфликтните ВС ще се разминат, задминат или сближат.

Забележка: Информацията трябва да се дава така, че пилотът на съответното ВС да може ясно да оцени характера на опасността.

2. Съобщенията за основно движение за ВС по ППП извън контролирано въздушно пространство включват:
 - а) позивна на ВС, за което се предава информацията;
 - б) текстът „**трафикът е .../traffic is**“ или „**допълнителният трафик е .../additional traffic is**“;
 - в) направление на полета на съответното ВС;
 - г) тип на съответното ВС;
 - д) крейсерско ниво на съответното ВС и разчетно време за прелитане на основната точка, разположена най-близо до мястото, където ВС ще си пресекат нивата.

	LZ-RDD, traffic/additional traffic is 11 o'clock, crossing from left to right, type Piper 7, FL 70, estimating MANTA 1421	LZ-RDD, трафикът/допълнителният трафик е на 11 часа, пресича от ляво надясно, тип Piper 7, ПН 70, разчита MANTA 1421
---	---	--

3. Съобщенията за основно местно движение включват:
 - а) позивна на ВС, за което се предава информацията;
 - б) при необходимост текстът „**трафикът е .../traffic is**“ или **допълнителният трафик е .../additional traffic is**;
 - в) 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;
 - г) местоположение на основното местно движение спрямо ВС и посока на движението.

	LZ-RDD, traffic/additional traffic is Cessna 142, light, blue and red, 11 o'clock, crossing from left to right	LZ-RDD, трафикът/допълнителният трафик е Cessna 142, оцветен в синьо и червено, на 11 часа, пресича от ляво надясно
---	--	---

4. Уведомяване на ЕВС, възнамеряващ да премине от полет по ППП към полет по ПВП, че е вероятно полетът да не може да бъде изпълнен изцяло при ВМУ.

	LZ-RDD, instrument meteorological conditions reported in the vicinity of Primorsko	LZ-RDD, приборни метеорологични условия са докладвани в околността на Приморско.
---	--	--

5. Съобщенията за работата на аеронавигационните средства трябва да се предават на ВС, от чийто полетен план е ясно, че експлоатационното състояние на съответното аеронавигационно средство може да повлияе на техния полет.

Забележка: Сведенията трябва да 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.

6. Съобщенията, съдържащи информация за условията на летището се съдържат в „Глава осма. Метеорологични явления и информация“.
7. При предоставяне на полетно-информационно обслужване с използване на обзорни системи за ОВД се използва фразеологията описана в „Глава трета. Средства за обзор“.



Раздел 2. Летищно полетно-информационно обслужване

Секция 1. Общи положения

1. Този раздел съдържа фрази, които да се използват от пилоти, персонал за ОВД, както и друг наземен персонал при предоставяне на летищно полетно-информационно обслужване.
2. Фразеологията в този раздел не е изчерпателна по отношение на всички ситуации при предоставяне на **AFIS** и при обстоятелства, различни от описаните тук, пилотите, персоналят за ОВД, както и останалият наземен персонал могат да използват общ английски (български) език, който е възможно най-ясен и разбираем.
3. Позивната на органа за летищно полетно-информационно обслужване се съставя от името на летището, последвано от думата „**информация/information**”.

Секция 2. Установяване на комуникация

1. За ВС, на които е осигурено летищно полетно-информационно обслужване, първоначалното установяване на комуникация трябва да съдържа:
 - а) позивната на станцията, към която е повикването;
 - б) позивна, тип на ВС;
 - в) местоположение;
 - г) ниво;
 - д) намерения на екипажа;
 - е) допълнителни елементи, ако се изискват от съответния орган за ОВД.
2. За ВС, класифицирани в категория на турбулентната следа тежко, думата „**heavy** (**тежко**)“ трябва да се добавя от ЕВС в цялата комуникация с органа за предоставяне на **AFIS**.
3. По отношение на автотранспортни средства по маневрената площ на летището трябва да се използва думата „**proceed** (**следвайте**)“.

Секция 3. Трафик информация

1. Следната информация трябва да бъде предоставена на ЕВС, според случая:
 - а) направление на полета на другото ВС;
 - б) тип на другото ВС и категория на турбулентната следа (ако е известна);
 - в) ниво на другото ВС, за което се дава информация, включително и евентуалните промени;
 - г) относително направление на другото ВС, за което се дава информация, по 12-часовия циферблат на часовника, както и разстояние до него; или
 - актуалното или разчетно местоположение на другото ВС; или
 - разчетните времена; и
 - д) всяка друга информация, която се счита за уместна (в т.ч. подходящо, пресичащо района/зоната за полетна информация **(TIA/TIZ)**, разчетно време за излитане или кацане).



Секция 4. Съобщения и препредаване на разрешения

1. Органът, предоставящ **AFIS** не предава към EBC по време на:
 - излитане (**take-off**);
 - последната част от финалния подход (**last part of the final approach**); или
 - пробега след кацане (**landing roll**).

Забележка: *Изключения се допускат, когато е застрашена безопасността на полета.*

2. Органът, предоставящ **AFIS**, има право да препредава на ВС съобщения (в т.ч. разрешения и инструкции) от името на орган за КВД или летищния оператор, като посочва наименованието на органа или оператора, предал това разрешение или инструкция.
3. Когато органът, предоставящ **AFIS** препредава разрешения по контрол на въздушното движение, трябва да се увери, че EBC повтаря частта от КВД разрешението и инструкциите, които са предадени с гласова комуникация. Елементите, които трябва да бъдат повторени са:
 - a) разрешените трасета/пътни линии;
 - б) използвана ПИК, настройки на висотомера, **SSR** кодове, инструкции за нивото, инструкции за курс и скорост и ако е издадено от органа за ОВД или се съдържа в излъчваната информация от **ATIS**, преходните нива.
4. Други разрешения или инструкции трябва да бъдат повторени или потвърдени по начин, който ясно показва, че те са били разбрани и ще бъдат изпълнени.

Секция 5. Фразеология при предоставяне на AFIS

1. Тази секция съдържа фразеологията относно предоставяне на информация на ВС и нейното приемане от екипажа.

Забележка: В настоящата глава думите, дадени в малки скоби, означават, че трябва да бъде въведена специфична информация, като ниво, място, време и т.н., за да се завърши фразата, или указват, че могат да бъдат използвани алтернативни фрази. Думите в средни скоби означават, че може да е необходимо да се използват допълнителни думи или информация в определени случаи.

a) TRAFFIC (<i>information</i>)	ТРАФИК (<i>информация</i>)
b) NO REPORTED TRAFFIC	НЯМА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ТРАФИК
*c) LOOKING OUT	* ТЪРСЯ ТРАФИКА
*d) TRAFFIC IN SIGHT	* ВИЖДАМ ТРАФИКА
*e) NEGATIVE CONTACT [<i>reasons</i>]	* НЕ НАБЛЮДАВАМ ТРАФИКА [<i>причини</i>]
f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>)	[ДОПЪЛНИТЕЛНИЯТ] ТРАФИК (<i>направление</i>) (<i>тип на ВС</i>) (<i>ниво</i>) РАЗЧИТА (<i>или</i> НАД) (<i>основна точка</i>) В (<i>време</i>)
g) TRAFFIC IS (<i>classification</i>) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [<i>or ESTIMATED</i>] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED (<i>level(s)</i>) [<i>or LEVEL UNKNOWN</i>] MOVING (<i>direction</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>).	ТРАФИКЪТ Е (<i>класификация</i>) БЕЗПИЛОТЕН АЕРОСТАТ(И) БЕШЕ [<i>или</i> РАЗЧИТА] (<i>място</i>) В (<i>време</i>) ДОКЛАДВАН(И) (<i>ниво(а)</i>) [<i>или</i> НИВО НЕИЗВЕСТНО] ПРИДВИЖВА СЕ (<i>направление</i>) (<i>друга уместна</i> <i>информация, ако е налична</i>)

* Обозначава репликите на пилота.

	LZ-RDD, traffic/additional traffic is 11 o'clock, crossing from left to right, type Piper 7, FL 70, estimating MANTA 1421	LZ-RDD, трафикът/допълнителният трафик е на 11 часа, пресича от ляво надясно, тип Piper 7, ПН 70, разчита MANTA 1421
	LZ-RDD, no reported traffic	LZ-RDD, няма информация за трафик
	LZ-RDD, traffic/additional traffic is Cessna 172, light, blue and red, 11 o'clock, crossing from left to right	LZ-RDD, трафикът/допълнителният трафик е Cessna 172, оцветен в синьо и червено, на 11 часа, пресича от ляво надясно
	LZ-RDD, traffic is unmanned free balloon estimated over MANTA at 1421, level unknown, moving eastbound	LZ-RDD, трафикът е безпилотен неуправляем аеростат, разчита MANTA в 1421, неизвестно ниво, движи се на изток

Забележка: Към трафик информацията може да бъде добавяна всяка друга уместна информация, ако е налична.

	Balchik Information looking out, LZ-RDD	Балчик Информация търся трафика, LZ-RDD
	Balchik Information, traffic in sight LZ-RDD	Балчик Информация виждам трафика, LZ-RDD
	Balchik Information, negative contact due cloud, LZ-RDD	Балчик Информация, не наблюдавам трафика поради облаци, LZ-RDD

2. Предаване на информация за метеорологичните условия

a) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units)	[ПРИЗЕМЕН] ВЯТЪР (число) ГРАДУСА (скорост) (мерни единици)
b) WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS)	ВЯТЪР НА (ниво) (число) ГРАДУСА (число) КИЛОМЕТРИ В ЧАС (или ВЪЗЛИ)
c) VISIBILITY (distance) (units) [direction]	ВИДИМОСТ (разстояние) (мерни единици) [направление]
d) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (units)	ВИДИМОСТ НА ПИК (или RVR) [ПИК (номер)] (разстояние) (мерни единици)
e) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)	ВИДИМОСТ НА ПИК (или RVR) [ПИК (номер)] НЕ Е НАЛИЧНА (или НЕ Е ДОКЛАДВАНА)
f) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units)	ВИДИМОСТ НА ПИК (или RVR) [ПИК (номер)] (първа третина) (разстояние) (мерни единици) (втора третина) (разстояние) (мерни единици) (трета третина) (разстояние) (мерни единици)
g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units)	ВИДИМОСТ НА ПИК (или RVR) [ПИК (номер)] (първа позиция) (разстояние) (мерни единици) (втора позиция) НЕ Е НАЛИЧНА ИНФОРМАЦИЯ (трета позиция) (разстояние) (мерни единици)
h) PRESENT WEATHER (details)	ТЕКУЩИ МТО УСЛОВИЯ (подробности)
i) CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR)	ОБЛАЧНОСТ (количество, [(тип)] и височина на долната граница) (мерни единици) (или ЯСНО НЕБЕ)
j) CAVOK	CAVOK
k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number))	ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) (и/или ТОЧКА НА ОРОСЯВАНЕ [МИНУС] (число))
l) QNH (number) [units]	QNH (число) [мерни единици]
m) QFE (number) [(units)]	QFE (число) [мерни единици]
n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time)	(тип на ВС) Е ДОКЛАДВАЛО (описание) ОБЛЕДЯВАНЕ (или ТУРБУЛЕНТНОСТ) [В ОБЛАЦИ] (район) (астрономическо време)
o) REPORT FLIGHT CONDITIONS	ДОЛОЖЕТЕ УСЛОВИЯТА НА ПОЛЕТА

Забележка 1: При наблюдение на RVR в повече от една точка, стойностите му са представителни съответно за: точка на опиране (**touchdown zone**), средна точка (**midpoint zone**), крайна точка (**roll-out/stop end zone**).

Забележка 2: Когато са докладвани стойностите за трите точки, наименованията им могат да бъдат пропускани, като се спазва предаването им в следния ред: точка на опиране (**touchdown zone**), средна точка (**midpoint zone**), крайна точка (**roll-out/stop end zone**).

Забележка 3: В случай, че за някоя от точките на ПИК, не е налична информация за **RVR**, то тази точка се включва в съответната последователност.

	LZ-RDD, Balchik Information, RVR runway 31, 650 not available 600 metres	LZ-RDD, Балчик Информация, RVR ПИК 31, 650, не е налична информация, 600 метра
	LZ-RDD, Balchik Information, Cessna 172 reported icing in area of Kavarna at 1140	LZ-RDD, Балчик Информация, Cessna 172 докладва обледяване в района на Каварна в 1140

3. Допълнителни доклади

... to request a report at a specified place or distance	За искане на доклад над определена точка или разстояние
a) REPORT PASSING (<i>significant point</i>);	ДОЛОЖЕТЕ ПРЕЛИТАНЕ (<i>основна точка</i>)
b) REPORT (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>)	ДОЛОЖЕТЕ (<i>разстояние</i>) МИЛИ (GNSS или DME) ОТ (<i>име на DME станцията</i>) (<i>или основна точка</i>)
... to report at a specified place or distance	За доклад на определено място или разстояние
*c) (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>)	*c) (<i>разстояние</i>) МИЛИ (GNSS или DME) ОТ (<i>име на DME станцията</i>) (<i>или основна точка</i>)
... to request a report of present position	За искане на доклад на местоположение
d) REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR	d) ДОЛОЖЕТЕ ПРЕЛИТАНЕ (<i>три цифри</i>) РАДИАЛ (<i>име на VOR</i>) VOR
e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (<i>significant point</i>) or (<i>name of DME station</i>)	e) ДОЛОЖЕТЕ (GNSS или DME) РАЗСТОЯНИЕ ОТ (<i>основна точка</i>) или (<i>име на DME станцията</i>)
... to report present position	За доклад на текущото местоположение
f) REPORT POSITION	ДОЛОЖЕТЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ
*g) (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>)	*g) (<i>разстояние</i>) МИЛИ (GNSS или DME) ОТ (<i>име на DME станцията</i>) (<i>или основна точка</i>)

* Обозначава репликите на пилота.

Забележка: Предаванията на органа, предоставящ AFIS в тази точка са искания и не се считат за инструкции.

	LZ-RDD, Balchik Information, report 30 miles GNSS from MANTA	LZ-RDD, Балчик Информация доложете 30 мили GNSS от MANTA
	30 miles GNSS from MANTA, LZ-RDD	30 мили GNSS от MANTA, LZ-RDD

4. Информация за летището

a) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition)	[(място/летище)] СЪСТОЯНИЕ НА ПОВЪРХНОСТТА НА ПИК (номер) (състояние)
b) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT	[(място/летище)] СЪСТОЯНИЕ НА ПОВЪРХНОСТТА НА ПИК (номер) НЕ Е АКТУАЛНО
c) LANDING SURFACE (condition)	ПОВЪРХНОСТ ЗА КАЦАНЕ (състояние)
d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location)	ВНИМАНИЕ ИЗВЪРШВАТ СЕ СТРОИТЕЛНИ РАБОТИ (място)
e) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number]	ВНИМАНИЕ (причини) ВДЯЧНО (или ВЛЯВО), (или ОТ ДВЕТЕ СТРАНИ) НА ПИК [номер]
f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice)	ВНИМАНИЕ РАБОТИ СЕ (или ПРЕПЯТСТВИЕ) (местоположение и ако е необходимо съвет)
g) RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) [and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)]	ДОКЛАД ЗА ПИК ОТ (време на наблюдението) ПИК (номер) (тип на валежа) ДО (дълбочина на натрупванията) МИЛИМЕТРИ СПИРАЧЕН ЕФЕКТ ДОБЪР (или СРЕДЕН ДО ДОБЪР, или СРЕДЕН, или СРЕДЕН ДО ДОБЪР, или ЛОШ или НЕНАДЕЖДЕН) [и/или СПИРАЧЕН КОЕФИЦИЕНТ (оборудване и число)]
h) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR)	СПИРАЧЕН ЕФЕКТ ДОКЛАДВАН ОТ (тип на ВС) В (време) ДОБЪР (или СРЕДЕН, или ЛОШ)
i) BRAKING ACTION [(location)] (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE [MINUS] (number), WAS (reading) AT (time)	СПИРАЧЕН ЕФЕКТ [(място)] (използвано оборудване на измерване), ПИК (номер), ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число), БЕШЕ (показание) В (време)
j) RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)]	ПИК (или ПЪТЕКА ЗА РУЛИРАНЕ) (номер) МОКРА [или ВЛАЖНА, С ЛОКВИ, НАВОДНЕНА (дълбочина), или ИЗЧИСТЕН СНЯГ (дължина и височина, според приложимостта), или ОБРАБОТЕНА, или ПОКРИТА НА МЕСТА ОТ СУХ СНЯГ (или МОКЪР СНЯГ, или УТЪПКАН СНЯГ, или КИША, или ЗАМРЪЗНАЛА КИША, или ЛЕД, или ЗАЛЕДЯВАНЕ, или ЛЕД И СНЯГ, или НАВЯВАНИЯ, или ЛЕДЕНИ БРАЗДИ)]
k) AFIS OBSERVES (weather information)	НАБЛЮДЕНИЕ ОТ AFIS ОРГАНА (метеорологична информация)
l) PILOT REPORTS (weather information)	ДОКЛАД ОТ ПИЛОТ (метеорологична информация)

	LZ-RDD, Balchik Information, runway 31 covered with patches of dry snow with frozen ruts and ridges	LZ-RDD, Балчик Информация, ПИК 31 покрита от сух сняг с ледени бразди
	Balchik Information, roger, we continue to Silistra, LZ-RDD	Балчик Информация, разбрано, продължаваме към Силистра, LZ-RDD

5. Фразеология при даване на информация относно оперативния статус на визуалните и навигационни средства.

a) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency)	(определете визуалното или навигационно средство) ПИК (номер) (описание на отказа)
b) (type) LIGHTING (unservicability)	(тип) ОСВЕТЛЕНИЕ (отказ)
c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state)	GBAS/SBAS/MLS/ILS КАТЕГОРИЯ (категория) (оперативен статус)
d) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency)	ОСВЕТЛЕНИЕ НА ПЪТЕКИТЕ ЗА РУЛИРАНЕ (описание на отказа)
e) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency)	(тип на система за визуална индикация на глосадата) ПИК (номер) (описание на отказа)

	LZ-RDD, Balchik Information runway lights, Runway 31 are out of use	LZ-RDD, Балчик Информация светлините на ПИК 31 не работят
	Roger, LZ-RDD	Разбрано, LZ-RDD

6. Фразеология предназначена за използване на летището и в околността му

6.1. IDENTIFICATION OF AIRCRAFT	ОПОЗНАВАНЕ НА ВС
SHOW LANDING LIGHTS	ПОКАЖЕТЕ СВЕТЛИНИТЕ СИ ЗА КАЦАНЕ
ACKNOWLEDGEMENT BY VISUAL MEANS	ПОТВЪРЖДАВАНЕ ЧРЕЗ ВИЗУАЛНИ СРЕДСТВА
a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)	ПОТВЪРЖДАВАНЕ ЧРЕЗ ДВИЖЕНИЕ НА ЕЛЕРОНИТЕ (или ХОРИЗОНТАЛНОТО КОРМИЛО)
b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS	ПОТВЪРЖДАВАНЕ ЧРЕЗ РАЗКЛАЩАНЕ НА КРИЛОТО
c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS	ПОТВЪРЖДАВАНЕ ЧРЕЗ ПРИСВЕТВАНЕ НА СВЕТЛИНИТЕ ЗА КАЦАНЕ

6.2. STARTING PROCEDURES	ПРОЦЕДУРИ ЗА ЗАПУСК
... to request permission to start engines	Искане на разрешение на запуск на двигателите
*a) [aircraft location] REQUEST START UP	* [местоположение на ВС] РАЗРЕШЕТЕ ЗАПУСК
*b) [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification)	* [местоположение на ВС] РАЗРЕШЕТЕ ЗАПУСК, ИНФОРМАЦИЯ (буква на ATIS съобщението)
... at aerodromes where AFIS can control start up, AFIS replies	Запуск, където органът, предоставящ AFIS, контролира запуса на ВС
c) START UP APPROVED	ЗАПУСК РАЗРЕШАВАМ
d) START UP AT (time)	ЗАПУСК В (време)
... at aerodromes where AFIS can not control start up, AFIS replies	Запуск, където органът, предоставящ AFIS, не контролира запуса на ВС
e) START UP AT OWN DISCRETION;	ЗАПУСК ПО ВАША ПРЕЦЕНКА
f) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.	ОЧАКВАЙТЕ ОТЛИТАНЕ (време), ЗАПУСК ПО ВАША ПРЕЦЕНКА
g) START UP AT OWN DISCRETION (local information)	ЗАПУСК ПО ВАША ПРЕЦЕНКА (местна информация)
PUSHBACK PROCEDURES	ПРОЦЕДУРИ ЗА БУКСИРАНЕ
Забележка: Когато от местните процедури се изисква разрешение за буксиране, то се получава от органа, предоставящ AFIS.	
... aircraft/AFIS	ВС/органът, предоставящ AFIS
*a) [aircraft location] REQUEST PUSHBACK	* [местоположение на ВС] РАЗРЕШЕТЕ БУКСИРАНЕ
b) PUSHBACK AT OWN DISCRETION	БУКСИРАНЕ ПО ВАША ПРЕЦЕНКА
c) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason)	ОЧАКВАЙТЕ (число) МИНУТИ ЗАКЪСНЕНИЕ (причина)
TAXI	РУЛИРАНЕ
... aircraft/AFIS	ВС/органът, предоставящ AFIS
*a) READY TO TAXI (position)	* ГОТОВ ЗА РУЛИРАНЕ (местоположение)
b) [TRAFFIC (details)] [AERODROME CONDITIONS (details)] RUNWAY (number)	[ТРАФИК (подробности)] [УСЛОВИЯ НА ЛЕТИЩЕТО (подробности)] ПИК (номер)
*c) WILL TAXI TO HOLDING POINT (name) [RUNWAY (number)] VIA TAXIWAY (name)	* ЩЕ РУЛИРАМ ДО ПРЕДВАРИТЕЛЕН (име) [ПИК (номер)] ПО ПЪТЕКА ЗА РУЛИРАНЕ (име)
*d) HOLDING	* ПРЕДВАРИТЕЛЕН

RELAYING CLEARANCE	ПРЕПРЕДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ
... AFIS	органът, предоставящ AFIS
a) (ATC unit) CLEARS (details of clearance)	(орган за КВД) ВИ РАЗРЕШАВА (подробности от разрешението)
... confirmation or otherwise of the readback of clearance	Потвърждение (или не) на повторението на разрешението
b) [THAT IS CORRECT] (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (as appropriate);	[ПРАВИЛНО] (или ГРЕШНО) [ПОВТАРЯМ] ... (каквото е уместно)
TAKE-OFF	ИЗЛИТАНЕ
a) [REPORT READY]	[ДОЛОЖЕТЕ ГОТОВНОСТ]
*b) READY FOR DEPARTURE	* ГОТОВ СЪМ ЗА ОТЛИТАНЕ
c) TRAFFIC (details) [NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number)]	ТРАФИК (подробности) [НЯМА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ТРАФИК ПИК (номер)]
d) (traffic information) [RUNWAY (number) FREE FOR DEPARTURE] [or RUNWAY (number) OCCUPIED (or BLOCKED) BY (aircraft or vehicles or persons)] [REPORT AIRBORNE]	(трафик информация) [ПИК (номер) СВОБОДНА ЗА ОТЛИТАНЕ] [или ПИК (номер) ЗАЕТА (или БЛОКИРАНА) ОТ (ВС, автотранспортни средства или хора)] [ДОЛОЖЕТЕ ВЪВ ВЪЗДУХА]
*e) HOLDING	* ИЗЧАКВАМ
*f) WILL LINE UP RUNWAY (number) [VIA BACKTRACK]	* ЩЕ ЗАЕМА ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ПИК (номер) [С РУЛИРАНЕ ОБРАТНО ПО ПИК]
*g) WILL TAKE OFF RUNWAY (number). * Denotes pilot transmission	* ЩЕ ИЗЛЕТИМ ОТ ПИК (номер)
AFTER TAKE-OFF	СЛЕД ИЗЛИТАНЕ
... to request airborne time	искане на доклад „във въздуха“
a) REPORT AIRBORNE	ДОЛОЖЕТЕ ВЪВ ВЪЗДУХА
b) AIRBORNE (time)	ВЪВ ВЪЗДУХА (време)
c) AFTER PASSING (level) (contact instructions)	СЛЕД ПРЕСИЧАНЕ НА (ниво) (инструкции за установяване на връзка)

ENTERING AN AERODROME TRAFFIC CIRCUIT	ВЛИЗАНЕ В ЛЕТИЩНИЯ КРЪГ НА ПОЛЕТИТЕ
*a) [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING	* [тип на ВС] (местоположение) (ниво) ЗА КАЦАНЕ
b) ROGER [(direction of circuit in use)] [RUNWAY (number)] [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]	* РАЗБРАНО [(посока на кръга)] [ПИК (номер)] [ПРИЗЕМЕН] ВЯТЪР (посока и скорост) (мерни единици) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH (или QFE) (число) [(мерни единици)] [ТРАФИК (подробности)]
... when ATIS information is available	Когато е налична ATIS информация
*c) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING	* (тип на ВС) (местоположение) (ниво) ИНФОРМАЦИЯ (буква на ATIS съобщението) ЗА КАЦАНЕ
d) ROGER (circuit in use) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]	РАЗБРАНО (използван кръг) [ПИК (номер)] QNH (или QFE) (число) [(мерни единици)] [ТРАФИК (подробности)]
IN THE CIRCUIT	В ЛЕТИЩНИЯ КРЪГ НА ПОЛЕТИТЕ
*a) (position in circuit, e.g. (DOWNWIND/FINAL)	* (местоположение в кръга, например: (МЕЖДУ ВТОРИЯ И ТРЕТИЯ ЗАВОЙ/НА ФИНАЛА)
b) ROGER [RUNWAY (number) FREE] or [TRAFFIC (detail) [additional information if required]]	б) РАЗБРАНО [ПИК (номер) СВОБОДНА] или [ТРАФИК (подробности) [допълнителна информация, ако се изисква]]
APPROACH	ПОДХОД
a) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)	ДОЛОЖЕТЕ МЕЖДУ ТРЕТИЯ И ЧЕТВЪРТИЯ ЗАВОЙ (или НА ФИНАЛА, или НА ДЪЛГИЯ ФИНАЛ)
*b) BASE [or FINAL, or LONG FINAL]	* МЕЖДУ ТРЕТИЯ И ЧЕТВЪРТИЯ ЗАВОЙ [или НА ФИНАЛА, или НА ДЪЛГИЯ ФИНАЛ]
c) TRAFFIC (details)	ТРАФИК (подробности)
d) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number);	НЯМА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ТРАФИК ПИК (номер)
e) RUNWAY (number) FREE or [RUNWAY (number) OCCUPIED]	ПИК (номер) СВОБОДНА или [ПИК (номер) Е ЗАЕТА]
*f) WILL LAND [RUNWAY (number)]	* ЩЕ КАЦАМ НА [ПИК (номер)]
*g) GOING AROUND	* МИНАВАМ НА ВТОРИ КРЪГ

INFORMATION TO AIRCRAFT	ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВС
... when pilot requested visual inspection of landing gear	Когато пилотът поиска визуална проверка на колесника
a) LANDING GEAR APPEARS DOWN	КОЛЕСНИКЪТ ИЗГЛЕЖДА СПУСНАТ
b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)	ДЕСНИЯТ (или ЛЕВИЯТ, или НОСОВИЯТ) КОЛЕСНИК ИЗГЛЕЖДА ПРИБРАН (или СПУСНАТ)
c) WHEELS APPEAR UP	КОЛЕСНИКЪТ ИЗГЛЕЖДА ПРИБРАН
d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)	ДЕСНИЯТ (или ЛЕВИЯТ, или НОСОВИЯТ) КОЛЕСНИК НЕ ИЗГЛЕЖДА ПРИБРАН (или СПУСНАТ)
... wake turbulence	турбулентност от спътна струя
e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];	ВНИМАНИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТ ОТ СПЪТНА СТРУЯ [ОТ ДОЛИТАЩО (или ОТЛИТАЩО) (тип на ВС)] [допълнителна информация, ако се изисква]
... jet blast on apron or taxiway	Реактивна струя на перона или път за рулиране
f) CAUTION JET BLAST;	ВНИМАНИЕ РЕАКТИВНА СТРУЯ
... propeller-driven aircraft slipstream	Попътна струя от витлово ВС
g) CAUTION SLIPSTREAM	ВНИМАНИЕ, ПОПЪТНА СТРУЯ
RUNWAY VACATING AND COMMUNICATIONS AFTER LANDING	ОСВОБОЖДАВАНЕ НА ПИК И КОМУНИКАЦИЯ СЛЕД КАЦАНЕ
a) TAXIWAY (name) AVAILABLE TO APRON (STAND)	ПЪТ ЗА РУЛИРАНЕ (име) СВОБОДЕН КЪМ ПЕРОНА (СТОЯНКА)
b) YOUR STAND (or GATE) (designation)	ВАШАТА СТОЯНКА (или РЪКАВ) (обозначение)

* Обозначава репликите на пилота.

Забележка: Терминът „на дългия финал“ се използва, когато ВС се включва на финалния подход на разстояние по-голямо от 7 km (4 NM) от точка на опирание или когато изпълнява подход от права и е на 15 km (8 NM) от точка на опирание. И в двата случая докладът „на финала“ се изисква на 7 km (4 NM) от точка на опирание.

	LZ-RDD, Balchik Information, Sofia Control clears you to climb FL 110	LZ-RDD, Балчик Информация, София Контрол Ви разрешава да набирате ПН 110
	Climbing FL 110, LZ-RDD	Набирам ПН 110, LZ-RDD

7. Фразеология за автотранспортни средства/хора по маневрената площ

7.1 VEHICLE TRAFFIC	ДВИЖЕНИЕ НА АВТОТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА
*a) [vehicle call sign] [location] REQUEST PROCEED TO [intentions]	* [позивна на автотранспортното средство] [местоположение] ИСКАМ ДА СЛЕДВАМ КЪМ [намерения]
b) PROCEED TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))]	СЛЕДВАЙТЕ ДО ПРЕДВАРИТЕЛЕН [номер] [ПИК (номер)] [ИЗЧАКАЙТЕ НА БЕЗОПАСНО ОТ ПИК (номер) (или ПРЕСЕЧЕТЕ ПИК (номер))]
... where detailed instructions are required	Когато се изискват подробни инструкции
*c) [vehicle call sign] REQUEST DETAILED INSTRUCTIONS	* [позивна на автотранспортното средство] ИСКАМ ПОДРОБНИ ИНСТРУКЦИИ
d) PROCEED TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))]	СЛЕДВАЙТЕ ДО ПРЕДВАРИТЕЛЕН [номер] [ПИК (номер)] ПО (път, който да бъде следван) [ИЗЧАКАЙТЕ НА БЕЗОПАСНО ОТ ПИК (номер) (или ПРЕСЕЧЕТЕ ПИК (номер))]
e) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT)	ВЗЕМЕТЕ (или ЗАВИЙТЕ) ПО ПЪРВАТА (или ВТОРАТА) ВЛЯВО (или ВДЯСНО)
f) PROCEED VIA (identification of taxiway)	СЛЕДВАЙТЕ ПО (обозначение на пътеката за рулиране)
g) PROCEED VIA RUNWAY (number)	СЛЕДВАЙТЕ ПО ПИК (номер)
h) PROCEED TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA)]	СЛЕДВАЙТЕ КЪМ ТЕРМИНАЛА (или друго място, например района на авиацията с общо предназначение)]
*i) (vehicle call sign) (location) REQUEST PROCEED TO (destination on aerodrome)	* (позивна на автотранспортното средство) (местоположение) ИСКАМ ДА СЛЕДВАМ КЪМ (крайно местоположение на летището)
j) PROCEED STRAIGHT AHEAD	СЛЕДВАЙТЕ В ПРАВА ПОСОКА
k) PROCEED WITH CAUTION	СЛЕДВАЙТЕ С ВНИМАНИЕ
l) GIVE WAY TO (description and position of aircraft or other vehicle)	ДАЙТЕ ПЪТ НА (описание и местоположение на ВС или друго автотранспортно средство)
*m) GIVING WAY TO (traffic)	ДАВАМ ПЪТ НА (трафик)
*n) TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT	ВИЖДАМ ТРАФИКА (тип на ВС)
o) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle)	СЛЕДВАЙТЕ (описание на другото ВС или автотранспортно средство)
p) VACATE RUNWAY (number)	ОСВОБОДЕТЕ ПИК (номер)
*q) RUNWAY (number) VACATED	*ПИК (номер) СВОБОДНА

... general	общи случаи
r) EXPEDITE [(reason)]	УСКОРЕТЕ [(причина)]
*s) EXPEDITING	* УСКОРЯВАМЕ
t) [CAUTION] proceed SLOWER [reason]	[ВНИМАНИЕ] следвайте ПО-БАВНО [причина]
*u) SLOWING DOWN	* НАМАЛЯВАМЕ
7.2 HOLDING - VEHICLES	ИЗЧАКВАНЕ ЗА АВТОТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА
‡a) HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.)	‡ ИЗЧАКАЙТЕ (направление) ОТ (местоположение, ПИК номер, др.)
‡b) HOLD POSITION	‡ ОСТАНЕТЕ НА МЯСТО
... to hold not closer to a runway than specified	За изчакване не по-близо от определеното за ПИК
‡c) HOLD (distance) FROM (position)	‡ ИЗЧАКАЙТЕ (разстояние) ОТ (местоположение)
‡d) HOLD SHORT OF (position)	‡ НА БЕЗОПАСНО (местоположение)
*e) HOLDING	* ИЗЧАКВАМЕ
*f) HOLDING SHORT	* ИЗЧАКВАМЕ НА БЕЗОПАСНО
TO CROSS A RUNWAY – VEHICLES	ПРЕСИЧАНЕ НА ПИК ОТ АВТОТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА
*a) REQUEST CROSS RUNWAY (number)	* РАЗРЕШЕТЕ ДА ПРЕСЕКА ПИК (номер)
b) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED]	ПРЕСЕЧЕТЕ ПИК (номер) [ДОЛОЖЕТЕ СВОБОДНА]
c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL	УСКОРЕТЕ ПРЕСИЧАНЕТО НА ПИК (номер) ТРАФИК (тип на ВС) (разстояние) КИЛОМЕТРИ (или МИЛИ) НА ФИНАЛА
d) PROCEED TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)]	СЛЕДВАЙТЕ ДО ПРЕДВАРИТЕЛЕН [номер] [ПИК номер] ПО (определен път, който да бъде следван) [ИЗЧАКАЙТЕ НА БЕЗОПАСНО ОТ ПИК (номер) (или ПРЕСЕЧЕТЕ ПИК (номер))]
*e) RUNWAY VACATED.	* ПИК СВОБОДНА

* Обозначава репликите на водача на автотранспортното средство.

‡ Обозначава реплики, които изискват изрично потвърждение от водача на автотранспортното средство.

Забележка 1: Думите „*roger (разбрано)*“ и „*wilco (ще изпълня)*“ са недостатъчни за потвърждение на инструкциите „*hold (изчакайте)*“, „*hold position (останете на място)*“ и „*hold short of (location) (останете на безопасно от (местоположение))*“. Във всеки случай на потвърждение чрез фразеология трябва да се включват изразите „*holding*“ или „*holding short*“.

Забележка 2: Ако органът предоставящ **AFIS** не е в състояние да види пресичащото автотранспортно средство/човек (например през нощта, при намалена видимост), инструкциите се придружават от искане за доклад, когато ПИК е освободена.

Забележка 3: Когато от водача на автотранспортното средство се изисква да доложи, той докладва „*runway vacated/ПИК свободна*“, когато цялото автотранспортно средство е отвъд съответния предварителен старт.

	Tracker 1, Balchik Information vacate runway	Тракер 1, Балчик Информация, освободете ПИК
	Runway vacated, Tracker 1	ПИК свободна, Tracker 1

8. Координация между органите за ОВД

8.1 ESTIMATES AND REVISIONS	РАЗЧЕТИ И ПОПРАВКИ
a) ESTIMATE <i>[direction of flight] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level)) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS]</i>	РАЗЧЕТ <i>[направление на полета] (позивна на ВС) [SSR код (SSR код)] (тип на ВС) РАЗЧИТА (основна точка) (време) (ниво) (или В СНИЖЕНИЕ ОТ (ниво) ДО (ниво)) [СКОРОСТ (попълнена истинска въздушна скорост)] (трасе) [ЗАБЕЛЕЖКИ]</i>
... sending unit	Предаващият орган
b) ESTIMATE <i>(significant point) ON (aircraft call sign)</i>	РАЗЧЕТ (основна точка) ЗА (позивна на ВС)
... receiving unit reply (if flight plan details are not available)	Приемащият орган отговаря (в случай, че полетния план не е наличен)
c) NO DETAILS	НЯМАМ ПОЛЕТЕН ПЛАН
... receiving unit reply (if flight plan details are available)	Приемащият орган отговаря (ако той има наличен полетен план)
d) <i>(aircraft type) (destination)</i>	<i>(тип на ВС) (летище на кацане)</i>
... sending unit reply	Предаващият орган
e) <i>[SQUAWKING (SSR code)] [ESTIMATED] (significant point) (time) AT (level)</i>	КОД НА ТРАНСПОНДЕРА (SSR код)] [РАЗЧИТА] <i>(основна точка) (време) НА (ниво)</i>
Note. — <i>In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to b) NO DETAILS and transmitting station shall pass full estimate as in a).</i>	Забележка: В случай, че няма наличен полетен план, приемащият орган трябва да отговори на б) с „НЯМАМ ПОЛЕТЕН ПЛАН“ и предаващият трябва да предаде пълния разчет, както е даден в а).
f) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) <i>(identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any)</i>	РАЗЧЕТ СВОБОДЕН АЕРОСТАТ(И) <i>(описание и класификация) РАЗЧИТА НАД (място) В (време) ДОКЛАДВАНО ПОЛЕТНО НИВО(А) (стойност(и)) [или ПОЛЕТНО НИВО НЕИЗВЕСТНО] ДВИЖИ СЕ (направление) РАЗЧЕТНА ПЪТНА СКОРОСТ (стойност) (друга уместна информация, ако има такава)</i>
g) REVISION <i>(aircraft call sign) (details as necessary)</i>	ПОПРАВКА <i>(позивна на ВС) (подробности, ако е необходимо)</i>

8.2 CHANGE OF CLEARANCE	ПРОМЯНА НА РАЗРЕШЕНИЕТО
a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF <i>(aircraft call sign)</i> TO <i>(details of alteration proposed)</i>	МОЖЕ ЛИ ДА ПРОМЕНИМ РАЗРЕШЕНИЕТО НА <i>(позивна на ВС)</i> НА <i>(детайли на алтернативното предложение)</i>
b) AGREED TO <i>(alteration of clearance)</i> OF <i>(aircraft call sign)</i>	СЪГЛАСНИ СМЕ С <i>(предложената промяна на разрешението)</i> ЗА <i>(позивна на ВС)</i>
c) UNABLE <i>(aircraft call sign)</i>	НЕ МОГА ДА РАЗРЕША <i>(позивна на ВС)</i>
d) UNABLE <i>(desired route, level, etc.)</i> [FOR <i>(aircraft call sign)</i>] [DUE <i>(reason)</i>] <i>(alternative clearance proposed)</i>	НЕ МОГА ДА РАЗРЕША <i>(искано трасе, ниво, и т.н.)</i> [ЗА <i>(позивна на ВС)</i>] [ПОРАДИ <i>(причина)</i>] <i>(предложение за алтернативно разрешение)</i>
8.3 APPROVAL REQUEST	ИСКАНЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ
a) APPROVAL REQUEST <i>(aircraft call sign)</i> ESTIMATED DEPARTURE FROM <i>(significant point)</i> AT <i>(time)</i>	ИСКАНЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ <i>(позивна на ВС)</i> РАЗЧИТА ОТЛИТАНЕ ОТ <i>(основна точка)</i> В <i>(време)</i>
b) <i>(aircraft call sign)</i> REQUEST APPROVED [(restriction if any)]	<i>(позивна на ВС)</i> ИСКАНЕТО ОДОБРЕНО [(ограничение, ако има такова)]
c) <i>(aircraft call sign)</i> UNABLE <i>(alternative instructions)</i>	<i>(позивна на ВС)</i> НЕ МОГА ДА РАЗРЕША <i>(алтернативни инструкции)</i>
8.4 EXPEDITION OF CLEARANCE	СПЕШНИ РАЗРЕШЕНИЯ
a) EXPEDITE CLEARANCE <i>(aircraft call sign)</i> EXPECTED DEPARTURE FROM <i>(place)</i> AT <i>(time)</i>	СПЕШНО РАЗРЕШЕНИЕ <i>(позивна на ВС)</i> ОЧАКВАНО ОТЛИТАНЕ ОТ <i>(място)</i> В <i>(време)</i>
b) EXPEDITE CLEARANCE <i>(aircraft call sign)</i> [ESTIMATED] OVER <i>(place)</i> AT <i>(time)</i> REQUESTS <i>(level or route, etc.)</i> .	СПЕШНО РАЗРЕШЕНИЕ <i>(позивна на ВС)</i> [РАЗЧИТА] НАД <i>(място)</i> В <i>(време)</i> ИСКА <i>(ниво или трасе и т.н.)</i>

	Approval request LZ-RDD, estimated departure from Balchik at 0915	Искане за одобрение LZ-RDD, разчита отлитане от Балчик в 0915
	LZ-RDD request approved	LZ-RDD искането одобрено

(празна страница)

Глава седма. Особени и аварийни ситуации

Раздел 1. Въведение

1. Бедствие е състояние, при което за ВС съществува сериозна или предстояща опасност и се изисква незабавно съдействие.
2. Спешност е състояние, което не изисква незабавно съдействие и се отнася за безопасността на ВС или на друго превозно средство, или на лице на борда, или в обсега на видимост.
3. Сигналът за бедствие в радиотелефонната комуникация „**MAYDAY**” и сигналът за спешност „**PAN PAN**”, изговорени три пъти, се използват както при първоначалната, така и във всяка следваща комуникация за бедствие и спешност.
4. Съобщенията, адресирани до ВС в състояние на бедствие или на спешност, са кратки, ясни и минимални на брой.
5. Комуникациите при бедствие са с предимство пред всички други комуникации.
6. Комуникациите при спешност имат предимство пред всички други комуникации, с изключение на тези за бедствие.
7. Ако станцията, към която е изпратено съобщение за бедствие или спешност от ВС, не изпрати потвърждение на съобщението, другите станции трябва да окажат съдействие на въпросното ВС, доколкото това е възможно.

***Забележка:** Под „други станции“ се разбира всяка друга станция, получила съобщението за бедствие или спешност.*

8. В състояние на бедствие и спешност, радиотелефонните предавания се осъществяват бавно и отчетливо, като всяка дума се произнася ясно, за да се улесни приемането и разбираемостта на съобщенията. Станцията, оказваща съдействие на ВС в състояние на бедствие или спешност, дава информация, съвет или инструкции, които да подпомогнат екипажа. Излишните съобщения могат да бъдат разсейващи и са нежелателни.
9. Въздухоплавателно средство в аварийно състояние използва честотата, на която е осъществило първоначален контакт, освен ако може да получи по-добро съдействие на друга честота.
10. Всяка станция, която е уведомена за наличието на ВС, търпящо бедствие и която не може пряко да съдейства, трябва да продължи да прослушва съответната честота, докато се увери, че е оказано съдействие на това ВС.
11. За обозначаване на въздухоплавателните средства, които се използват за медицински транспорт при военен конфликт, предаването на радиотелефонния сигнал за спешни случаи „**PAN PAN**”, трябва да бъде последвано от радиотелефонния сигнал за медицински транспорт „**MEDICAL**”, произнесено като „**MAY-DEE-CAL**”.

Раздел 2. Деклариране на аварийна ситуация

1. Съобщението за бедствие/спешност, което се изпраща от ВС, се предшества от сигнала **MAYDAY/PAN PAN**, който се изговаря три пъти и съдържа възможно най-пълна информация, по възможност предадена в следната последователност:

- 1.1. позивната на станцията, към която се изпраща съобщението;
- 1.2. позивната на ВС;
- 1.3. естеството на аварийната ситуация;
- 1.4. решението на командира на ВС;
- 1.5. настоящото или последно известното местоположение, ниво/височина и курс на ВС;
- 1.6. всяка друга полезна информация (брой хора на борда, остатък от гориво и др.).

2. Обявяване на състояние на бедствие

	MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Varna Tower, LZ-ABB C550 engine on fire losing height intend an immediate forced landing 20 miles south of Varna. Passing 3000 feet heading 360, 3 people on board.	МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ, Варна Кула, LZ-ABB C550 пожар в двигателя губя височина кацам принудително на 20 мили южно от Варна. Пресичам 3000 фута курс 360, трима човека на борда.
	LZ-ABB, Varna Tower, roger MAYDAY (any pertinent information)	LZ-ABB, Варна Кула, разбрано МЕЙДЕЙ (друга уместна информация)

	MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Varna Tower LZ-ABB C172 engine failed. Will attempt to land at Varna, 10 miles east, 4000 feet heading 270	МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ, Варна Кула LZ-ABB C172 отказ на двигателя. Ще опитам да кацна във Варна, 10 мили източно, 4000 фута курс 270
	LZ-ABB, roger MAYDAY cleared straight-in runway 27, wind 360 degrees, 10 knots, QNH 1010, you are number one	LZ-ABB, разбрано МЕЙДЕЙ разрешавам подход от права за ПИК 27 вятър 360 градуса, 10 възела, QNH 1010, вие сте номер едно за кацане

3. Обявяване на състояние на спешност

	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Sofia Tower, LZ-BOC 2000 metres, heading 190, VMC unsure of my position request landing at Sofia	ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, София Кула, LZ-BOC 2000 метра курс 190, ВМУ, не съм сигурен за местоположението си разрешете кацане в София
	LZ-BOC, Sofia Tower, fly heading 160	LZ-BOC, София Кула, летете в курс 160

	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Sofia Tower, LZ-BOC 10 miles north, altitude 3000 feet passenger with suspected heart attack request priority landing	ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, София Кула, LZ-BOC на 10 мили северно, абсолютна височина 3000 фута има пътник с възможен сърдечен пристъп, разрешете кацане с предимство
	LZ-BOC, Sofia Tower, number 1 visual approach runway 27 wind 320 degrees 6 knots ambulance requested	LZ-BOC, София Кула, номер 1 за кацане, визуален подход за ПИК 27, вятър 320 градуса 6 възела, извикана е линейка
	Runway 27, LZ-BOC	ПИК 27, LZ-BOC

4. Разпространение на информация относно ВС в състояние на бедствие или спешност.

4.1. Аеронавигационна станция или ВС, които са получили информация, че друго ВС или плователен съд търпят бедствие или са в състояние на спешност, разпространяват информацията до всички станции, които могат да окажат съдействие.

	MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Sofia Tower, LZ-ABB have intercepted MAYDAY from G-BJRD I say again G-BJRD Cessna 172 engine failure forced landing 10 miles west of DELIN, 5000 feet descending, heading 120	МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ, София Кула, LZ-ABB приех МЕЙДЕЙ от G-BJRD повтарям G-BJRD, Cessna 172 с отказ на двигател, принудително кацане 10 мили западно от DELIN, снижава 5000 фута, курс 120
	LZ-ABB, Sofia Tower, roger your relayed MAYDAY from G-BJRD	LZ-ABB, София Кула, разбрано МЕЙДЕЙ от G-BJRD

	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Sofia Tower, LZ-ABB intercepted urgency call from G-BBCC C172 passenger with suspected heart attack request priority landing at Sofia. His position 10 miles north, at 3000 feet VFR	ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН, София Кула, LZ-ABB прехванах спешно повикване от G-BBCC C172. Има пътник с възможен сърдечен пристъп, желае кацане с предимство в София. Местоположението му е 10 мили северно, височина 3000 фута полет по ПВП
	L-BB, Sofia Tower, roger	L-BB, София Кула, разбрано
	G-BBCC, Sofia Tower runway 27 wind 320 degrees 6 knots QNH 1009 traffic nil	G-BBCC, София Кула ПИК 27 вятър 320 градуса 6 възела QNH 1009 няма други ВС

Раздел 3. Специфична фразеология

Секция 1. Радиомълчание

1. Въздухоплавателно средство в състояние на бедствие или органът за ОВД, обслужващ това ВС, могат да изискат радиомълчание от всички станции от подвижното аеронавигационно обслужване в района или от всяка станция, която пречи на комуникацията с това ВС. В зависимост от конкретните обстоятелства инструкциите за радиомълчание се отправят „до всички станции“ (**all stations**) или само до една станция. За налагане на радиомълчание се използват изразите:

1.1. **Stop transmitting** (преустановете предаването); и

1.2. **MAYDAY** (МЕЙДЕЙ).

2. Аеронавигационната станция, потвърдила получаването на съобщение за бедствие, при необходимост може да даде инструкции на останалите въздухоплавателни средства да преминат на друга честота, за да не смущават предаванията от/към ВС, търпящо бедствие.

3. Налагане на радиомълчание или преминаване на друга честота

	All stations Sofia Tower stop transmitting. MAYDAY	До всички станции. София Кула, прекратете предаванията. МЕЙДЕЙ
	LZ-AAB, stop transmitting. MAYDAY	LZ-AAB, прекратете предаванията. МЕЙДЕЙ
	MAYDAY LZ-AAB. All other aircraft contact Sofia Tower 118.1	МЕЙДЕЙ LZ-AAB. Всички останали ВС връзка със София Кула 118,1

4. Отмяна на състоянието на бедствие и прекратяване на радиомълчанието.

4.1. Когато дадено ВС вече не е в състояние на бедствие, ЕВС трябва да предаде съобщение, с което отменя състоянието на бедствие.

	LZ-BOC, cancel MAYDAY, engine restarted, runway in sight. Request landing	LZ-BOC, отменям МЕЙДЕЙ, двигателят рестартиран, виждам ПИК. Разрешете кацане
	LZ-BOC, runway 27 cleared to land. Wind 320 degrees 6 knots	LZ-BOC, ПИК 27 кацане разрешено. Вятър 320 градуса 6 възела
	Runway 27 cleared to land, LZ-BOC	ПИК 27 кацане разрешено, LZ-BOC

5. Процедурите за комуникация при бедствие и за радиомълчание трябва да се отменят с предаване на съобщение на честотата или честотите, използвани от ВС, търпящо бедствие, включващо израза „**distress traffic ended** (край на състоянието на бедствие)“. Съобщението се предава от станцията, която осъществява комуникация с ВС, търпящо бедствие.

	All stations Sofia Tower distress traffic ended	До всички станции, София Кула край на състоянието на бедствие
---	---	---

Секция 2. Доклад на важна информация

1. Минимален остатък от гориво.

1.1. Екипажът на ВС уведомява органа за ОВД за наличието на минимален остатък от гориво, използвайки израза „**minimum fuel**“, в случай че последващи забавяния на летището за кацане могат да доведат до приземяване с по-малък от изискуемия остатък от гориво. РП не следва да осигуряват приоритет за кацане на ЕВС, използвали изразите „**short of fuel**“ и „**minimum fuel**“.

1.2. След съобщение по т. **1.1** РП трябва да:

- информира ЕВС относно очакваните забавяния в минути (за ВС, летящо по трасе, включващо се или изчакващо в зона за изчакване) или оставащата дистанция в мили от точката на опиране (ако ВС е векторизирано за подход за кацане);
- уточни дали ЕВС желае да декларира бедствие поради остатък от гориво.

1.3. ЕВС трябва да декларира бедствие, дължащо се на остатъка от гориво, използвайки израза „**MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL**“ в случай, че изчисленият остатък от гориво след кацане на най-близкото подходящо летище, ще бъде по-малък от планирания резервен остатък.

	LZ-BOC, minimum fuel	LZ-BOC, минимален остатък от гориво
	MAYDAY MAYDAY MAYDAY fuel, LZ-BOC	МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ МЕЙДЕЙ, LZ-BOC минимален остатък от гориво

2. Информация за броя лица на борда на ВС.

2.1. При запитване или съгласно регламентиращите документи, ЕВС дава информация за броя лица на борда на ВС. За целта се използва съкращението **POB (people on board)**.

	L-TD, report POB	L-TD, доложете брой лица на борда
	L-TD, 17 POB	L-TD, 17 човека на борда

3. Информация относно опасни товари и остатък от гориво

3.1. В случай на бедствие РП уточнява наличието на опасни товари на борда и остатъка от гориво в тонове/литри или оставащото полетно време на ВС.

	MAYDAY MAYDAY MAYDAY LZ-BOC, left engine on fire request priority landing at Varna	MAYDAY MAYDAY MAYDAY LZ-BOC, пожар в левия двигател, искам кацане с предимство на летище Варна
	LZ-BOC, roger MAYDAY, fly heading 270, descend FL 100. Report dangerous goods on board and fuel tankage	LZ-BOC, разбрано MAYDAY. Летете в курс 270, снижавайте ПН 100. Доложете наличие на опасни товари на борда и количеството гориво
	LZ-BOC, flying heading 270 descending FL 100. No dangerous goods on board. Tankage 33 tons	LZ-BOC, продължавам в курс 270, снижавам ПН 100. Няма опасни товари на борда. Горивото е 33 тона
	MAYDAY MAYDAY MAYDAY Plovdiv Tower G-ABCD, Piper Cherokee lost above cloud altitude 3000 feet heading east endurance 1 hour	MAYDAY MAYDAY MAYDAY, Пловдив Кула, G-ABCD Piper Cherokee неизвестно местоположение над облаци, абсолютна височина 3000 фута, източен курс, оставащо полетно време 1 час

Секция 3. Аварийно снижение

1. В случай на аварийно снижение, РП предприема всички възможни действия за осигуряване на безопасността на другите ВС. Те могат да включват уведомяване на ВС на работната честота, издаване на разрешения, инструкции или предаване на трафик информация.

	LZ-BOC, engine failure emergency descent heading 120	LZ-BOC, отказ на двигател, аварийно снижение курс 120
	LZ-BOC, roger	LZ-BOC, разбрано
	All stations emergency descent at EKR NDB, all aircraft below FL 330 within 10 miles of SNA VOR, leave A1 to the north immediately	До всички станции, аварийно снижение на EKR NDB. Всички ВС, под ПН 330, в пределите на 10 мили от SNA VOR незабавно напуснете трасе Алфа 1 на север

	LZ-ABB, decompression emergency descent to 10000 feet request QNH	LZ-ABB, разхерметизация, аварийно снижение до 10000 фута искам QNH
	LZ-ABB, stop descent at 12000 feet traffic at 11000 feet QNH 1007 acknowledge	LZ-ABB, прекратете снижение на 12000 фута, ВС на 11000 фута, QNH 1007, потвърдете
	LZ-ABB, will maintain 12000 feet QNH 1007 request further descent when available	LZ-ABB, ще поддържам 12000 фута, QNH 1007. Искам последващо снижение, когато е възможно

Секция 4. Изхвърляне на гориво

1. Когато ЕВС уведоми орган за ОВД, че възнамерява да изхвърля гориво, РП координира траекторията на полета, нивото и продължителността на изхвърлянето на гориво. На известния трафик се осигурява сепарация. За останалите ВС се излъчва предупреждение на честотата.

	All stations Sofia Control B777 dumping fuel FL 90 beginning 10 miles south of SNA VOR on track 180 for 50 miles. Avoid flight between FL 60 and FL 100 within 50 miles behind, 10 miles ahead of the aircraft and within 10 miles to the sides of fuel dumping track	До всички станции, София контрол, В777 изхвърля гориво на ПН 90, започвайки 10 мили южно от SNA VOR, пътна линия 180 на разстояние от 50 мили. Избягвайте полет между ПН 60 и ПН 100, 50 мили след, 10 мили пред и 10 мили встрани от пътната му линия на изхвърляне на гориво
	All stations Sofia Control fuel dumping completed	До всички станции, София контрол, изхвърлянето на гориво приключи

Раздел 4. Загуба на радиокомуникация

1. Когато екипажът на ВС не успее да установи комуникация с аеронавигационната станция на дадена честота, той трябва да се опита да установи комуникация на друга честота, определена за съответното въздушно пространство. Ако опитът е неуспешен, екипажът на ВС трябва да се опита да установи комуникация с друго ВС или други аеронавигационни станции на честоти за съответното въздушно пространство.
2. При неуспешни опити по т. 1 и в случай на изправен радиопредавател, екипажът на ВС предава съобщението си два пъти на определената честота(-и), започвайки с израза „**transmitting blind (предавам на блинд)**“ и ако е необходимо, включва получателя(-ите), за които е предназначено съобщението.
3. Когато ЕВС не може да установи комуникация поради повреда в радиоприемника, той предава доклади в разчетните времена или позиции на използваната честота, започвайки с израза „**transmitting blind due receiver failure (предавам на блинд поради повреда в приемника)**“. ЕВС повтаря всички предавани съобщения и уведомява за разчетното време на следващия доклад.
4. Екипажът на ВС, на което е осигурено обслужване по КВД или летищно полетно-информационно обслужване, в допълнение към изискванията по т. 3, предава и информация относно намерението си за продължаване на полета.
5. Когато ЕВС не може да установи комуникация поради повреда в бордното комуникационно оборудване, поставя на транспондера (при наличие на такъв) SSR код 7600 за обозначаване на отказа.
6. Когато аеронавигационната станция не може да установи комуникация с дадено ВС след неколнократни повиквания на честоти, за които се счита, че ВС прослушва, тогава тази станция е длъжна:
 - 6.1. Да поиска от другите аеронавигационни станции да оказат съдействие чрез повикване на ВС и ако е необходимо, да прехвърлят това ВС на друга честота;
 - 6.2. Да поиска от друго ВС по това трасе да се опита да установи комуникация с даденото ВС и да му препредава съобщения.
7. Ако комуникация с ВС не бъде установена, аеронавигационната станция предава съобщения, различни от разрешения по КВД, чрез предаване на блинд на честотата(-ите), която(-ито) се предполага, че ВС прослушва.
8. Разрешения по КВД не се предават на блинд към ВС с изключение на случаите, когато се отговаря на конкретно запитване от ВС.

Забележка: Подобни случаи са възможни, когато загубата на комуникацията между органа за ОВД и ЕВС е едностранна – т.е. ЕВС чува издаваните от РП инструкции и разрешения, а отговорите на ЕВС се препредават на органа за ОВД от друг екипаж.

9. При едностранна загуба на комуникация между РП и ЕВС и когато РП предполага, че ВС е в състояние само да приема съобщения, може да бъде използван екранът за въздушна обстановка за потвърждение, че ЕВС е получил дадените инструкции. Последващи инструкции трябва да се повтарят и да се предават бавно и ясно.

	G-CD, reply not received, if you read Sofia turn left heading 040 degrees	G-CD, отговорът ви не е получен, ако чувате София, завийте наляво курс 040
	G-CD, turn observed 10 miles north of SNA VOR I will continue to pass instructions	G-CD, наблюдавам завоя 10 мили северно от SNA VOR. Ще продължа да предавам инструкции
	BDF 347, reply not received, if you read Sofia squawk ident I say again squawk ident	BDF 347, отговорът ви не е получен, ако чувате София, включете опознаване повтарям включете опознаване
	BDF 347, squawk observed 3 miles east of SNA I will continue to pass instructions	BDF 347, наблюдавам отговора 3 мили източно от SNA, ще продължа да предавам инструкции

Раздел 5. Прехват

1. Насочването на прехванато ВС и предаването на информация, свързана с това, се извършва посредством радиотелефония, ако може да се установи радиокомуникация.
2. При произнасяне на думите се набляга на подчертаните срички.
3. Радиообмен по време на прехват
 - 3.1. Органът за управление на прехвата и командирът на прехващача при изпълнение на прехват са длъжни да:
 - 3.1.1. направят опит да установят двустранна радиокомуникация с прехващаното ВС на общ език на честота 121.5 MHz, като за позивна използват:
 - **Intercept control/команден пункт**
 - **Interceptor/прехващач** позивната на прехващача (например **DEFENDER 1**)
 - **Intercepted aircraft/прехванато ВС**
 - 3.1.2. установят контакт с прехващаното ВС с помощта на съответния орган за ОВД при неуспешен опит за установяване на радиовръзка на честота 121.5 MHz.
 - 3.2. Когато при изпълнение на прехват е установена двустранна радиокомуникация, но е невъзможно използване на общ език, предаването на инструкциите, потвърждаването им, както и предаването на съществена информация се осъществяват чрез използване на изразите и произношението, указани по-долу, като всяка фраза се предава двукратно.
4. При радиообмен с прехванатото ВС се използва:
 - 4.1. Позивната от полетния план; или
 - 4.2. Регистрационният знак на ВС; или
 - 4.3. Фразата „**intercepted aircraft (прехванато ВС)**“.
5. Уточняване на позивната при първоначален контакт:

	<u>Call</u> -sign	Каква е позивната Ви
	<u>Call</u> -sign GTP 978	Позивна GTP 978

6. Възможни инструкции от изстребителя-прехващач и техните отговори от ЕВС:

	GTP 978, <u>follow</u>	GTP 978, следвайте ме
	GTP 978, <u>wilco</u>	GTP 978, ще изпълня

	LA-NTA, <u>descend</u>	LA-NTA, снижавайте за кацане
	LA-NTA, <u>can</u> not	LA-NTA, не мога да изпълня

	GTP 978, <u>you land</u>	GTP 978, кацнете на това летище
	GTP 978, <u>repeat</u>	GTP 978, повторете

	LA-NTA, <u>you land</u>	LA-NTA, кацнете на това летище
	LA-NTA, <u>am lost</u>	LA-NTA, неизвестно местоположение

	GTP 978, <u>proceed</u>	GTP 978, продължете полета си
	GTP 978, <u>MAYDAY</u>	GTP 978, търпя бедствие

	LA-NTA, <u>proceed</u>	LA-NTA, продължете полета си
	LA-NTA, <u>HIJACK</u>	LA-NTA, отвлечане

	GTP 978, <u>proceed</u>	GTP 978, продължете полета си
	GTP 978, land Plovdiv	GTP 978, разрешете кацане на Пловдив

	LA-NTA, <u>proceed</u>	LA-NTA, продължете полета си
	LA-NTA, <u>descend</u>	LA-NTA, разрешете снижение

Забележка: Понякога е нежелателно или обстоятелствата не винаги позволяват да се използва фразата „отвлечане (HIJACK)“.

Раздел 6. ACAS

1. Пилотите информират РП за издаването на **ACAS/TCAS RA** и изпълнението на маньоври в съответствие с нея.
2. Ръководителят на полети не трябва да предприема никакви опити за промяна на траекторията на полета на ВС, докато пилотът не съобщи за възстановяване на условията, зададени му в последните инструкции или разрешения, но при необходимост РП предоставя информация за трафик.
3. Пилотите информират РП за предприетите **ACAS/TCAS** маньоври при първа възможност, дори ако не са успели да съобщят за издаването на **ACAS/TCAS RA** преди това.

	L-AB, TCAS RA	L-AB, TCAS RA
	L-AB, roger	L-AB, разбрано

	L-AB, TCAS [climb/descent]	L-AB, TCAS [набор/снижение]
	L-AB, roger report returning to clearance	L-AB, разбрано, доложете връщане към издаденото разрешение

4. Когато пилотът докладва, че конфликтът е разрешен, РП може да даде ново разрешение по КВД на ВС.

	L-AB, clear of conflict, returning to (assigned clearance)	L-AB, конфликтът е разрешен, връщам се към даденото разрешение
	L-AB, roger	L-AB, разбрано

	L-AB, clear of conflict, (assigned clearance) resumed	L-AB, конфликтът е разрешен, връщам се към (даденото разрешение)
	L-AB, roger	L-AB, разбрано

	L-AB, clear of conflict returning to FL 350	L-AB, конфликтът е разрешен, връщам се към ПН 350
	L-AB, roger	L-AB, разбрано

5. Пилотите информират РП, ако не могат да изпълнят инструкции вследствие на предупреждение от **TCAS**.

	L-AB, descend immediately FL 350 due traffic	L-AB, снижавайте незабавно ПН 350 поради трафик
	L-AB, unable TCAS RA	L-AB, не мога поради TCAS инструкция
	L-AB, roger	L-AB, разбрано

Раздел 7. Катапултиране

1. Пилотът уведомява РП, че катапултира с думата „**ejecting (катапултирам)**“.

	LZ-BDF, ejecting	LZ-BDF, катапултирам
---	------------------	----------------------

Раздел 8. Балистични парашути

1. Балистични парашути се използват от някои леки и свръхлеки ВС, в случай че ЕВС прецени, че последващ безопасен полет не е възможен. Причина за това би могло да бъде отказ на двигател, загуба на управление и др. Следната фраза може да бъде използвана от пилотите:

	LZ-BDF, ballistic recovery system deployed	LZ-BDF, балистичният парашут е отворен
---	--	--

(празна страница)

Глава осма. Метеорологични явления и информация

Раздел 1. Използвани метеорологични термини

1. Метеорологичните термини, използвани за описание на явления, които са от значение за гражданското въздухоплаване, са дадени в **Таблица 8-1**. Таблицата съдържа и съответните кодове, където е приложимо.

Таблица 8-1

Съкращение	Значение на английски език	Значение на български език
Облачност		
FEW	Few	Незначителна (1 до 2 осми)
SCT	Scattered	Разкъсана (3 до 4 осми)
BKN	Broken	Значителна (5 до 7 осми)
OVC	Overcast	Плътна (8 осми);
NSC	No significant clouds	Облачност с неоперативно значение
	Octa/octas	Осма/осми
NCD	No clouds detected	Не се открива облачност
Cb	Cumulonimbus	Купесто-дъждовни облаци
TCU	Towering Cumulus	Мощни купести облаци
Явления, намаляващи видимостта		
BR	Mist	Димка
FG	Fog	Мъгла
FU	Smoke	Дим
VA	Volcanic ash	Вулканична пепел
DU	Dust	Прах
SA	Sand	Пясък
HZ	Haze	Омара

Валежи		
DZ	Drizzle	Ръмеж
RA	Rain	Дъжд
SN	Snow	Сняг
SG	Snow grains	Суграшица
PL	Ice pellets	Ледени кристали
GR	Hail	Град ($D > 5 \text{ mm}$)
GS	Small hail	Дребен град ($D < 5 \text{ mm}$)
UP	Unknown precipitation	Неизвестен валеж
Описание на явлението (в комбинация с валежи или явления, намаляващи видимостта)		
MI	Shallow	Приземен
PR	Partial	Частичен
BC	Patches	На вълма
DR	Low drifting	Ниско носещ се
BL	Blowing	Високо носещ се (виелица)
SH	Shower	Краткотраен (валеж)
TS	Thunderstorm	Гръмотевична буря
FZ	Freezing	Преохладен
Други явления		
SQ	Squalls	Шквал
FC	Funnel cloud	Фуниевиден облак
SS	Sandstorm	Пясъчна буря
DS	Dust storm	Прашна буря

Интензивност на валеж		
-	Light	Слаб
	Moderate	Умерен
+	Heavy	Силен
Турбулентност и обледяване и тяхната интензивност		
	Light	Слаб
MOD	Moderate	Умерен
SEV	Severe	Силен
	Icing	Обледяване
TURB	Turbulence	Турбулентност
CAT	Clear air turbulence	Турбулентност в ясно небе
	Wake turbulence	Турбулентност от спътна струя
	Vortex	Спътна струя
Срез на вятъра		
WS	Wind shear	Срез на вятъра
	Airspeed gain/loss	Увеличение/намаление на скоростта

Раздел 2. Метеорологична информация за летища

Секция 1. Метеорологични доклади

1. Предаване на метеорологични доклади

	G-CD, request weather report for LBGO	G-CD, искам метеорологичния доклад за LBGO
	G-CD, weather report from 0950 UTC wind 360 degrees 5 knots visibility 10 km. Nil weather, broken at 2500 feet, overcast at 4000 feet, temperature plus 10, dew point plus 3, QNH 1010	G-CD, доклад от 0950 UTC, вятър 360 градуса 5 възела, видимост 10 km, няма съществени явления, разкъсана облачност на 2500 фута, плътна облачност на 4000 фута, температура 10, точка на оросяване 3, QNH 1010
	QNH 1010, G-CD	QNH 1010, G-CD

- При необходимост от предаване на информация по третини се използват думите „touchdown (точка на опирание)“, „mid-point (средна точка)“ и „stop end (крайна точка)“.
- Думите по т. 2 могат да се пропуснат, когато се предават три стойности и се спазва редът „точка на опирание“ – „средна точка“ – „крайна точка“.

4. Предаване на информация за облачност

	G-CD, (cloud) scattered at 500 feet, scattered cumulonimbus at 1000 feet, broken at 2500 feet	G-CD, (облачност) разкъсана на 500 фута, разкъсана купесто-дъждовна на 1000 фута, значителна на 2500 фута
---	---	---

- В съобщения за пробиване на облаците се използва фразата „breaking cloud“.

Секция 2. Приземен вятър

1. Цифрите и числата, представляващи параметри на приземния вятър, се произнасят съгласно **Глава първа, Раздел 2, Секция 2. Цифри и числа**.
2. Екипажът на ВС използва фразата „**wind check (какъв е вятърът)**“ за да поиска информация за вятъра.
3. Информацията за приземния вятър се предава с метеорологична посока в градуси, закръглени до най-близките 10, и скорост в цяло число възли.

	BDF 347, wind check	BDF 347, какъв е вятърът
	BDF 347, wind 360 degrees 15 knots	BDF 347, вятър 360 градуса, 15 възела

4. При необходимост се указват вариациите и/или поривите на вятъра.

	BDF 347, wind 360 degrees 15 knots, variations between 310 and 040 degrees, gusting 30 knots	BDF 347, вятър 360 градуса, 15 възела, вариации между 310 и 040 градуса, пориви 30 възела
---	--	---

5. Когато скоростта на вятъра е по-ниска от 1 възел, се използва думата „**calm (тихо)**“.

	BDF 347, wind calm	BDF 347, вятър тих
---	--------------------	--------------------

6. Когато вариациите на вятъра са повече от 180 градуса, независимо от неговата скорост, се използва думата „**variable (неориентиран)**“ и не се указва посока.

	BDF 347, wind variable 5 knots gusting 15 knots	BDF 347, вятър неориентиран 5 възела, с пориви 15 възела
---	---	--

Секция 3. Видимост и видимост на ПИК

1. Цифрите и числата, описващи параметрите на видимостта и видимостта на ПИК, се произнасят съгласно **Глава първа, Раздел 2, Секция 2. Цифри и числа**.
2. **Видимостта (visibility)** се предава на стъпки през 50 m - до 800 m, на стъпки през 100 m - до 5000 m и на стъпки през 1 km - до 10 km.
3. **Видимостта на ПИК (RVR)** се предава на стъпки през 25 m - до 400 m, на стъпки през 50 m - до 800 m и на стъпки през 100 m - до 2000 m.

	BDF 347, RVR 400 metres	BDF 347, RVR 400 метра
---	-------------------------	------------------------

	BDF 347, RVR runway 27, 650 600 600 metres	BDF 347, RVR ПИК 27, 650, 600, 600 метра
---	--	--

	BDF 347, RVR runway 27, touchdown not available, mid-point 650, stop end 550 metres	BDF 347, RVR ПИК 27 точка на опиране няма данни, средна точка 650, крайна точка 550 метра
---	---	---

4. Когато видимостта на ПИК превишава най-високата или е под минималната стойност, която може да бъде измерена, това се указва съответно с фразите „**greater than (повече от) [...]**“ или „**less than (по-малко от) [...]**“

	BDF 347, RVR is greater than 2000 metres	BDF 347, RVR повече от 2000 метра
---	--	-----------------------------------

	BDF 347, RVR less than 50 metres	BDF 347, RVR по-малко от 50 метра
---	----------------------------------	-----------------------------------

Секция 4. Състояние на ПИК

1. За предаване на информация за вода по повърхността на ПИК се използват думите:
 - 1.1. **Ice (лед), snow (сняг), slush (киша)** заедно с дебелината на слоя в милиметри за вода в твърдо състояние
 - 1.2. **Damp (влажна)**
 - 1.3. **Wet (мокра)**
 - 1.4. **Water patches (локви)**
 - 1.5. **Flooded (наводнена)**
2. При необходимост се уточнява мястото на леда, снега или кишата.
3. Спирачният ефект на ПИК се указва като:
 - 3.1. **Good (добър)**
 - 3.2. **Medium to good (среден до добър)**
 - 3.3. **Medium (среден)**
 - 3.4. **Medium to poor (среден до лош)**
 - 3.5. **Poor (лош)**
4. Информацията по т. 1 и т. 3 може да се предава както за ПИК като цяло, така и по третини.

	BDF 347, Runway 26 surface is wet	BDF 347, ПИК 26 повърхност мокра
--	-----------------------------------	----------------------------------

	BDF 347, Runway 26 surface is damp, water patches, wet	BDF 347, ПИК 26 повърхност влажна, локви, мокра
---	--	---

	BDF 347, Runway 26 breaking action is medium, medium, medium to poor	BDF 347, ПИК 26 спирачен ефект среден, среден, среден до лош
---	--	--

5. Неофициалните наблюдения (например от ЛКК или от пилоти) се обявяват изрично като такива с фразата „**unofficial observation (неофициално наблюдение)**“.

	BDF 347, unofficial observation, pilot report. Runway 34 surface appears to be wet	BDF 347, неофициално наблюдение, доклад от пилот. ПИК 34 повърхността изглежда мокра
---	--	--

Секция 5. Явления в приземния слой

1. Турбулентност от спътна струя

	LZ-VIZ, extend downwind due wake turbulence B757 landing ahead	LZ-VIZ, удължете участъка между втория и третия завой поради турбулентност от спътната струя на кацащ преди вас B757
	Extending downwind, LZ-VIZ	Удължавам участъка между втория и третия завой, LZ-VIZ

	L-IZ, hold position due wake turbulence Airbus departing ahead	L-IZ, останете на място поради турбулентност от спътната струя на излитащия преди вас Airbus
	Holding, L-IZ	Спирам, L-IZ

2. Срез на вятъра

	BDF 345, caution medium wind shear reported at 800 feet 3 miles final runway 27	BDF 345, среден срез на вятъра докладван на 800 фута на 3 мили на финала на ПИК 27
	Roger, BDF 345	Разбрано, BDF 345

Раздел 3. Явления във височина

1. Атмосферна турбулентност

	BDF 345, moderate turbulence reported 70 miles ahead	BDF 345, докладвана умерена турбулентност на 70 мили напред
	BDF 345, report turbulence at FL 360	BDF 345, доложете турбулентността на ПН 360
	<i>Negative turbulence, BDF 345.</i>	<i>Няма турбулентност, BDF 345</i>
	BDF 345, are you experiencing turbulence	BDF 345, търпите ли турбулентност
	BDF 345, experiencing light to moderate turbulence for the last 10 minutes	BDF 345, лека до умерена турбулентност през последните 10 минути
	BDF 345, experiencing moderate turbulence (at FL 350)	BDF 345, умерена турбулентност (на ПН 350)
	<i>BDF 345, roger, if you need level change, advise</i>	<i>BDF 345, разбрано, доложете, ако искате да смените ПН</i>
	BDF 345, request FL 370	BDF 345, разрешете ПН 370
	BDF 345, climb FL 370	BDF 345, набирайте ПН 370
	Climbing FL 370, BDF 345	Набирам ПН 370, BDF 345

2. Турбулентност от спътна струя

	BDF 345, request to fly 3 miles left of track due wake turbulence	BDF 345, разрешете 3 мили вляво от пътната линия поради турбулентност от спътна струя
	BDF 345, proceed offset 3 miles left of track	BDF 345, изпълнете паралелен офсет 3 мили вляво от пътната линия
	Proceeding offset 3 miles left of track, BDF 345	Изпълнявам паралелен офсет 3 мили вляво от пътната линия, BDF 345
	LZ-EKR, for wake turbulence separation turn left heading 270 degrees	LZ-EKR, за сепарация поради турбулентност от спътна струя, завой наляво курс 270
	Turning left heading 270 degrees, LZ-EKR	Завой наляво курс 270, LZ-EKR

	LZ-EKR, caution wake turbulence the recommended distance is [number] miles	LZ-EKR, внимание турбулентност от спътна струя, препоръчителна дистанция [брой] мили
	LZ-EKR	LZ-EKR

Забележка: Примери, свързани с турбулентност и срез на вятъра в приземния слой са дадени в Раздел 2, Секция 5 на настоящата глава.

3. Заобикаляне на неблагоприятни метеорологични явления

	BDF 345, request 15 degrees to the right to avoid (weather/CB)	BDF 345, разрешете 15 градуса надясно за заобикаляне (на явления/CB)
	BDF 345, avoiding to the right approved, report new heading	BDF 345, разрешено заобикаляне надясно, доложете новия курс
	New heading 170, BDF 345	Новият курс е 170, BDF 345
	BDF 345, roger	BDF 345, разбрано

	<i>BDF 345, how long on present heading</i>	<i>BDF 345, колко дълго в този курс</i>
	Approximately 50 miles, BDF 345	Около 50 мили, BDF 345
	BDF 345, roger, report when clear of weather	BDF 345, разбрано, доложете край на заобикалянето
	Wilco, BDF 345	Ще изпълня, BDF 345
	BDF 345, clear of weather, request direct REKRA	BDF 345, край на заобикалянето, разрешете директно REKRA
	BDF 345, direct REKRA	BDF 345, директно REKRA
	Direct REKRA, BDF 345	Директно REKRA, BDF 345

	BDF 345, when clear of weather direct REKRA	BDF 345, след край на заобикалянето, директно REKRA
	When clear of weather direct REKRA, BDF 345	След край на заобикалянето директно REKRA, BDF 345

	BDF 345, request 10 degrees to the left to avoid weather	BDF 345, разрешете 10 градуса вляво за заобикаляне на явления
	BDF 345, avoiding approved, report when clear of weather	BDF 345, заобикаляне разрешено, доложете край на заобикалянето
	Wilco, BDF 345	Ще изпълня, BDF 345
	BDF 345, clear of weather	BDF 345, край на заобикалянето
	BDF 345, direct REKRA	BDF 345, директно REKRA
	<i>BDF 345, do you expect deviations (to the left/to the right) due weather for the next 6 minutes?</i>	<i>BDF 345, очаквате ли заобикаляне на явления (наляво/надясно) през следващите 6 минути?</i>

(празна страница)

Глава девета. Координация и обмен на полетни данни

Раздел 1. Използвани термини

1. Използвани термини

Английски език	Български език
Estimate	Разчет
Revision	Поправка
Approval request	Искане за одобрение
Expedite clearance	Спешно разрешение
Released	Освободен

Раздел 2. Съобщения

1. Разчети

	Copy estimate	Запишете разчет
	Ready to copy	Записвам

	LZ-SNA, REKRA 1020 FL 360 squawk 0365	LZ-SNA, REKRA 1020 ПН 360 код 0365
	Copied	Прието

	LZ-SNA, REKRA 1020 descending FL 360 from FL 430 squawk 0365	LZ-SNA, REKRA 1020 в снижение към ПН 360 от ПН 430 код 0365
---	--	---

	LZ-SNA, VFR, REKRA 1020 FL 100 squawk 0365 estimating landing 1125	LZ-SNA, по ПВП, REKRA 1020 ПН 100 код 0365 разчита кацане 1125
---	--	--

	Do you have estimate (for/about) LZ-SNA?	Имате ли разчет за LZ-SNA?
	Negative	Не
	Copy estimate LZ-SNA, REKRA 1030 FL 360 squawk 0365	Запишете разчет LZ-SNA, REKRA 1030 ПН 360 код 0365
	Copied	Прието

2. Поправки

	Revision, LZ-SNA FL 320	Поправка, LZ-SNA ПН 320
---	-------------------------	-------------------------

	Revision, LZ-SNA REKRA 1030	Поправка, LZ-SNA REKRA 1030
---	-----------------------------	-----------------------------

3. Искане за одобрение

	Approval request, LZ-SNA FL 320 non-standard	Разрешете за LZ-SNA нестандартно ПН 320
	LZ-SNA request approved	Разрешено за LZ-SNA

	Approval request, LZ-SNA FL 320 non-standard	Разрешете за LZ-SNA нестандартно ПН 320
	LZ-SNA, unable due traffic, request FL 310 or FL 330	Не мога да разреша за LZ-SNA поради трафик, приемам на ПН 310 или 330

4. Спешно разрешение

	Expedite clearance, LZ-SNA over REKRA at 1020 FL 320 squawk 0365	Спешно разрешение, LZ-SNA на REKRA 1020 ПН 320 код 0365
	LZ-SNA request approved	Разрешено за LZ-SNA

5. Освобождаване и прехвърляне

	LZ-SNA released	LZ-SNA освободен
---	-----------------	------------------

Забележка: Горното съобщение означава, че ВС е освободено за набор, снижение и завой. Възможно е в някои договори за взаимодействие такава процедура да не е регламентирана.

	LZ-SNA, released for [climb/descent/turn]	LZ-SNA освободен за [набор/снижение/завой]
---	---	--

	LZ-SNA, released for descent and turn	LZ-SNA освободен за снижение и завой
---	---------------------------------------	--------------------------------------

	About LZ-SNA, confirm released for climb	За LZ-SNA потвърдете освободен за набор
---	--	---

	Affirm	Потвърждавам
---	--------	--------------

	Request LZ-SNA on my frequency	Прехвърлете LZ-SNA на моята честота
---	--------------------------------	-------------------------------------

	Request LZ-SNA on frequency 134.7	Прехвърлете LZ-SNA на честота 134,7
---	-----------------------------------	-------------------------------------

	Request LZ-SNA on my frequency released for [climb/descent/turn]	Прехвърлете LZ-SNA на моята честота, освободен за [набор/снижение/завой]
---	--	--

	Request LZ-SNA on my frequency passed REKRA 2 minutes ago	Прехвърлете LZ-SNA на моята честота пресече REKRA преди две минути
---	---	--

6. Координиране на условията за предаване на контрола

	Do you accept LZ-SNA direct to RARIR FL 380	Разрешавате ли за LZ-SNA директно RARIR ПН 380
	Negative, request LZ-SNA via REKRA FL 360 due traffic	Не, приемам LZ-SNA през REKRA ПН 360 поради трафик

6.1. Искане към съседен сектор или орган за ОВД за разрешение за директен полет на ВС, намиращо се под контрола на съседния сектор или орган за ОВД.

	About LZ-SNA request direct to RARIR	За LZ-SNA разрешено директно RARIR
	LZ-SNA will fly direct RARIR	LZ-SNA ще лети към RARIR

6.2. Искане към съседен сектор или орган за ОВД за разрешение за директен полет към точка в съседния сектор или орган за ОВД.

	About LZ-SNA request direct to RARIR	За LZ-SNA разрешете директно RARIR
	Direct RARIR approved about LZ-SNA	Разрешено директно RARIR за LZ-SNA

	About LZ-SNA request direct	Разрешете директен за LZ-SNA
	LZ-SNA cleared to RARIR (in 3 minutes)	За LZ-SNA разрешено директно RARIR (след 3 минути)

7. Забрана за вход във ВП

	About LZ-SNA, [not cleared to enter/negative entry clearance] Sofia FIR [reason]	За LZ-SNA, забранен вход в София РПИ [причина]
---	--	--

	About LZ-SNA, not cleared to enter Sofia FIR [reason], advise the pilot and ask about intentions	За LZ-SNA, забранен вход в София РПИ [причина], уведомете пилота и го попитайте за намеренията му
---	--	---

(празна страница)

Глава десета. Други

Раздел 1. Канално отстояние 8.33

1. Запитване за вида на комуникационното оборудване

	BDF 345, confirm eight point three three	BDF 345, доложете радиооборудване за 833
	BDF 345, affirm eight point three three	BDF 345, потвърждавам 833
или		
	BDF 345, negative eight point three three	BDF 345, не съм оборудван с 833
или		
	BDF 345, UHF equipped	BDF 345, UHF оборудване
или		
	BDF 345, exempted eight point three three	BDF 345, освободен от 833

Забележка: Комуникационно оборудване 8,33kHz се произнася „**eight point three three (осем три три)**“. Използването на „**point**“ вместо „**decimal**“ на английски език и липсата на думата „**запетая**“ на български език се отнасят само за обозначаването на 8,33kHz канално отстояние и не представляват изключение от правилото за произнасяне на **десетичната запетая (decimal)**.

2. Даване на инструкции при липса на 8,33 kHz оборудване:

	BDF 345, [clearance or instruction] due eight point three three requirement	BDF 345, [разрешение или инструкция] поради изискване за 833 оборудване
---	---	---

Раздел 2. Полети в група

1. При комуникация, отнасяща се за полети на ВС в група се използват следните термини:

Английски език	Български език
Formation	Група
Formation flight	Полет в група
(Formation) element	Елемент от групата
(Formation) Leader	Водещ
Formation join-up	Събиране на групата
Formation break-up Formation split	Разделяне на групата
MARSA	MARSA
Lost-wingman	Загубен визуален контакт с водения
Lost-lead	Загубен визуален контакт с водещия
Wingman	Воден (за военни ВС)

2. „**MARSA**“ (**M**ilitary **A**uthority **A**ssumes **R**esponsibility for **S**eparation of **A**ircraft) е съкращение, което се използва за деклариране, че РП не носи отговорност за сепарацията между военни ВС.
3. „**Lost-wingman**“ и „**lost-lead**“ са процедури, които се изпълняват от групата при загуба на визуален контакт с някой от елементите (воден или водещ).

Раздел 3. Линия за предаване на данни (CPDLC)

1. Фразеологията от настоящия раздел се използва при ситуации, които не са рутинни (например пълен или частичен отказ на CPDLC, тестове и др.).
2. Гласовото съобщение винаги е с по-висок приоритет от CPDLC съобщението. Гласовото съобщение анулира CPDLC съобщението. CPDLC съобщението не може да отмени гласово съобщение.
3. Линия за предаване на данни се обозначава със съкращението **CPDLC**.
4. Когато гласовите съобщения, свързани със CPDLC съдържат две части (напр. информация за статуса на CPDLC връзката и инструкция), за по-ясното им разграничаване се използва думата „**break (брейк)**“.
5. Коририране на CPDLC съобщение.

	DDV 071, disregard CPDLC climb message, break, climb FL 310	DDV 071, игнорирайте CPDLC съобщението за набор, брейк, набирайте ПН 310
---	---	--

	Sofia Control, disregard CPDLC level message, break, request FL 410	София Контрол, игнорирайте CPDLC съобщението за ниво, брейк, разрешете ПН 410
---	---	---

6. При използване на съставни съобщения (concatenated messages) частта от съобщението, която не се променя, се повтаря.

	DDV 071, disregard CPDLC climb and proceed message, break, proceed direct to SNA, climb FL 310	DDV 071, игнорирайте CPDLC съобщението за набор и директен, брейк, директно SNA, набирайте ПН 310
---	--	---

7. Синхронизиране на CPDLC диалог при преминаване към гласова комуникация

	DDV 071, disregard CPDLC level message, respond with UNABLE, break, climb FL 310	DDV 071, игнорирайте CPDLC съобщението за ниво, отговорете с UNABLE, брейк, набирайте ПН 310
---	--	--

Забележка: Препоръчва се диалозите да бъдат затворени от системата след изтичане на съответните таймери.

8. В случай, че CPDLC съобщение не бъде предадено успешно, РП или ЕВС може да го изпрати отново чрез CPDLC или да използва гласово съобщение, което започва с уточнение на проблема със CPDLC.

	DDV 071, CPDLC message failure, break, climb FL 410	DDV 071, грешка при CPDLC съобщението, брейк, набирайте ПН 410
---	---	--

	Sofia Control, CPDLC message failure, break, request FL 410	София Контрол, грешка при CPDLC съобщението, брейк, разрешете ПН 410
---	---	--

9. Информирание за отказ на CPDLC.

	DDV 071, CPDLC failure	DDV 071, отказ на CPDLC
	DDV 071, CPDLC failure, descend flight level 610	DDV 071, отказ на CPDLC, снижавайте ПН 610
	Sofia Control, DDV 071, CPDLC failure	София Контрол, DDV 071, отказ на CPDLC

10. Ако е необходимо всички ВС на честотата да бъдат информирани за отказа на CPDLC, се използва общо повикване.

	All stations, Sofia control, CPDLC failure	Всички станции, София Контрол, отказ на CPDLC
---	--	---

11. РП може да инструктира ЕВС да прекрати изпращането на CPDLC съобщения.

	DDV 071, stop sending CPDLC requests (due system testing)	DDV 071, не изпращайте CPDLC съобщения (поради тест на системата)
---	---	---

12. При възстановяване на нормалната работа на CPDLC РП информира ЕВС с общо повикване.

	All stations, resume normal CPDLC operations	Всички станции, възстановете нормалната работа със CPDLC
---	--	--

13. Инициативата за установяване на CPDLC е на ЕВС. РП има право да поиска от ЕВС да установи CPDLC само с цел тестване на системата. РП обявява началото и края на тестовете с фразите:

	DDV 071, CPDLC testing, connect BULATSA CPDLC	DDV 071, CPDLC тест, свържете се с BILATSA CPDLC
	DDV 071, CPDLC testing, disconnect CPDLC and revert to voice	DDV 071, CPDLC тест, изключете CPDLC и преминете към гласова комуникация

Раздел 4. Употреба на спирачни парашути

1. Спирачните парашути се използват от някои (предимно военни) самолети с цел допълнително намаляване на скоростта при кацане. Пилотът информира органа за ОВД за очакваната употреба на спирачен парашут с думите „stream/streaming (отваряне на спирачен парашут)“.

	Gorna Tower, REDSHIP 1, downwind to land and stream	Горна Кула, REDSHIP 1, между втория и третия завой, за кацане и отваряне на спирачен парашут
	REDSHIP 1, Gorna Tower, roger, report final	REDSHIP 1, Горна Кула, разбрано, доложите на финала

2. При липса на доклад органът за ОВД може да уточни намеренията на пилота.

	REDSHIP 1, Gorna Tower, confirm streaming	REDSHIP 1, Горна Кула, потвърдете отваряне на спирачен парашут
	Affirm streaming, REDSHIP 1	Потвърждавам отваряне на спирачен парашут, REDSHIP 1

3. Органът за ОВД може да уведоми други ВС или наземен персонал за очакваната употреба на спирачен парашут.

	All Stations, Gorna Tower, aircraft on final will be deploying a brake chute	Всички станции, Горна Кула, ВС на финала ще използва спирачен парашут
---	--	---

4. Органът за ОВД може да уведоми пилота за неуспешно отваряне на парашута

	REDSHIP 1 negative stream	REDSHIP 1, не наблюдавам отваряне на парашут
---	---------------------------	--

5. Органът за ОВД може да уведоми пилота, ако парашутът се отвори успешно, но куполът не се напълни.

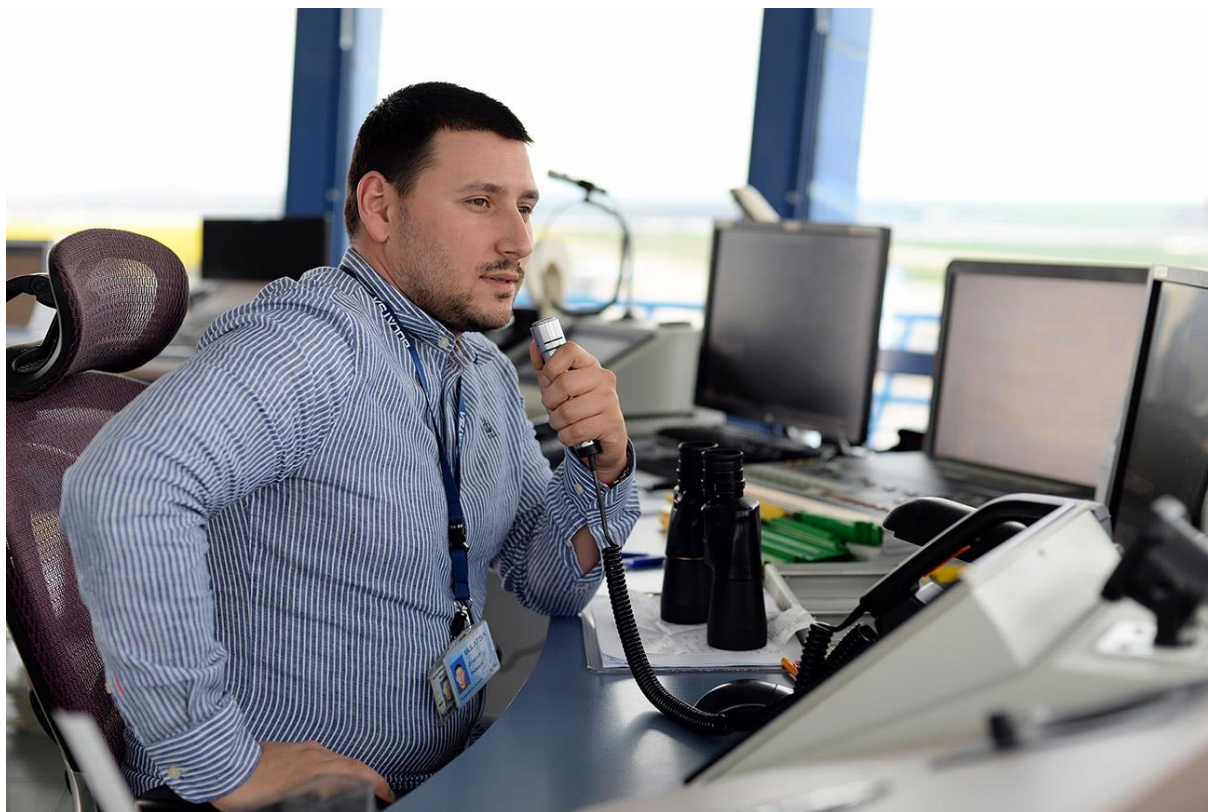
	REDSHIP 1 streamed and candled	REDSHIP 1, парашутът е пуснат, но куполът не се напълни
---	--------------------------------	---

Забележка: Трябва да се има предвид, че е възможно органът за ОВД да не разпознае правилно дали парашутът е отворен успешно. Отговорността за безопасността на ВС се носи от пилота.

6. При комуникация, свързана с отделяне на парашута от ВС се използват думите „drop“ и „dropping“.

	Gorna Tower, dropping the chute now, REDSHIP 1	Горна кула, отделям парашута сега, REDSHIP 1
	REDSHIP 1, Gorna Tower, vacate via Alpha and drop the chute after passing holding point	REDSHIP 1, Горна кула, освободете по Алфа и отделете парашута след преминаване на предварителен
	Vacating via Alpha and dropping the chute after passing holding point, REDSHIP 1	Освобождавам по Алфа и отделям парашута след преминаване на предварителен, REDSHIP 1

Забележка: Отделянето на парашута се извършва в съответствие с местните инструкции. Ако такива липсват, препоръчително е отделянето да се осъществи след освобождаване на ПИК.



(празна страница)

Приложение № 1

Разлики между радиотелефонната фразеология в Република България и тази на ИКАО

1. В това приложение са дадени разликите в процедурите за радиотелефонна комуникация и стандартната радиотелефонна фразеология в Република България и съдържащото се в Annex 10, Doc 9432 и Doc 4444 на ИКАО.
2. В комуникацията с органи за ОВД от други държави, пилотите използват процедурите и фразеологията на ИКАО като отчитат разликите обявени от съответните държави.
3. В Таблица А1-1 са описани **значимите** разлики между в процедурите за радиотелефонна комуникация, и стандартната радиотелефонна фразеология в този наръчник и документите на ИКАО от т. 1.

Таблица А1-1

източник	разлика	коментар
Annex 10 Volume 2, para 5.2.1.4.1.1.	Фразата на ИКАО „ FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO “ не се използва в Република България. Вместо нея, полетните нива, завършващи на стотици се предават като „ HUNDRED “ например: FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED.	За избягване на потенциално объркване със съседни полетни нива и грешно разпознаване на разрешени нива. Например: FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO с FLIGHT LEVEL ONE ONE ZERO.
	В Република България се използват следните фрази: „ TAKE-OFF AT YOUR DISCRETION “ и „ LAND AT YOUR DISCRETION “.	Тези фрази се използват когато се изпълнява излитане/кацане на отговорност на пилота от позиция извън маневрената площ на летището или от позиция, която не се наблюдава от летищната контролна кула или е неосветена през нощта.
PANS-ATM Para 12.3.1.2	За промяна на ниво и доклади думата „ TO “ трябва да се използва само във връзка с altitude или height, например: DESCEND TO ALTITUDE 3000 FEET. Думата „ TO “ не се използва когато се указват полетни нива, например: CLIMB FLIGHT LEVEL 250.	Думата „ TO “ не се използва във връзка с полетни нива, за да се намали вероятността от недоразумение в случаите когато полетното ниво включва цифри като 2 (TWO), например: FLIGHT LEVEL 270.