

НАРЕДБА № 4 от 25.04.2007 г. за аеронавигационните карти

Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 47 от 13.06.2007 г., изм. и доп., бр. 85 от 14.10.2014 г.

Раздел I Общи разпоредби

Чл. 1. (1) С тази наредба се определят видовете аеронавигационни карти, издавани за обслужването въздушно пространство на Република България, и изискванията към тях.

(2) Обслужвано въздушно пространство на Република България е въздушното пространство:

1. над територията на страната и териториалните води, в което Република България осъществява суверенни права;

2. над акваторията на Черно море, в което Република България е поела отговорността за организиране на обслужването на въздушното движение;

3. делегирано на страната по силата на международни договори за обслужване на въздушното движение.

(3) Аеронавигационните карти се издават в съответствие с тази наредба и стандартите и препоръчителната практика на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

Чл. 2. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА") отговаря аеронавигационните карти и отделните картни листове да съдържат вярна информация.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Аеронавигационните карти и отделните картни листове, които са част от Сборника за аеронавигационна информация и публикация (АИП), се публикуват от доставчика на аеронавигационно обслужване (ДАНО), получил свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване от ГД "ГВА" по реда на Закона за гражданското въздухоплаване. Публикацията се извършва по реда на Наредба № 15 от 2011 г. за аеронавигационното информационно обслужване (обн., ДВ, бр. 37 от 2011 г.; изм. и доп., бр. 48 от 2014 г.).

(3) Главна дирекция "ГВА" съгласува изготвянето и издаването на аеронавигационни карти или картни листове, обхващащи територията на други държави, със съответните въздухоплавателни администрации на тези държави.

(4) При поискване от други държави ГД "ГВА" предоставя необходимата информация за изготвяне на аеронавигационни карти, включващи аеронавигационна информация за обслужването въздушно пространство на Република България.

Раздел II Общи изисквания към аеронавигационните карти

Чл. 3. (1) За правилното определяне и разпределяне на информацията, изобразявана на аеронавигационните карти, полетът на всяко въздухоплавателно средство (ВС) условно се разделя на следните етапи:

1. рулиране от местостоянката до точката на начало на излитане;
2. излитане и набор на височина до точка, от която започва полетът по маршрута;
3. полет по маршрут;
4. снижение за подход;
5. подход за кацане и минаване на втори кръг;
6. кацане и рулиране до местостоянката.

(2) Всеки вид аеронавигационна карта съдържа информация, съответстваща на предназначението на картата, и се оформя, като се отчитат особеностите на човешкия фактор, за да се осигури оптималното ѝ използване.

(3) Всеки вид аеронавигационна карта съдържа необходимата информация за дадения етап от полета, за да се осигури неговото безопасно и бързо изпълнение.

(4) Информацията, изобразена и изписана върху картата, е точна, изчистена от деформации и претрупвания, недвусмислена и четлива при нормални експлоатационни условия.

(5) Цветовете или нюансите, видът и размерът на шрифта се подбират така, че картата да може да се чете и възприема лесно от пилота при различни условия на естествено и изкуствено осветление.

(6) Информацията се представя във вид, който позволява на екипажа на ВС правилно и своевременно да я възприема, съобразно работната натовареност и експлоатационните условия.

(7) Информацията се представя по начин, който позволява лесно преминаване от една карта към друга в съответствие с етапа на полета, независимо от вида на картата.

(8) Картите се ориентират спрямо северното направление на истинския меридиан.

(9) Основният размер на листа на аеронавигационните карти е 297 x 210 mm (A4).

Чл. 4. Обозначението на аеронавигационната карта или серии от карти се съставя в съответствие с изискванията по тази наредба. Ако аеронавигационна карта или серия от карти не отговаря на всички изисквания, приложими към нея, от обозначението ѝ се премахва съкращението "ICAO".

Чл. 5. (1) На лицевата страна на всеки картен лист се нанася следната информация:

1. пълно или съкратено обозначение на серията от карти;
2. обозначение на картния лист;
3. информация за съседни картни листове, ако има такива.

(2) На лицевата или на обратната страна на картите се помещава легенда на използваните символи и съкращения.

(3) Легендата може да се публикува отделно, когато на картата няма достатъчно място.

(4) В полето под картата се посочва име/наименование и адрес на издателя, освен когато картата се публикува като част от аеронавигационен документ и името/наименованието и адресът на издателя могат да се поместят в началото на документа.

Чл. 6. (1) Използваните условни знаци съответстват на знаците от приложение № 1, освен когато на аеронавигационната карта се изобразяват важни за гражданското въздухоплаване обекти или сведения, за които не са приети условни знаци. В тези случаи се използва подходящ знак, който се различава от съществуващите приети условни знаци, при условие че не се затруднява четенето на картата.

(2) Размерът и яснотата на изобразявания условен знак, дебелината на линията и разстоянието между линиите може да се изменят в зависимост от мащаба,

предназначението на аеронавигационната карта и с отчитане на важността на изобразяваната информация.

(3) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На всички видове аеронавигационни карти, независимо от тяхното предназначение, се използват едни и същи условни знаци за наземни навигационни средства, пресечни точки и пътни точки.

(4) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Условните знаци за изобразяване на основни точки се използват в следния приоритет:

1. навигационни средства, разположени на земната повърхност;
2. пресечни точки;
3. пътни точки.

(5) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Условен знак за пътна точка се използва единствено, ако конкретната основна точка не е наземно навигационно средство или пресечна точка.

Чл. 7. (1) Разстоянията се определят като геодезични разстояния.

(2) Разстоянията се представят в километри и/или морски мили, като ясно се разграничават единиците за измерване.

(3) Абсолютните височини, превишенията и относителните височини се представят в метри и/или футове, като ясно се разграничават единиците за измерване.

(4) Линейни размери, отнасящи се за летища, както и малки разстояния се представят в метри.

(5) Разрешаващата способност, използвана за представяне на разстояния, размери, превишения и относителни височини, е в съответствие с приложения № 1, 2 и 3, подбрана за дадената карта или серия от карти.

(6) Единиците за измерване, използвани за представяне на разстояния, абсолютни височини, превишения и относителни височини, ясно се указват на лицевата страна на всеки картен лист.

(7) На лицевата страна на картите, на които са представени разстояния, размери, превишения и относителни височини, се поместват трансформационни скали и/или таблици за преход от едни към други мерни единици.

Чл. 8. (1) На картата, която изобразява големи райони, се изписват наименованието, основните параметри и мащабът на проекцията.

(2) На картата, която изобразява малки райони, се изписва само линейният мащаб.

Чл. 9. На лицевата страна на всяка аеронавигационна карта се указва датата на валидност на аеронавигационната информация.

Чл. 10. (1) За изписването на географските имена върху картите се използват буквите на латинската азбука.

(2) Географските имена се изписват изцяло или съкратено.

(3) При използване съкратеното изписване на географските термини, като "нос", "връх", "залив", "река" и др. подобни, всяко едно от тях се изписва най-малко един път изцяло на видно място съгласно правилата, определени с Наредба № 3 от 2006 г. за транслитерация на българските географски имена на латиница (ДВ, бр. 94 от 2006 г.).

Чл. 11. (1) На аеронавигационната карта могат да се използват и съкращения.

(2) Използваните съкращения са в съответствие с Документ 8400 на Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Чл. 12. (1) Държавните граници, изобразявани на аеронавигационните карти, могат да бъдат прекъсвани, ако пречат на възприемането на важна информация.

(2) Когато върху аеронавигационната карта е изобразена територията на повече от една държава, се изписват имената на съответните държави.

Чл. 13. При изготвяне на картите се използват цветовете съгласно приложение № 2.

Чл. 14. (1) Когато на аеронавигационната карта се изобразява релеф, той се изобразява по такъв начин, че да удовлетвори нуждите на ползвателите на картата от:

1. ориентация и опознаване;
2. определяне и спазване на безопасна височина над терена и препятствията;
3. ясно възприемане на изобразената аеронавигационна информация;
4. планиране.

(2) Релефът се изобразява чрез комбинация от хоризонтали (контурни линии), штрихи, хипсометрични тонове и височинни отметки, като изборът на подходящата комбинация се съобразява с естеството на релефа, мащаба и предполагаемата употреба на картата.

(3) Когато релефът се изобразява с помощта на хипсометрични тонове, те се подбират в съответствие с приложение № 3.

(4) На картите се изобразяват височинни отметки за предварително подбрани критични точки (върхове, препятствия и др.).

(5) Стойностите на превишенията на височинните обекти, за които няма обоснована увереност за тяхната точност, се следват от знака "±".

Чл. 15. Когато се изобразяват забранени, ограничени или опасни зони, се указва и тяхното обозначение.

Чл. 16. (1) На аеронавигационната карта се изобразява обслужвано въздушно пространство, като се указват неговият клас, типът, наименованието или позивната на отговорния орган за обслужване на въздушното движение (ОВД), вертикалните граници и използваната честота за радиокомуникация, а хоризонталните граници се изобразяват в съответствие с приложение № 1.

(2) На лицевата или обратната страна на аеронавигационните карти, използвани за изпълнение на полети по правилата за визуални полети (ПВП), се помещава таблица за определената класификация на въздушното пространство съгласно Наредба № 11 от 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България (обн., ДВ, бр. 50 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 109 от 1999 г.).

Чл. 17. (1) На аеронавигационните карти се указват северното направление на истинския меридиан и магнитното отклонение. Разрешаващата способност за указване на магнитното отклонение се избира така, че да отговаря на изискванията за конкретната аеронавигационна карта.

(2) Когато на аеронавигационната карта е указано магнитното отклонение, неговата стойност се дава за най-близката година на публикация на аеронавигационната карта, кратна на пет години.

(3) В изключителни случаи, когато изчислената стойност на магнитното отклонение за годината на публикация се различава с повече от 1° от стойността на магнитното отклонение по ал. 2, се указват междинна дата и съответната стойност на магнитното отклонение.

(4) На аеронавигационните карти се вписват датата и годишното изменение на магнитното отклонение съгласно правилата на тази наредба.

(5) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) В летищен район, в който работят повече от едно летище, се прилага една обща стойност за магнитното отклонение, която се изобразява на съответните аеронавигационни карти и се използва в процедурите за полети на всяко от тези летища.

Чл. 18. (1) (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Контролът за качество, степен на точност, интегритет и проследяване на аеронавигационните данни се осъществява в съответствие с правилата на Наредба № 15 за аеронавигационно информационно обслужване.

(2) (Доп. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Аеронавигационните данни се изобразяват на аеронавигационните карти в съответствие с изискванията на Наредба № 15 за аеронавигационно информационно обслужване и приложение № 4.

Чл. 19. (1) При изготвянето на аеронавигационните карти се използват общи отправни системи за въздушната навигация - хоризонтална и вертикална, и отправна система за времето в съответствие с изискванията на Наредба № 15 за аеронавигационно информационно обслужване.

(2) (Доп. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Точността и разрешаващата способност на данните, изобразявани на аеронавигационните карти, отговарят на изискванията на Наредба № 15 за аеронавигационно информационно обслужване и приложение № 4.

Раздел III

Карта на летищните препятствия тип "А"

Чл. 20. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Картата на летищните препятствия тип "А", съвместена със съответната информация, публикувана в сборника АИП, представя необходимите данни за спазване от страна на авиационните оператори на експлоатационните изисквания.

Чл. 21. (1) Картата на летищните препятствия тип "А" се изготвя за всички летища, където се извършват международни полети.

(2) Когато на летищата по ал. 1 няма препятствия в зоната за набор на височина при излитане, тази карта не се издава и информацията за това се публикува в сборника АИП.

Чл. 22. (1) Превишенията, изобразени на картата на летищните препятствия тип "А", се изписват до най-близкия половин метър или най-близкия фут.

(2) Линейните размери се изписват до най-близкия половин метър.

Чл. 23. (1) На картата на летищните препятствия тип "А" се изобразява в план район с достатъчен размер, предоставящ възможност за изобразяване на всички препятствия.

(2) Изолирани отдалечени препятствия, увеличаващи прекомерно размера на картния лист, се указват чрез стрелка и съответстващ символ, като се обозначават превишението на препятствието, както и разстоянието и направлението спрямо отдалечения край на пистата за излитане и кацане (ПИК).

(3) Картата на летищните препятствия тип "А" се изготвя в хоризонтални мащаби от 1:10 000 до 1:20 000.

(4) Вертикалният мащаб на картата на летищните препятствия тип "А" е десет пъти по-едър от хоризонталния мащаб.

(5) На картата на летищните препятствия тип "А" се изобразява мащабна линия по хоризонтала и вертикала в метри и във футове.

Чл. 24. (1) На картата на летищните препятствия тип "А" се изобразяват изгледи в план и профил на всяка ПИК, заедно с прилежащите крайни участъци за спиране (КУС) или участъци, свободни от препятствия, както и зоната за набор на височина при излитане,

включително и препятствията.

(2) Изгледът в профил на всяка ПИК, краен участък за спиране, участък, свободен от препятствия, и препятствията в зоната за набор на височина при излитане се разполага над съответния план.

(3) Профилът на алтернативна зона за набор на височина при излитане обхваща линейната проекция на целия път за излитане и се разполага над съответстващия му план по начин, подходящ за лесно възприемане на информацията.

(4) На изгледа в профил се нанася координатна мрежа, обхващаща зоната за набор на височина при излитане.

(5) Началото на вертикалните координати е средното морско равнище.

(6) Началото на хоризонталните координати е прагът на ПИК, който е по-отдалечен от изобразената зона за набор на височина при излитане.

(7) Координатните оси се разграфяват по подходящ начин.

(8) Интервалът за нанасяне на вертикалната координатна мрежа е 30 m (100 ft).

(9) Интервалът за нанасяне на хоризонталната координатна мрежа е 300 m (1000 ft.)

(10) На картата на летищните препятствия тип "А" се поместват:

1. таблица за експлоатационните данни на ПИК по чл. 29;

2. таблица за запис на номерата и датите на поправките.

Чл. 25. (1) Серията от картите на летищните препятствия тип "А" се обозначава на всяка карта с думите "AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)".

(2) Всяка карта на летищните препятствия тип "А" се обозначава с името на населеното място или областта, обслужвани от летището, името на летището и номера на ПИК.

Чл. 26. На картата на летищните препятствия тип "А" се указват магнитното отклонение с точност до най-близкия градус и датата, за която се отнася.

Чл. 27. (1) На картата на летищните препятствия тип "А" се изобразяват обектите, които се отчитат като препятствия.

(2) Обектите, разположени в зоната за набор на височина при излитане и по-високи от повърхност с наклон 1,2 %, имаща общо начало със зоната за набор на височина при излитане, се отчитат като препятствия.

(3) Препятствията, които лежат изцяло в сянката на други препятствия, не се отчитат.

(4) Подвижните обекти като платформи, влакове, камиони и др., които може да се окажат по-високи от повърхността по ал. 1, също се отчитат като препятствия.

(5) Подвижните обекти не създават сянка над други препятствия.

(6) Повърхността с начало хоризонтална линия, минаваща през върха на препятствие под прав ъгъл спрямо централната линия на зоната за набор на височина при излитане, се нарича сянка на препятствието.

(7) Сянката покрива изцяло широчината на зоната на траекторията на излитане и се разпростира до повърхността по ал. 1 или до следващото по-високо препятствие, ако то се намира по-близо.

(8) За първите 300 m (1000 ft) от зоната за набор на височина при излитане сянката е хоризонтална, а след това е с наклон 1,2 %.

(9) Когато дадено препятствие, създаващо засенчването, бъде отстранено, засенчените обекти, които се считат за препятствия при условията по предходните алинеи, се изобразяват на аеронавигационната карта.

Чл. 28. (1) Зоната за набор на височина при излитане представлява четириъгълна зона

върху земната повърхност, разположена симетрично и директно под траекторията на излитане.

(2) Зоната за набор на височина при излитане има следните характеристики:

1. започва от края на ПИК или участъка, свободен от препятствия;
2. широчината ѝ в началната точка е 180 m (600 ft) и нараства с $0,25D$ до 1800 m (6000 ft), където D е разстоянието от началната точка;
3. достига до точка, след която няма повече препятствия, или до разстояние от 10 km (5,4 NM), което от двете е по-малко.

(3) Когато дадена ПИК е предвидена за обслужване на ВС с наложени експлоатационни ограничения, включващи излитане с градиент, по-малък от 1,2 %, наклоните по чл. 27, ал. 2 и 8 се намаляват до 1,0 %, а разстоянието по ал. 2, т. 3 се увеличава най-малко на 12,0 km (6,5 NM).

Чл. 29. (1) За всяко направление и за всяка ПИК на картата на летищните препятствия тип "А" се указват експлоатационни данни за ПИК, както следва:

1. разполагаема дължина за разбег (TORA);
2. разполагаема дължина за прекратено излитане (ASDA);
3. разполагаема дължина за излитане (TODA);
4. разполагаема дължина за кацане (LDA).

(2) Когато дадено направление на ПИК не се използва за излитане и/или кацане, се осигуряват само съответните експлоатационни данни по ал. 1 и това направление се обозначава като неизползваемо за излитане и/или кацане.

(3) На изгледа в план на карта на летищните препятствия тип "А" се изобразяват:

1. с плътна линия - контурът на ПИК, включвайки дължината ѝ, широчината ѝ и магнитното ѝ направление с точност до най-близкия градус, и номерът на ПИК;
2. с прекъснатата линия по т. 167 от приложение № 1 - контурът на зоната, свободна от препятствия (CWY), включвайки дължината и обозначението ѝ;
3. с прекъснатата линия по т. 115 от приложение № 1 - зоната за набор на височина при излитане, а с тънка прекъснатата линия с редуващи се къси и дълги тирета се обозначава осевата линия;
4. допълнителните зони за набор на височина при излитане; когато зоната е симетрична спрямо продължението на осевата линия на ПИК, се придружава със забележка, в която се обяснява значението ѝ;
5. препятствията, включително:
 - а) точното местоположение на всяко препятствие заедно с условния символ, характеризиращ типа му;
 - б) превишението му и идентификационно обозначение за всяко препятствие;
 - в) хоризонталната проекция на контура на големи препятствия в зоната им на пресичане се обозначава и се пояснява в легендата; това не изключва необходимостта от отбелязване на критични превишения в рамките на контура по тази буква, намиращи се в пределите на зоната за набор на височина при излитане;
6. с прекъснатата линия по т. 166 от приложение № 1 - крайният участък за спиране (КУС).

(4) На изгледа в план на картата на летищните препятствия тип "А" се обозначават типът на повърхността и размерите на ПИК и КУС.

(5) На изгледа в профил на картата на летищните препятствия тип "А" се изобразяват:

1. с плътна линия - профилът на осевата линия на ПИК, а с прекъснатата линия по т. 116 от приложение № 1 - профилът на осевите линии на КУС и на зоните, свободни от

препятствия;

2. превишенията на осевите линии на ПИК в края на всяка ПИК, на КУС, в началото на всяка зона за набор на височина при излитане и на всяко значително изменение на наклоните на ПИК и КУС;

3. препятствията, включително:

а) всяко препятствие - с плътна вертикална линия, започваща от подходяща линия на мрежата, позволяваща ясна визуализация на превишението и преминаваща през следващите нива от мрежата до най-високата точка на препятствието;

б) идентификационно обозначение на всяко препятствие;

в) вертикална проекция на контура на големите препятствия над зоната им на пресичане се обозначават и се поясняват в легендата;

г) на картата може да се нанесе и профил на препятствията, представляващ линия, съединяваща горния край на всички препятствия, като по такъв начин се визуализира засенчването, създавано от последващи препятствия.

Чл. 30. (1) На картата на летищните препятствия тип "А" се изписва достигнатата точност.

(2) Хоризонталните размери и превишенията на ПИК, на КУС и зоните, свободни от препятствия, се указват с точност до най-близкия 0,5 m (1 ft).

(3) Достигнатата точност при определяне на размерите и превишенията и прецизността при изготвянето на картата са такива, че отклоненията при измервания от картата в зоната за набор на височина при излитане са по-малки от следните стойности:

1. при измерване на хоризонтални разстояния - 0,5 mm, трансформирани в хоризонталния мащаб, за първите 500 m (1500 ft) от зоната за набор на височина при излитане, като това отклонение може да нараства с 0,1 mm, трансформирани в хоризонталния мащаб, за всеки следващи 500 m (1500 ft);

2. при измерване на вертикални разстояния - 0,5 mm, трансформирани във вертикалния мащаб, за първите 300 m (1000 ft) от зоната за набор на височина при излитане, като това отклонение може да нараства с 0,1 mm, трансформирани във вертикалния мащаб, за всеки следващи 1000 m (3000 ft).

(4) При отсъствие на точна база за отчитане във вертикална плоскост се указва превишението на използваната база, спрямо която са направени вертикалните измервания.

Раздел IV

Карта на местността за точен подход по прибори

Чл. 31. Картата на местността за точен подход по прибори съдържа подробна информация за профила на местността, над която се осъществява определена част от финалния подход, предоставяща на авиационните оператори възможност да оценят ефекта, оказван от дадената местност при определянето на височината за вземане на решение при използване на радиовисотомер.

Чл. 32. (1) Карта на местността за точен подход по прибори се изготвя за всички ПИК с категории за експлоатация II и III (САТ II и III) при точен подход по прибори.

(2) Картата по ал. 1 се преиздава при всяко съществено изменение на данните, нанесени на нея.

Чл. 33. (1) Карта на местността за точен подход по прибори се изготвя в мащаб 1:2500 по хоризонтала и 1:500 по вертикала.

(2) Когато на картата се изобразява профил на местността на разстояние, по-голямо

от 900 m (3000 ft) от прага на ПИК хоризонталният мащаб е 1:5000.

Чл. 34. (1) Серията от карти на местността за точен подход по прибори се обозначава на всяка карта с думите "PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO".

(2) Всяка карта на местността за точен подход по прибори се обозначава с името на населеното място или областта, обслужвани от летището, името на летището и номера на ПИК.

Чл. 35. (1) Картата на местността за точен подход по прибори съдържа:

1. профил на местността по продължение на осевата линия на ПИК от прага на ПИК до 900 m (3000 ft);

2. план, изобразяващ релефа на местността чрез хоризонтали през 1 m (3 ft) спрямо нивото на прага на ПИК в зона с широчина по 60 m (200 ft) от двете страни на продължението на осевата линия на ПИК и продължаваща до същото разстояние, на което е нанесен и профилът;

3. обозначения на обекти или особености на местността, попадащи в обхвата на плана по т. 2 и различаващи се по височина с най-малко 3 m (10 ft) от профила по т. 1 и влияещи на работата на радиовисотомера.

(2) Когато местността на разстояние, по-голямо от 900 m (3000 ft) от прага на ПИК е планинска или поради друга причина е от значение за ползвателите на картата, профилът ѝ се изобразява и до по-голямо разстояние, но не повече от 2000 m (6500 ft) от прага на ПИК.

(3) Височината на опорната точка на курсо-глисадната система за точен подход за кацане (ILS) се указва с точност до най-близкия половин метър или фут.

Раздел V

Карта на трасета

Чл. 36. Картата на трасета съдържа информация, помагаща на екипажа на ВС да осъществява въздушна навигация по трасетата за обслужване на въздушното движение (ОВД), в съответствие с процедурите за ОВД.

Чл. 37. (1) Карта на трасета се изготвя за районите на полетна информация (РПИ).

(2) Когато различни трасета и/или маршрути, задължителни точки за доклад или хоризонтални граници на РПИ или граници на зоните за ОВД са разположени в различни слоеве на въздушното пространство и не могат да бъдат изобразени ясно и разбираемо на една карта, се изготвят отделни карти за различните слоеве.

Чл. 38. (1) Мащабът на картата на трасета се определя в зависимост от обема на информацията, която се изобразява върху нея.

(2) Обхватът на картните листове се определя в съответствие с плътността и разположението на трасетата за ОВД.

(3) Не се допускат големи различия в мащаба на съседни картни листове, на които е изобразено продължение на трасета за ОВД.

(4) Картните листове се препокриват, така че да се осигури непрекъснатост при навигацията.

Чл. 39. (1) Картата на трасета се изготвя в равногълна проекция, при която ортодромията се изобразява като права линия.

(2) Паралелите и меридианите се изобразяват през подходящи интервали.

(3) По продължение на избрани паралели и меридиани се нанасят отметки за разграфяването им на равни интервали.

Чл. 40. (1) Всеки лист от картата на трасета се обозначава със серия и номер.

(2) Серията от карти на трасета се обозначава с думите "EN-ROUTE CHART - ICAO".

Чл. 41. (1) На картата на трасета се изобразяват бреговите линии на откритите водни пространства, на големите езера и реки, освен когато изобразяването им пречи за възприемане на нанесена по-важна информация, имаща пряко отношение към предназначението на картата.

(2) За всеки четириъгълник, образуван от паралелите и меридианите, се указва минималната абсолютна височина за полети в зона (АМА).

Чл. 42. На картата на трасета се нанасят изогоните и датата, за която се отнасят.

Чл. 43. (1) (Предишен текст на чл. 43 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Направленията, пътните ъгли и радиалите се указват спрямо магнитното северно направление.

(2) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Стойностите за направление и пътни ъгли спрямо географското северно направление се указват допълнително в скоби до най-близката десета от градуса.

Чл. 44. (1) На картата на трасета се изобразяват използваните за международни полети летища, на които може да се извърши подход по прибори. Върху нея могат да се изобразяват и други летища.

(2) На картата на трасета се изобразяват обозначение, хоризонтални и вертикални граници на забранените, ограничените и опасните зони, отнасящи се към дадения слой въздушно пространство.

(3) На картата на трасета се нанасят и следните елементи на системата за ОВД:

1. радионавигационни средства, свързани със системата за ОВД, с техните имена, позивни, радиочестоти и географски координати в градуси, минути и секунди;

2. превишение на излъчващата антена на далекомерните UHF средства (DME), закръглено към най-близката стойност, кратна на 30 m (100 ft);

3. обозначения на въздушните пространства, техните хоризонтални и вертикални граници и класификация;

4. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) трасета за ОВД и техните обозначения, установени навигационни спецификации и ограничения, пътни ъгли с точност до най-близкия градус в двете посоки за всеки участък, а където е приложимо, и направлението на потока въздушно движение;

5. основни точки, които определят трасетата за ОВД и не са оборудвани с радионавигационни средства, заедно с техните кодови обозначения и географски координати в градуси, минути и секунди;

6. контролни точки за задължителен и незадължителен доклад, както и точките за доклад на метеорологични наблюдения;

7. разстояние, с точност до най-близкия 1 km (1 NM) между основни точки, явяващи се точки на завои или точки за доклад; при необходимост, се указва и разстоянието между точки, оборудвани с радионавигационни средства;

8. точки за преминаване, установени на участъци от трасета за ОВД, определени с помощта на VOR, с обозначени разстояния до най-близкия 1 km (1 NM) от съответните VOR; точките за преминаване, разположени на равни разстояния между съответните средства, или на пресечна точка на два радиала от съответните средства в случаите, когато участъкът от трасето за ОВД променя направлението си между средствата, не се нанасят, ако на картата е отразено общо указание за тези точки;

9. минимални абсолютни височини по трасета за ОВД, закръглени към най-близката, по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft);

10. честоти за радиокомуникация;

(4) На карта на трасета - ICAO допълнително се изобразяват:

1. схемите за отлитане и долитане и свързаните с тях зони за изчакване, когато те не са изобразени на карта на района или карта за отлитане и карта за долитане, изготвени според;
2. районите за настройка на висотомера, когато такива са установени.

Раздел VI

Карта на района

Чл. 45. Картата на района съдържа информация, която помага на екипажа на ВС, изпълняващ полети по прибори, при:

1. преход от полет по маршрут към снижение за подход;
2. преход от излитане или минаване на втори кръг и набор на височина към полет по маршрут; и
3. полети в райони със сложна структура на маршрутите за ОВД или сложна структура на въздушното пространство.

Чл. 46. (1) Карта на района се изготвя, когато трасетата за ОВД и изискванията за доклад на местоположението на ВС са сложни и не е възможно да бъдат изобразени ясно на картата на трасета.

(2) Когато трасетата за ОВД или изискванията за доклад на местоположението на ВС са различни за долитане и отлитане и не е възможно да бъдат изобразени ясно на една карта, се изготвят отделни карти.

Чл. 47. (1) Обхватът на картата на района се избира така, че да позволява изобразяване на точки от трасетата за ОВД, които са необходими за изпълнение на отлитане и долитане.

(2) Картата на района се изготвя в мащаб и се изобразява съответната мащабна линия.

Чл. 48. (1) Картата на района се изготвя в равногълна проекция, при която ортодромията се изобразява като права линия.

(2) Паралелите и меридианите се изобразяват през подходящи интервали.

(3) На вътрешната рамка на картата се нанасят отметки за разграфяване на равни интервали.

Чл. 49. (1) Серията от карти на района се обозначава с думите "AREA CHART - ICAO".

(2) Всяка карта на района се обозначава в съответствие с изобразяваното въздушно пространство.

(3) За обозначението по ал. 1 се използва името на органа за ОВД, името на най-голямото населено място, попадащо в обхвата на картата, или името на летището, когато дадено населено място се обслужва от повече от едно летище.

Чл. 50. (1) На картата на района се изобразяват бреговите линии на откритите водни пространства, на големите езера и реки, освен когато изобразяването им пречи за възприемане на нанесена по-важна информация, имаща пряко отношение към предназначението на картата.

(2) На картата се изобразява релефът с превишение, надхвърлящо превишението на основното летище с повече от 300 m (1000 ft).

(3) Релефът се изобразява чрез непрекъснати (гладки) хоризонтали и стойности на хоризонталите съгласно приложение № 1 и хипсометрични тонове на кафявия цвят, указани в приложение № 3.

(4) Височинни отметки, включително за най-високите превишения в границите на най-високите хоризонтали, се изобразяват с черен цвят, като се указва стойността на превишенията.

(5) На картата се изобразяват и препятствията, определени от лицето, отговорно за изготвяне на схемите за долитане и отлитане за даденото летище.

Чл. 51. На картата на района се указва магнитното отклонение с точност до най-близкия градус.

Чл. 52. (1) (Предишен текст на чл. 52 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Направленията, пътните ъгли и радиалите се указват спрямо магнитното северно направление.

(2) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Стойностите за направления и пътни ъгли спрямо географското северно направление се указват допълнително в скоби до най-близката десета от градуса.

Чл. 53. (1) На картата на района се изобразяват всички летища, които оказват влияние на системата от трасета за ОВД в обхванатите от картата летищни контролирани райони.

(2) Летищата по ал. 1 се изобразяват чрез символите за ПИК в съответствие с приложение № 1.

(3) На картата на района се изобразяват обозначението, хоризонталните и вертикалните граници на забранените, ограничените и опасните зони.

(4) За всеки четириъгълник, образуван от паралелите и меридианите, се указва минималната абсолютна височина за полети в зона (АМА). Страните на четириъгълниците съвпадат с целите градуси на паралелите и меридианите, освен ако избраният мащаб на картата не изисква друго.

(5) На картата на района се нанасят и следните елементи на системата за ОВД:

1. радионавигационни средства, свързани със системата за ОВД, с техните имена, позивни, радиочестоти и географски координати в градуси, минути и секунди;

2. превишение на излъчващата антена на далекомерните UHF средства (DME), закръглено към най-близката стойност, кратна на 30 m (100 ft);

3. радиосредства, разположени в контролирания район на летището и необходими за отлитане, долитане и изпълнение на полет в зона за изчакване;

4. обозначения на въздушните пространства, техните хоризонтални и вертикални граници, и класификация;

5. (нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) обозначение на установените навигационни спецификации и ограничения;

6. (предишна т. 5 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) зони за изчакване и трасетата за ОВД в летищните контролирани райони, заедно с индекс за обозначаване, както и пътен ъгъл за всеки участък от трасетата с точност до най-близкия 1°;

7. (предишна т. 6 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) основни точки, които определят трасетата за ОВД и не са оборудвани с радионавигационни средства, заедно с техните кодови обозначения и географските координати в градуси, минути и секунди;

8. (предишна т. 7 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) точки от маршрута, определящи маршрутите за зонална навигация с използването на VOR и DME, допълнително обозначени с направление с точност до по-близката десета от градуса и разстояние с точност до по-близките две десети от километра (една десета от морската миля), относно радионавигационно средство, когато това не затруднява четенето на картата;

9. (предишна т. 8 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) контролни точки за задължителен и незадължителен доклад;

10. (предишна т. 9 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) разстояние с точност до най-близкия 1 km (1 NM) между основни точки, явяващи се точки на завой или точки за доклад, като при необходимост се указва и разстоянието между точките, оборудвани с радионавигационни средства;

11. (предишна т. 10 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) точки за преминаване, установени на участъци от трасета за ОВД, определени с помощта на VOR, с обозначени разстояния до най-близкия 1 km (1 NM) от съответните VOR; точките за преминаване, разположени на равни разстояния между съответните средства или на пресечна точка на два радиала от съответните средства, в случаите когато участъкът от трасето за ОВД променя направлението си между средствата, не се нанасят, ако на картата е отразено общо указание за тези точки;

12. (предишна т. 11 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) минимални абсолютни височини по трасета за ОВД, закръглени към най-близката по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft);

13. (предишна т. 12 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) установени минимални абсолютни височини за радарно векториране, закръглени към най-близката по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft);

14. (предишна т. 13 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) ограничения по скорост или ниво на полета, ако са установени;

15. (предишна т. 14 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) честоти за радиокommуникация;

16. (нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) обозначение на "Flyover" основни точки.

Раздел VII

Карта на стандартни схеми за отлитане по прибори

Чл. 54. (1) Картата на стандартни схеми за отлитане по прибори съдържа информация, помагаща на екипажа на ВС да изпълни излитане и набор на височина по прибори до точка, от която започва полетът, по маршрут в съответствие с назначена схема за отлитане.

(2) Стандартните схеми за отлитане по прибори се обозначават съгласно приложение № 5 на Наредба № 11 от 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България (обн., ДВ, бр. 50 от 1999 г.; изм и доп., бр. 109 от 1999 г.).

Чл. 55. Картата на стандартни схеми за отлитане по прибори се изготвя, когато установените стандартни схеми за отлитане по прибори не могат да бъдат изобразени отчетливо на картата на района.

Чл. 56. (1) Обхватът на картата на стандартни схеми за отлитане по прибори се избира така, че да позволява изобразяване на точките от етапа на излитане и набор на височина, както и на точката, от която започва полетът по маршрута.

(2) Когато картата се изготвя в мащаб, се изобразява съответната мащабна линия.

(3) Когато картата не е изготвена в мащаб, се надписва с думите "NOT TO SCALE".

(4) Когато картата е изготвена в мащаб, но обхватът ѝ не позволява изобразяване на пътни линии или на други твърде големи детайли, се нанася знак за прекъсване в съответствие с приложение № 1.

Чл. 57. (1) Картите на стандартни схеми за отлитане по прибори се изготвят в равногълна проекция, при която ортодромията се изобразява като права линия, освен в случаите по чл. 56, ал. 3 .

(2) Паралелите и меридианите се изобразяват през подходящи интервали, освен в

случаите по чл. 56, ал. 3 .

(3) На вътрешната рамка на картата се изобразяват отметки за разграфяване на равни интервали, освен в случаите по чл. 56, ал. 3 .

Чл. 58. (1) Серията от карти на стандартни схеми за отлитане по прибори се обозначава на всяка карта с думите "STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO".

(2) Всяка карта се обозначава с името на населеното място или областта, което обслужва основното летище, името на основното летище и обозначението на изобразените стандартни схеми за отлитане по прибори.

Чл. 59. (1) Когато картата на стандартни схеми за отлитане по прибори е в мащаб, се изобразяват бреговите линии на откритите водни пространства и на големите езера и реки, освен когато изобразяването им пречи за възприемане на нанесена по-важна информация, имаща пряко отношение към предназначението на картата.

(2) Когато картата е в мащаб, се изобразява релефът с превишение, надхвърлящо превишението на основното летище с повече от 300 m (1000 ft).

(3) Релефът се изобразява чрез непрекъснати (гладки) хоризонтали и стойности на хоризонталите, съгласно приложение № 1 и хипсометрични тонове на кафявия цвят, указани в приложение № 3.

(4) Височинните отметки, включително за най-високите превишения в границите на най-високите хоризонтали, се изобразяват с черен цвят, като се изписва стойността на превишенията.

(5) На картата се изобразяват и препятствията, определени от лицето, отговорно за изготвяне на схемите за долитане и отлитане за даденото летище.

Чл. 60. На картата на стандартни схеми за отлитане по прибори се указва магнитното отклонение с точност до най-близкия градус.

Чл. 61. (1) (Предишен текст на чл. 61 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Направленията, пътните ъгли и радиалите се указват спрямо магнитното северно направление.

(2) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Стойностите за направления и пътни ъгли спрямо географското северно направление се указват допълнително в скоби до най-близката десета от градуса.

Чл. 62. (1) На картата на стандартни схеми за отлитане по прибори се изобразяват:

1. летището на излитане чрез символите за ПИК съгласно приложение № 1;

2. всички летища заедно с техните обозначения, които оказват влияние на схемите за отлитане по прибори.

(2) На картата се изобразяват обозначението, хоризонталните и вертикалните граници на забранените, ограничените и опасните зони, които могат да повлияят на изпълнението на полета при отлитане по стандартна схема.

(3) На картата се изобразява минималната абсолютна секторна височина, като:

1. секторите се установяват спрямо дадено радионавигационно средство, свързано с изпълнението на схемите;

2. отчетливо се обозначават границите на сектора, за който се отнася минималната абсолютна секторна височина.

(4) Когато не е установена минимална абсолютна секторна височина, картата се изготвя в мащаб и за всеки четириъгълник, образуван от паралелите и меридианите се указва минималната абсолютна височина за полети в зона (АМА).

(5) Минималната абсолютна височина за полети в зона (АМА) се указва и за тези части от картата, които са извън границите на секторите, за които са установени

минимални абсолютни секторни височини.

(6) Страните на четириъгълниците по ал. 4 съвпадат с половинките градуси на паралелите и меридианите, освен ако избраният мащаб на картата не изисква друго.

(7) На картата се нанасят и следните елементи на системата за ОВД:

1. графично изобразяване на пътните линии на всяка стандартна схема за отлитане по прибори, включително:

а) обозначение на схемата;

б) основни точки, определящи схемата;

в) пътни ъгли или радиали по продължение на всеки участък от схемата с точност до най-близкия градус;

г) разстояние между основните точки с точност до най-близкия 1 km (1 NM);

д) минималната абсолютна височина по схемата или участък от нея и височините, изисквани от съответната процедура за отлитане, закръглени към най-близката по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft), както и ограниченията по полетни нива, ако са установени;

е) когато картата е в мащаб и при отлитане се осъществява радарно векторизиране, установените минимални абсолютни височини за радарно векторизиране, закръглени към най-близката по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft).

2. радионавигационни средства, свързани със схемите, с техните имена, позивни, радиочестоти и географски координати в градуси, минути и секунди;

3. превишение на излъчващата антена на далекомерните UHF средства (DME), закръглено към най-близката стойност, кратна на 30 m (100 ft);

4. основни точки, които определят схемите за отлитане и не са оборудвани с радионавигационни средства, заедно с техните кодови обозначения и географски координати в градуси, минути и секунди, както и направление с точност до по-близката десета от градуса и разстояние с точност до по-близките две десети от километра (една десета от морската миля) от радионавигационно средство;

5. зони за изчакване, предвидени в схемите за отлитане;

6. абсолютна или относителна преходна височина, закръглена към най-близката по-висока стойност, кратна на 300 m (1000 ft);

7. местоположение и относителна височина на близките препятствия, нарушаващи повърхността за определяне на препятствията;

8. ако съществуват препятствия по т. 7, които не са взети под внимание при определяне на публикувания градиент за отлитане, на картата се помества обяснителна записка за наличието на такива препятствия;

9. ограниченията по скорост, ако са установени;

10. (нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) обозначение на установените навигационни спецификации и ограничения;

11. (предишна т. 10 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) контролни точки за задължителни и незадължителни доклади;

12. (предишна т. 11 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) приложими процедури за комуникация, позивни на органите за ОВД, честоти и настройките на транспондера, ако е необходимо.

13. (нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) обозначение на "Flyover" основни точки;

14. (предишна т. 12 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) текстово описание на схемите за отлитане и процедури при отказ на радиокомуникация.

Раздел VIII

Карта на стандартни схеми за долитане по прибори

Чл. 63. (1) Картата на стандартни схеми за долитане по прибори съдържа информация, помагаша на екипажа на ВС да изпълни снижение от точката, в която завършва полетът, по маршрут до точката, в която започва подходът за кацане в съответствие с назначена схема за долитане.

(2) Стандартните схеми за долитане по прибори се обозначават съгласно приложение № 5 на Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България.

Чл. 64. Картата на стандартни схеми за долитане по прибори се изготвя, когато установените стандартни схеми за долитане по прибори не могат да бъдат изобразени отчетливо на карта на района.

Чл. 65. (1) Обхватът на картата на стандартни схеми за долитане по прибори се избира така, че да позволява изобразяване на точките, в които завършва полетът по маршрут, до точките, в които започва подходът за кацане в съответствие с назначена схема за долитане.

(2) Когато картата се изготвя в мащаб, се изобразява съответната мащабна линия.

(3) Когато картата не е изготвена в мащаб, се надписва с думите "NOT TO SCALE".

(4) Когато картата е изготвена в мащаб, но обхватът ѝ не позволява изобразяване на пътни линии или на други твърде големи детайли, се нанася знак за прекъсване в съответствие с приложение № 1.

Чл. 66. (1) Картата на стандартни схеми за долитане по прибори се изготвя в равногълна проекция, ортодромията се изобразява като права линия, освен в случаите по чл. 65, ал. 3 .

(2) Паралелите и меридианите се изобразяват през подходящи интервали, освен в случаите по чл. 65, ал. 3 .

(3) На вътрешната рамка на картата се изобразяват отметки за разграфяване на равни интервали, освен в случаите по чл. 65, ал. 3 .

Чл. 67. Серията от карти на стандартни схеми за долитане по прибори се обозначава на всяка карта с думите "STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO".

Чл. 68. Всяка карта се обозначава с името на населеното място или областта, което обслужва основното летище, името на основното летище и обозначението на изобразените стандартни схеми за долитане по прибори.

Чл. 69. (1) Когато картата на стандартни схеми за долитане по прибори е в мащаб, се изобразяват бреговите линии на откритите водни пространства и на големите езера и реки, освен когато изобразяването им пречи за възприемане на нанесена по-важна информация, имаща пряко отношение към предназначението на картата.

(2) Когато картата е в мащаб, се изобразява релефът с превишение, надхвърлящо превишението на основното летище с повече от 300 m (1000 ft).

(3) Релефът се изобразява чрез непрекъснати (гладки) хоризонтали и стойности на хоризонталите съгласно приложение № 1 и хипсометрични тонове на кафявия цвят, указани в приложение № 3.

(4) Височинните отметки, включително за най-високите превишения в границите на най-високите хоризонтали, се изобразяват с черен цвят, като се изписва стойността на превишенията.

(5) На картата се изобразяват и препятствията, определени от лицето, отговорно за изготвяне на схемите за долитане и отлитане на съответното летище.

Чл. 70. На картата на стандартни схеми за долитане по прибори се указва магнитното отклонение с точност до най-близкия градус.

Чл. 71. (1) (Предишен текст на чл. 71 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Направленията, пътните ъгли и радиалите се указват спрямо магнитното северно направление.

(2) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Стойностите за направления и пътни ъгли спрямо географското северно направление се указват допълнително в скоби до най-близката десета от градуса.

Чл. 72. (1) На картата на стандартни схеми за долитане по прибори се изобразяват:

1. летището на кацане чрез символите за ПИК съгласно приложение № 1;

2. всички летища, заедно с техните обозначения, които оказват влияние на схемите за долитане по прибори.

(2) На картата се изобразяват обозначението, хоризонталните и вертикалните граници на забранените, ограничените и опасните зони, които могат да повлияят на изпълнението на полета при долитане по стандартна схема.

(3) На картата се изобразява минимална абсолютна секторна височина, като:

1. секторите се установяват спрямо дадено радионавигационно средство, свързано с изпълнението на схемите;

2. отчетливо се обозначават границите на сектора, за който се отнася минималната абсолютна секторна височина.

(4) Когато не са установени минимални абсолютни секторни височини, картата се изготвя в мащаб и за всеки четириъгълник, образуван от паралелите и меридианите, се указва минималната абсолютна височина за полети в зона (АМА).

(5) Минималната абсолютна височина за полети в зона (АМА) се указва и за тези части от картата, които са извън границите на секторите, за които са установени минимални абсолютни секторни височини.

(6) Страните на четириъгълниците по ал. 4 съвпадат с половинките градуси на паралелите и меридианите, освен ако избраният мащаб на картата не изисква друго.

(7) На картата се нанасят и следните елементи на системата за ОВД:

1. графично изобразяване на пътните линии на всяка стандартна схема за долитане по прибори, включително:

а) обозначението на схемата;

б) основните точки, определящи схемата;

в) пътните ъгли или радиали по продължение на всеки участък от схемата с точност до най-близкия градус;

г) разстоянието между основните точки с точност до най-близкия 1 km (1 NM);

д) минималната абсолютна височина по схемата или участък от нея и височините, изисквани от съответната процедура за отлитане, закръглени към най-близката по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft), както и ограниченията по полетни нива, ако са установени;

е) когато картата е в мащаб и при долитане се осъществява радарно векториране - установените минимални абсолютни височини за радарно векториране, закръглени към най-близката по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft);

2. радионавигационните средства, свързани със схемите, с техните имена, позивни, радиочестоти и географски координати в градуси, минути и секунди;

3. превишение на излъчващата антена на далекомерните средства (DME), закръглено

към най-близката стойност, кратна на 30 m (100 ft);

4. основни точки, които определят схемите за отлитане и не са оборудвани с радионавигационни средства, заедно с техните кодови обозначения и географските координати в градуси, минути и секунди, както и направление с точност до по-близката десета от градуса и разстояние с точност до по-близките две десети от километъра (една десета от морската миля), от радионавигационно средство;

5. зоните за изчакване, предвидени в схемите за долитане;

6. абсолютната или относителната преходна височина, закръглена към най-близката по-висока стойност, кратна на 300 m (1000 ft);

7. ограниченията по скорост, ако са установени;

8. (нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) обозначение на установените навигационни спецификации и ограничения;

9. (предишна т. 8 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) контролните точки за задължителен и незадължителен доклад;

10. (предишна т. 9 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) приложимите процедури за комуникация, позивни на органите за ОВД, честоти и настройките на транспондера, ако е необходимо;

11. (предишна т. 10 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) текстово описание на схемите за долитане и процедури при отказ на радиокомуникация;

12. (нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) обозначение на "Flyover" основни точки.

Раздел IX

Карта за подход по прибори

Чл. 73. Картата за подход по прибори съдържа информация, помагаша на екипажа на ВС да изпълни полет съгласно утвърдена процедура за подход по прибори към определена ПИК с цел кацане, процедура за минаване на втори кръг, а когато е приложимо - и установена процедура за изчакване.

Чл. 74. (1) Картата за подход по прибори се изготвя за гражданските летища за обществено ползване, за които ГД "ГВА" е утвърдила процедура за подход.

(2) За всяка установена процедура за точен подход се изготвя отделна карта.

(3) За всяка установена процедура за неточен подход за кацане се изготвя отделна карта.

(4) На картите по ал. 2 и 3 могат да бъдат изобразени повече от една процедура за подход, когато участъците на междинния подход, финалния подход и процедурите за минаване на втори кръг са еднакви.

(5) Когато стойностите за пътни ъгли, полетно време или абсолютна височина се различават за отделните категории ВС и изобразяването им може да доведе до неразбиране или объркване и тези стойности се отнасят за участъци, различни от финалния участък на подхода, се изготвят отделни карти.

(6) Картата за подход по прибори се обновява винаги, когато изобразената на нея информация не е актуална.

Чл. 75. (1) Обхватът на картата за подход по прибори трябва да позволява изобразяване на всички участъци от процедурата за подход по прибори, както и допълнителните зони, които могат да бъдат необходими за изпълнение на дадения подход.

(2) Машабът на картата се избира така, че да осигури оптимална четливост съобразно изобразяваната процедура за подход и размера на картния лист.

(3) Избраният машаб се изобразява на картата.

(4) На картата за подход по прибори, с изключение на случаите, когато е невъзможно, се изобразява окръжност с радиус 20 km (10 NM) с център DME, разположено на или в близост до летището, а в случаите, когато няма DME - с център контролната точка на летището (КТЛ), като стойността на радиуса се обозначава по периферията на окръжността.

(5) Под профила на изобразяваната процедура се нанася мащабна линия за разстоянията, така както е определено в чл. 87, ал. 4 .

Чл. 76. (1) Картите за подход по прибори се изготвят в равноъгълна проекция, при която ортодромията се изобразява приблизително като права линия.

(2) На вътрешната рамка на картата се нанасят отметки за разграфяване на равни интервали.

Чл. 77. (1) Серията от карти за подход по прибори се обозначава на всяка карта с думите "INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO".

(2) Всяка карта се обозначава с името на населеното място или областта, което обслужва основното летище, името на основното летище и обозначението на изобразените процедури за подход по прибори.

Чл. 78. (1) На картата за подход по прибори се изобразяват изкуствените и естествените обекти, които са от значение за безопасното изпълнение на процедурите за подход по прибори, за минаване на втори кръг, за изчакване и за визуално маневриране.

(2) Изобразяват се бреговите линии на откритите водни пространства и на големите езера и реки.

(3) Географските наименования на изобразените обекти се посочват, ако е необходимо и това не пречи да се възприема аеронавигационната информация.

Чл. 79. (1) На картата за подход по прибори релефът се изобразява по подходящ начин съобразно характеристиките на местността.

(2) В райони, където релефът надвишава с повече от 1200 m (4000 ft) превишението на летището в обхванатия от картата район или с повече от 600 m (2000 ft) в радиус от 11 km (6 NM) от КТЛ или стойностите на градиентите на финалния подход и на процедурата за минаване на втори кръг са над оптималните, се изобразява релефът, надвишаващ с повече от 150 m (500 ft) превишението на летището.

(3) Релефът се изобразява чрез гладки хоризонтали, стойности на хоризонталите съгласно приложение № 1 и хипсометрични тонове на кафявия цвят, указани в приложение № 3.

(4) Височинните отметки, включително за най-високите превишения в границите на най-високите хоризонтали, се изобразяват с черен цвят, като се указва стойността на превишенията.

(5) Ако е необходимо, релефът се изобразява в съответствие с ал. 3 и 4 и за райони, които не отговарят на условията по ал. 2.

Чл. 80. На картата за подход по прибори се указва магнитното отклонение, използвано за определяне на направления, пътни ъгли и радиали, с точност до най-близкия градус.

Чл. 81. (1) (Предишен текст на чл. 81 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Направленията, пътните ъгли и радиалите се указват спрямо магнитното северно направление.

(2) (Нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Стойностите за направления и пътни ъгли спрямо географското северно направление се указват допълнително в скоби до най-близката десета от градуса.

Чл. 82. (1) На картата за подход по прибори се изобразяват всички летища,

представляващи отчетлива фигура, когато се наблюдават от въздуха, с подходящ символ и обозначение, като изоставените летища се обозначават с думата "ABANDONED".

(2) С уголемено извън мащаба изображение на ПИК се обозначават:

1. летището, за което е установена процедурата;

2. съседните летища, чиято работа може да повлияе на изпълнението на изобразената процедура;

3. летищата, които могат да бъдат сбъркани с основното летище при лоши метеорологични условия.

(3) Превишението на основното летище се отбелязва на видно място на картата с точност до най-близкия метър (фут).

(4) Превишението на прага на ПИК или най-високата точка в зоната за кацане на основното летище се отбелязва на видно място на картата с точност до най-близкия метър (фут).

Чл. 83. (1) Препятствията се изобразяват в изгледа в план.

(2) Указват се препятствията, които са определящи за установените абсолютни или относителни височини за прелитане на препятствията.

(3) Превишенията на върховете на препятствията се отбелязват със стойности, закръглени към най-близката по-висока стойност с точност един метър (фут).

(4) Относителните височини на върховете на препятствията се отбелязват със стойности, закръглени към най-близката по-висока стойност с точност един метър (фут) и оградени в скоби.

(5) Относителните височини се отчитат спрямо превишението на основното летище.

(6) Когато превишението на прага на ПИК, за който се отнася изобразената процедура, е с повече от 2 m (7 ft) по-малко от превишението на основното летище, относителните височини се отчитат спрямо превишението на прага на ПИК.

(7) Използваната база за отчитане на относителни височини се указва на видно място на картата.

(8) Когато не е установена зона, свободна от препятствия, във връзка с процедура за точен подход по категория I това се отбелязва на картата.

Чл. 84. На картата за подход по прибори се изобразяват обозначението, хоризонталните и вертикалните граници на забранените, ограничените и опасните зони, които влияят на изпълнението на процедурите.

Чл. 85. (1) На картата за подход по прибори се изобразяват радионавигационните средства, необходими за изпълнение на процедурите, с техните имена, позивни, радиочестоти, географски координати в градуси, минути и секунди и характеристики за определяне на пътни ъгли.

(2) В случай на процедура, при която на пътната линия на финалния подход са разположени две или повече радионавигационни средства, средството, използвано за насочване по пътната линия на финалния подход, се обозначава ясно.

(3) На картата се указват точката на финалния подход и другите важни точки, съставляващи процедурата.

(4) Радионавигационните средства, които могат да се използват за отправяне към друго летище, се обозначават както средствата по ал. 1.

(5) На картата за подход по прибори се указват радиочестотите за комуникация и позивните на съответните органи за ОВД, необходими при изпълнение на процедурата.

(6) На картата за подход по прибори се изписва разстоянието до летището от всяко радионавигационно средство, което се използва при финалния подход, с точност до най-

близкия километър или морска миля, когато процедурата го изисква.

(7) Когато няма радионавигационно средство, което да осигури насочване по направлението на ПИК за изпълнение на финален подход към летището, на картата се указва направление към летището с точност до най-близкия градус.

Чл. 86. Минималните абсолютни секторни височини или абсолютните височини за долитане в летищния район се указват с ясно изобразяване на границите на секторите, за които се отнасят.

Чл. 87. (1) Пътните линии, предвидени от процедурата, се изобразяват в план и в профил.

(2) Изгледът в план показва:

1. пътна линия на процедурата за подход, изобразена с непрекъсната линия, означена със стрелки, показващи посоката на движение;

2. пътна линия на процедурата за минаване на втори кръг, изобразена с прекъсната линия, означена със стрелки, показващи посоката на движение;

3. пътни линии на други процедури, изобразени с линия, състояща се от точки, означена със стрелки, показващи посоката на движение;

4. направления, пътни ъгли или радиали, изисквани от процедурата с точност до най-близкия градус;

5. разстояния с точност до две десети от километъра или една десета от морската миля, или полетни времена, изисквани от процедурата;

6. направление от радионавигационно средство към летището с точност до най-близкия градус, когато няма радионавигационно средство за определяне на пътната линия на финалния подход;

7. граници на сектори, в които е забранено визуално маневриране (кръжене);

8. зони за изчакване с указани минимални височини за изчакване, определени от процедурите за подход или минаване на втори кръг;

9. текстови бележки, ако са необходими допълнителни пояснения;

10. (нова – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) обозначение на "Flyover" основни точки.

(3) Изгледът в профил се разполага под изгледа в план и показва:

1. летището, изобразено с плътен правоъгълник на височината на превишението на летището;

2. профил на участъците на процедурата за подход, изобразен с непрекъсната линия, означена със стрелки, показващи посоката на движение;

3. профил на пътната линия на процедурата за минаване на втори кръг, изобразена с прекъсната линия, означена със стрелки, показващи посоката на движение;

4. профил на други процедури, изобразен с линия, състояща се от точки, означена със стрелки, показващи посоката на движение, ако са предвидени такива процедури;

5. направления, пътни ъгли и радиали, изисквани от процедурата с точност до най-близкия градус;

6. разстояния, изисквани от процедурата с точност до две десети от километъра или една десета от морската миля, или полетни времена, изисквани от процедурата;

7. височини, изисквани от процедурата, включително процедурни височини и преходна абсолютна височина, където и каквито са установени;

8. ограничително разстояние до най-близкия километър (морска миля) на стандартния завой, ако е установен;

9. точка за начало на междинен подход за процедури, при които не е предвидена процедура за обръщане на посоката на движение;

10. линия, обозначаваща превишението на летището или превишението на прага на ПИК и заемаща цялата широчина на картата.

(4) По линията по ал. 3, т. 1 се нанасят деления, които обозначават съответни разстояния спрямо прага на ПИК.

(5) Относителните височини, изисквани от процедурата, се изписват в скоби спрямо превишението, избрано съгласно чл. 83, ал. 5 и 6 .

(6) В изгледа в профил с плътна линия се изобразява профил, показващ най-голямото превишение на местността, находящо се в първичната защитена зона на финалния подход, а с прекъснатата линия - най-голямото превишение на местността, находящо се във вторичната защитена зона.

(7) В изгледа в профил на процедури за неточен подход, при които е установена точка за начало на финален подход, се изобразяват минималните абсолютни или относителни височини с правоъгълници, запълнени с нюанс на сивото.

Чл. 88. Когато има установени минимума на летището, те се указват на картата.

Чл. 89. (1) На картата се указват установените абсолютни/относителни височини за прелитане на препятствията за категориите ВС, за които е предназначена процедурата.

(2) На картата за подход по прибори, изобразяваща процедури за точен подход, се указва допълнително абсолютна/относителна височина за прелитане на препятствията за ВС с разпереност на крилото между 65 и 80 m и/или вертикално разстояние между най-ниската точка от колесника и антената на приемника на глисадния сигнал между 7 и 8 m.

Чл. 90. (1) Когато точката за минаване на втори кръг е определена чрез разстояние от точката за финален подход или друга точка/средство и съответстващо разстояние от точката за финалния подход, това разстояние се указва на картата с точност до две десети от километра или една десета от морската миля.

(2) В тези случаи на картата се помества и таблица, показваща пътни скорости и съответстващи полетни времена от точката за начало на финалния подход до точката за начало на процедура за минаване на втори кръг.

Чл. 91. (1) Когато процедурата за подход изисква използването на далекомерно радионавигационно средство, във финалния участък на картата се помества таблица, съдържаща разстояния от средството през 2 km или 1 NM и съответстващите им абсолютни/относителни височини.

(2) Таблицата по ал. 1 не включва разстояния, на които съответстват височини, по-ниски от установената абсолютна/относителна височина за прелитане на препятствията.

Чл. 92. На картата се помества таблица с вертикалните скорости за снижение, съответстващи на различни пътни скорости.

Чл. 93. На картата, изобразяваща процедура за неточен подход, с установена точка за финален подход се обозначават градиентът на снижение и в скоби - ъгълът на снижение до най-близката една десета от градуса.

Чл. 94. (1) На картата, изобразяваща процедура за подход по системи ILS, микровълнова система за кацане (MLS), за странична навигация (LNAV) или за вертикална навигация (VNAV), се указват съответният ъгъл за снижение и съответната височина на опорна точка на системата за подход с точност до половин метър (един фут).

(2) Когато изобразяваната процедура е за подход по ILS или MLS и съответният ъгъл за снижение е по-голям от 3,5°, на картата се изписват съответните изисквания към ВС и квалификацията на екипажа.

(3) Ако точка за начало на финален подход е установена на мястото на точката за начало на точен подход по ILS, ясно се указва дали точката за начало на финален подход

се отнася за процедура за точен подход по ILS или за подход по ILS без глисаден предавател, или и за двете.

(4) Ако точка за начало на финален подход е установена на мястото на точката за начало на точен подход по MLS, това ясно се указва.

(5) За процедурите за подход по прибори с вертикално насочване на картата трябва да се укаже ъгълът на снижение с точност до една десета от градуса.

Чл. 95. (1) Картата на подход по прибори съдържа следната информация:

1. географски координати в градуси, минути, секунди и десети от секундата на съществените точки, съставлящи процедурата;

2. направления към точките, съставлящи процедурата от съответните радионавигационни средства, с точност до една стотна от градуса;

3. разстояния до точките, съставлящи процедурата от съответните радионавигационни средства за измерване на разстояние, с точност до една стотна от морската миля;

4. ъгъл на снижение на финалния подход за процедурите за неточен подход с точност до една стотна от градуса.

(2) Информацията по ал. 1 се подрежда в таблица и се помещава на гърба на картата или на отделна страница с ясно обозначение за коя карта се отнася таблицата.

Раздел X

Карта за визуален подход

Чл. 96. Картата за визуален подход съдържа информация, помагаша на екипажа на ВС да премине от етапите на полет по маршрут или снижение за подход към етапа на подход за кацане на определена ПИК с визуално ориентиране.

Чл. 97. Картата за визуален подход се издава за летищата, за които радионавигационните средства са недостатъчни за установяване на процедури за подход по прибори или няма радиокомуникационни средства, или липсват подходящи аеронавигационни карти за летището в мащаб 1:500 000 (или по-едър), или има установени процедури за визуален подход.

Чл. 98. (1) При изготвяне на карта за визуален подход се използва достатъчно едър мащаб, за да се осигури изобразяването на характерни обекти от местността и да се разпознае основното летище.

(2) При изготвяне на карта за визуален подход се използва мащаб 1:200 000 или 1:250 000 или друг подходящ мащаб, но не по-дребен от 1:500 000.

(3) Когато за дадено летище има изготвена карта за подход по прибори, картата за визуален подход се изготвя в същия мащаб.

Чл. 99. (1) Картата за визуален подход се изготвя в равноъгълна проекция, при която ортодромията приблизително се изобразява като права линия.

(2) На вътрешната рамка на картата се изобразяват отметки за разграфяване на равни интервали.

Чл. 100. (1) Серията от карти за визуален подход се обозначава на всяка карта с думите "VISUAL APPROACH CHART - ICAO".

(2) Всяка карта се обозначава с името на населеното място или областта, което обслужва летището, и с името на основното летище.

Чл. 101. (1) На картата за визуален подход се изобразяват изкуствените и естествените обекти, като скали, носове, пясъчни дюни, населени места, пътища, железопътни линии, отделни морски фарове и др., които могат да се използват за визуално

ориентиране.

(2) Географските наименования се изписват, когато е необходимо за по-голяма яснота.

(3) На картата се изобразяват бреговите линии на откритите водни пространства, езера и реки.

(4) Релефът се изобразява по подходящ начин съобразно спецификата на местността и препятствия в картографирувания район.

(5) На картата за визуален подход се обозначават височинни отметки за точки, които имат значение при изпълнението на визуалния подход.

(6) Относителните височини се изписват спрямо превишението на основното летище.

(7) Стойностите за относителни височини се изобразяват с различен шрифт от този, използван за превишенията.

Чл. 102. На картата за визуален подход се указва магнитното отклонение.

Чл. 103. Направленията, пътните ъгли и радиалите се указват спрямо магнитното северно направление.

Чл. 104. (1) Летищата в обхвата на картата се изобразяват с уголемени извън мащаба символи на ПИК по приложение № 1.

(2) Забраните за ползване на някое от направленията на ПИК се указват ясно.

(3) Указват се летищата, които могат да бъдат сбъркани с основното летище.

(4) Изоставените летища се обозначават с думата "ABANDONED".

Чл. 105. Превишението на основното летище се обозначава на видно място.

Чл. 106. (1) Препятствията се изобразяват и се обозначават с превишението и относителна височина на техния връх спрямо надморската височина на основното летище, закръглени към най-близката по-висока стойност, с точност един метър (фут).

(2) Началото за отчитане на относителните височини на препятствията се указва на видно място на картата.

(3) Относителните височини на препятствията се означават в скоби.

Чл. 107. На картата за визуален подход се изобразяват обозначението, хоризонталните и вертикалните граници на забранените, ограничените и опасните зони.

Чл. 108. Контролираните райони, контролираните зони и зоните за полети на летища, които попадат в обхвата на картата, се изобразяват и се указват техните вертикални граници, класификация и обозначение.

Чл. 109. Когато има установена процедура за визуален подход, тя се изобразява на картата.

Чл. 110. На картата за визуален подход се изобразяват визуалните навигационни средства.

Чл. 111. На картата за визуален подход се указват местоположението и типът на системата за визуална индикация на глисадата и се обозначават номиналният ъгъл на глисадата, минималната височина на очите на пилота над прага на ПИК, а където оста на системата не е успоредна на осевата линия на ПИК - и ъгълът и посоката на изместването с думите "LEFT" или "RIGHT".

Чл. 112. На картата за визуален подход се изобразяват радионавигационните средства и се указват техните честоти и позивни.

Чл. 113. На картата за визуален подход се изобразяват радиокомуникационните средства и се указват техните честоти и позивни.

Раздел XI

Карта на летище или вертолетно летище **(Загл. изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)**

Чл. 114. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Картата на летище или вертолетно летище съдържа важни експлоатационни данни за летището или вертолетното летище и информация, помагача на екипажа на ВС да осъществява наземното движение на ВС:

1. между местостоянка (МС) и ПИК;
2. между МС на вертолет и зона за приземяване и излитане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане;
3. по пътищата за рулиране (ПР) и ПР по въздуха;
4. по маршрутите за придвижване по въздуха.

Чл. 115. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Карта на летище или вертолетно летище се издава за гражданските летища за обществено ползване или вертолетни летища.

Чл. 116. (1) Обхватът и мащабът се избират така, че да покажат ясно всички елементи по чл. 120 .

(2) На картата се изобразява линеен мащаб.

Чл. 117. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Серията от карти на летище или вертолетно летище се обозначава на всяка карта с думите "AERODROME/HELIPORT CHART - ICAO".

Чл. 118. Всяка карта се обозначава с името на населеното място или областта, която обслужва летището, и с името на летището.

Чл. 119. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На картата на летище или вертолетно летище магнитното отклонение се указва чрез стрелка в посоката на истинския меридиан и стрелка в посоката на магнитния меридиан, надписана със стойността на отклонението до най-близкия градус, годината, за която се отнася тази стойност, и средногодишното изменение.

Чл. 120. (1) (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Картата на летище или вертолетно летище съдържа следната информация:

1. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) географски координати в градуси, минути и секунди на контролната точка на летището или вертолетното летище;
2. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) превишение на летището или вертолетното летище с точност до един метър (фут);
3. превишение на перона или площадките за настройка на висотомера, ако такива са установени с точност до един метър (фут);
4. превишение и вълната на геоида на прага на ПИК и зоната за приземяване и излитане (TLOF), за които е установена процедура за неточен подход с точност до един метър (фут);
5. превишение и вълната на геоида, на прага на ПИК, TLOF и най-високата точка в зоната на приземяване за ПИК, за която е установена процедура за точен подход с точност до половин метър (един фут);
6. всички ПИК, включително и строящите се, обозначени с номер на ПИК, дължина и широчина с точност до един метър, носеща способност, изместени прагове, крайни участъци за спиране, участъци, свободни от препятствия, магнитни направления с точност до един градус, тип на повърхността и маркировки по ПИК;
7. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) всички перони, МС, светлини, маркировъчни знаци (маркировка) и други средства за визуално насочване и контрол, включително мястото и типа на системите за визуално насочване при присъединяване на ВС с летищни

съоръжения, тип на повърхността за вертолетни летища, носеща способност или ограничения по тип на ВС - ако носещата способност е по-малка от тази на съответните ПИК;

8. географски координати в градуси, минути и секунди на праговете на ПИК, геометричния център на TLOF и/или праговете на зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане (FATO);

9. всички ПР, въздушни и наземни ПР за вертолети и техните обозначения, широчини, светлини, маркировки, включително на места за изчакване при ПИК и съответните им стоп линии, други средства за визуално насочване и контрол, тип на повърхността, носеща способност или ограничения по тип на ВС - ако носещата способност е по-малка от тази на съответната ПИК, както и вертолетните транзитни маршрути;

10. географски координати в градуси, минути, секунди и стотни от секундата на МС и точки от осевата линия на ПР;

11. стандартни маршрути за рулиране на ВС и техните обозначения;

12. граници, в които се осигурява контрол на въздушното движение;

13. площадки за измерване на видимостта на ПИК (RVR);

14. светлини на подхода и ПИК;

15. местоположение и тип на системата за визуална индикация на глисадата, като се обозначават и номинален ъгъл на глисадата, минимална височина на очите на пилота над прага на ПИК, а където оста на системата не е успоредна на осевата линия на ПИК - и ъгъл и посока на изместването с думите "LEFT" или "RIGHT";

16. радиокомуникационни средства;

17. препятствия при рулиране;

18. зони за обслужване на ВС и сгради от оперативно значение;

19. точки за проверка на VOR и честота на съответното радиосредство;

20. части от изобразената работна площ на летището, които са постоянно неизползваеми от ВС.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Картата на вертолетното летище освен информацията по ал. 1 съдържа и:

1. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) тип на вертолетното летище;

2. TLOF с размери до най-близкия метър (фут), наклон, тип на повърхността и носеща способност в тонове;

3. FATO, включително тип, истинско направление до най-близкия градус, обозначителен номер (където е приложимо), дължина и широчина до най-близкия метър, наклон и тип на повърхността;

4. зона за безопасност, включително дължина и широчина, и тип на повърхността;

5. зона, свободна от препятствия, включително дължина и наземен профил;

6. препятствия, включително тип и превишение на върха на препятствията с точност до един метър (фут), закръглено към най-близката по-висока стойност;

7. визуални средства за подход, маркировка и светлини на FATO и TLOF;

8. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) разполагаема излетна дистанция на вертолетно летище (TODAN);

9. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) разполагаема дистанция за прекратено излитане на вертолетно летище (RTODAN);

10. (изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) разполагаема дистанция за кацане на вертолетно летище (LDAH).

Раздел XII

Карта за летищно наземно движение

Чл. 121. Картата за летищно наземно движение съдържа информация, помагаша на екипажа на ВС да осъществява наземното движение на ВС от и до МС, както и паркирането и присъединяването на ВС.

Чл. 122. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Карта за летищно наземно движение се издава, когато на картата на летище или вертолетно летище поради претрупване информацията и подробностите, необходими за наземното движение на ВС по ПР към и от МС, не могат да се покажат с достатъчна яснота.

Чл. 123. (1) Обхватът и мащабът на картата за летищно наземно движение са такива, че да покажат ясно всички елементи по чл. 126 .

(2) На картата се изобразява линеен мащаб.

Чл. 124. (1) Серията от картите за летищно наземно движение се обозначават на всяка карта с думите "AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO".

(2) Всяка карта се обозначава с името на населеното място или областта, която обслужва летището, и с името на летището.

Чл. 125. На картата за летищно наземно движение магнитното отклонение се указва чрез стрелка в посоката на истинския меридиан и стрелка в посоката на магнитния меридиан, надписана със стойността на отклонението до най-близкия градус, годината, за която се отнася тази стойност, и средногодишното изменение.

Чл. 126. Картата за летищно наземно движение съдържа следната информация:

1. превишение на перона с точност до един метър (фут);
2. перони, МС, светлини, маркировъчни знаци (маркировка) и други средства за визуално насочване и контрол, включително мястото и типа на системите за визуално насочване при присъединяване на ВС с летищни съоръжения, носеща способност или ограничения по тип на ВС;
3. географски координати в градуси, минути, секунди и стотни от секундата на МС;
4. ПР, техните обозначения, ширини с точност до най-близкия метър, светлини, маркировки, включително на места за изчакване при ПИК и съответните им стоп линии, други средства за визуално насочване и контрол, тип на повърхността, носеща способност или ограничения по тип на ВС;
5. стандартни маршрути за рулиране на ВС и техните обозначения;
6. географски координати в градуси, минути, секунди и стотни от секундата на точки от осовата линия на ПР;
7. граници, в които се осигурява контрол на въздушното движение;
8. радиокомуникационни средства и техните честоти;
9. препятствия при рулиране;
10. зони за обслужване на ВС и сгради от оперативно значение;
11. точки за проверка на VOR и честота на съответното радиосредство;
12. части от изобразената работна площ на летището, които са постоянно неизползваеми от ВС.

Раздел XIII

Карта за паркиране и присъединяване

Чл. 127. Картата за паркиране и присъединяване съдържа информация, помагаща на екипажа на ВС при наземното движение на ВС между ПР и МС, както и при паркирането и присъединяването на ВС.

Чл. 128. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Карта за паркиране и присъединяване се издава, когато на картата на летище или вертолетно летище или на картата за летищно наземно движение не могат да се покажат с достатъчна яснота информацията и подробностите, необходими за паркиране и присъединяване на ВС.

Чл. 129. (1) Обхватът и мащабът на картата за паркиране и присъединяване са такива, че да покажат ясно всички елементи по чл. 126 .

(2) На картата се изобразява линеен мащаб.

Чл. 130. (1) Серията от карти за паркиране и присъединяване се обозначава на всяка карта с думите "AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO".

(2) Всяка карта се обозначава с името на населеното място или областта, която обслужва летището, и с името на летището.

Чл. 131. На картата за паркиране и присъединяване магнитното отклонение се указва чрез стрелка в посоката на истинския меридиан и стрелка в посоката на магнитния меридиан, надписана със стойността на отклонението до най-близкия градус, годината, за която се отнася тази стойност, и средногодишното изменение.

Чл. 132. Картата за паркиране и присъединяване съдържа следната информация:

1. превишение на перона с точност до един метър (фут);
2. перони, МС, светлини, маркировъчни знаци (маркировка) и други средства за визуално насочване и контрол, включително мястото и типа на системите за визуално насочване при присъединяване на ВС с летищни съоръжения, носеща способност или ограничения по тип на ВС;
3. географски координати в градуси, минути, секунди и стотни от секундата на МС;
4. входове на ПР, техните обозначения, включително на места за изчакване при ПИК и съответните им стоп линии;
5. географски координати в градуси, минути, секунди и стотни от секундата на точки от осовата линия на ПР;
6. граници, в които се осигурява контрол на въздушното движение;
7. радиокомуникационни средства и техните честоти;
8. препятствия при рулиране;
9. зони за обслужване на ВС и сгради от оперативно значение;
10. точки за проверка на VOR и честота на съответното радиосредство;
11. части от изобразената работна площ на летището, които са постоянно неизползваеми от ВС.

Раздел XIIIa

(Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)

Аеронавигационна карта с мащаб 1:500 000

Чл. 132а. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) Аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 съдържа информация, която да удовлетвори изискванията за водене на визуална навигация при изпълнение на полети с ниски скорости, на къси и средни разстояния, и на ниски и средни височини.

(2) Тази карта може да се използва:

1. като основна аеронавигационна карта;

2. при първоначално обучение на летателен и шурмански състав;

3. като допълнение към специализирани карти, които не съдържат съществена визуална информация;

4. за планиране на полети.

Чл. 132б. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) Наименованието и надписите по рамката на аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 са на английски и на български език.

(2) Информацията за броя на съседните листове и мерните единици, използвани за обозначаване на превишенията, се разполага така, че да е ясно видима при сгънатата карта.

(3) Сгъването на картата се извършва, както следва: картата се сгъва по дългата страна, през средата, с лицето навън, като долната част се поставя с лицето нагоре; сгъва се по късата страна през средата; двата края се прегъват обратно.

(4) В случаите, когато картата се издава на повече от един картен лист, в горната и/или дясна част на картните листове се осигуряват зони за препокриване, извън посочения в индекса обхват.

(5) В зоните за препокриване се изобразява цялата аеронавигационна, топографска и хидрографска информация, а така също и информация за изкуствените съоръжения.

(6) Зоните на препокриване са с размер до 15 km (8 NM) и се простират от ограничителния паралел и меридиан до края на листа.

Чл. 132в. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) Аеронавигационна карта 1:500 000 се изготвя в равнобъгълна проекция.

(2) Паралелите се изобразяват през интервал от 30 минути.

(3) Меридианите се изобразяват през интервал от 30 минути.

Чл. 132г. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 по продължението на всеки паралел и меридиан, обозначаващ кръгъл градус, се нанасят отметки за разграфяване през интервал от 1 минута.

(2) Отметките за разграфяване се нанасят вдясно от меридианите и над паралелите, като отметките за всеки 10 минути от градуса се нанасят от двете страни на линията.

(3) Дължината на отметките за разграфяване на интервалите от 1 минута е приблизително 1,33 mm, за интервалите от 5 минути е 2 mm и за интервалите от 10 минути е по 2 mm от двете страни на линията.

(4) Меридианите и паралелите се номерират от външната страна на рамката и в

полето на картата, така че информацията за тях да бъде достъпна при сгъната карта.

(5) Извън рамката се указват наименованието и основните параметри на проекцията.

Чл. 132д. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Всеки картен лист на аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се обозначава с име, което съвпада с името на най-важното населено място или характерна географска особеност, изобразена на този лист.

Чл. 132е. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 населените места се изобразяват в зависимост от тяхното значение за визуалната навигация.

(2) Населени места с големи размери се изобразяват със застроените им граници.

Чл. 132ж. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразява железопътната мрежа, включително тунелите и мостовете.

(2) В зони с голяма наситеност някои железопътни линии могат да бъдат пропуснати с цел добра четливост.

(3) По възможност се указват наименованията на железопътните гари/спирки.

Чл. 132з. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразява пътната мрежа и пътищата в строеж, когато са известни.

(2) Пътища без значение за визуалната навигация може да не се изобразяват.

(3) В границите на застроените зони пътната мрежа не се изобразява, освен когато отделни елементи представляват характерни ориентири.

(4) Важните пътища се обозначават с номера и/или имена, освен ако това влошава читаемостта на другата информация.

Чл. 132и. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват природни и културни забележителности, като: мостове, електропреносни мрежи, въжени линии, вятърни турбини, минни съоръжения, укрепления, руини, диги, тръбопроводи, скали, каньони, пясъчни дюни, морски фарове и др., когато са от значение за визуалната навигация.

Чл. 132й. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационна карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват държавните граници.

Чл. 132к. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационна карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват всички хидрографски обекти, включително и пресъхващите, които са съвместими с мащаба на картата, като брегови линии, езера, реки, потоци, солени езера и др.

Чл. 132л. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационна карта 1:500 000 релефът се изобразява както е указано в чл. 14, ал. 2, като интервалът между хоризонталите се определя така, че да осигури отчетливо изображение на елементите от релефа, необходими за навигация.

(2) На хоризонталите се отбелязват стойностите на съответните височини.

(3) Когато се използват хипсометрични тонове, използваната хипсометрична скала се

изобразява извън рамката на картата.

Чл. 132м. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 чрез височинна отметка се изобразяват точки, чиято височина е от съществено значение за безопасното изпълнение на полета.

(2) Точките по ал. 1 са най-високите в обкръжаващата ги местност (най-високата точка на върха, хребета и т.н.).

(3) По възможност се указват превишенията в долините и нивото на повърхността на водните басейни.

(4) Превишението на най-високата точка от картата и географското и местоположение, с точност до най-близките 5 минути, се указва извън рамката на картата.

Чл. 132н. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационна карта 1:500 000 се изобразяват горски масиви, освен когато това затруднява разчитането на друга информация.

Чл. 132о. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Извън рамката на аеронавигационна карта с мащаб 1:500 000 се указва датата на последното обновяване на топографската информация.

Чл. 132п. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационна карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват изогони.

(2) Датата на последното обновяване на информацията за изогоните се указва извън рамката на картата.

Чл. 132р. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват всички летища, летателни площадки и вертолетни летища.

(2) Летищата по ал. 1 се указват с техните имена, превишения, светосистема, тип на покритието на ПИК и дължината на най-дългата ПИК.

(3) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват изоставени или закрити летища, които могат да бъдат разпознати от въздуха.

Чл. 132с. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват препятствия с височина 100 m (300 f) и повече над земната повърхност.

Чл. 132г. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват електропреносни мрежи, въжени линии, вятърни турбини.

Чл. 132у. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват забранени, ограничени и опасни зони, както и зони, определени като гъвкави структури от въздушното пространство, отнасящи се към изобразявания слой въздушно пространство.

Чл. 132ф. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват значими елементи на системата за ОВД, включително контролирани зони, зони за летищно движение, контролирани райони, райони за полетна информация и други въздушни пространства, в които се изпълняват полети по ПВП, като се обозначава съответният клас на въздушното пространство.

Чл. 132х. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразяват радионавигационните средства, техните честоти, позивни и други

характеристики.

Чл. 132ц. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На аеронавигационната карта с мащаб 1:500 000 се изобразява допълнителна информация, като аеронавигационни наземни светлини, морски фарове и др.

Раздел XIV

Карта на минимални абсолютни височини при обслужване по контрол на въздушното движение (КВД) с обзорни средства

(Загл. изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)

Чл. 133. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) Картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства съдържа информация, помагаша на екипажа на ВС да проверява назначаваните височини при обслужване по КВД.

(2) На картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се поставя надпис, че обозначените минимални абсолютни височини се ползват единствено за проверка.

Чл. 134. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Карта на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се издава за районите, в които са установени процедури за векторирание, и минималните абсолютни височини, прилагани при тези процедури, не могат да се укажат по ясен начин върху карта на района, карта на стандартни схеми за отлитане по прибори или карта на стандартни схеми за долитане по прибори.

Чл. 135. (1) (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Обхватът на картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се подбира така, че да позволява изобразяването на целия район, за който са установени процедури за векторирание.

(2) Картата се изготвя в мащаб.

(3) Картата се изготвя в същия мащаб, в който е изготвена и съответната аеронавигационна карта за района.

Чл. 136. (1) (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се изготвя в равноъгълна проекция и ортодромията се изобразява като права линия.

(2) На вътрешната рамка на картата се изобразяват отметки за разграфяване на равни интервали.

Чл. 137. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) Серията от карти на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се обозначава на всеки картен лист с думите "RADAR MINIMUM ALTITUDE CHART – ICAO".

(2) Всяка карта на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се обозначава с името на основното летище или ако картата се отнася за няколко летища – с името на най-голямото населено място, попадащо в картографирувания район, или с позивната на органа за ОВД.

Чл. 138. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На картата на минимални абсолютни

височини при обслужване по КВД с обзорни средства се изобразяват бреговите линии на всички открити водни пространства и на големите езера и реки, освен когато изобразяването им пречи за възприемане на нанесена по-важна информация, имаща пряко отношение към предназначението на картата.

(2) На картата се изобразяват височинните отметки и препятствията.

Чл. 139. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) На картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се указва магнитно отклонение с точност до най-близкия градус.

Чл. 140. Направленията, пътните ъгли и радиалите се указват спрямо магнитното северно направление.

Чл. 141. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) (1) На картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се изобразяват всички летища.

(2) Летищата по ал. 1 се изобразяват чрез символите за ПИК в съответствие с приложение № 1.

(3) Превишението на основното летище се указва закръглено до един метър (фут).

(4) На картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се изобразяват обозначението, хоризонталните и вертикалните граници на забранените, ограничените и опасните зони и др.

(5) На картата на минимални абсолютни височини при обслужване по КВД с обзорни средства се нанасят и следните елементи на системата за ОВД:

1. радионавигационни средства с техните позивни;
2. хоризонтални граници и обозначенията на въздушните пространства;
3. основни точки от схемите за стандартно отлитане и долитане по прибори;
4. преходна абсолютна височина, ако такава е установена;
5. информация, свързана с векторирането, включваща:

а) минимални абсолютни височини за векториране, закръглени към най-близката по-висока стойност, кратна на 50 m (100 ft);

б) хоризонтални граници на секторите, в които са установени минимални абсолютни височини за векториране, определени с направления или радиали от/към радионавигационно средство с точност до най-близкия градус или чрез координати в градуси, минути и секунди, като за нанасянето се използват дебели линии така, че отчетливо да се разграничат установените сектори; географските координати могат да не се нанасят, когато това пречи на четливостта;

в) окръжности с интервали 20 km (10 NM), а където е подходящо – 10 km (5 NM),

обозначени с тънка прекъсната линия, с радиус, указан по периферията на окръжността, и с център – основният за летището VOR, а когато няма такъв, центърът съвпада с контролната точка на летището/вертолетното летище;

г) информация относно прилагането на температурни корекции;

б. процедури за радиокомуникация, включително позивните и честотите на органите за ОВД.

(б) Текстово описание на процедурите при отказ на радиокомуникация, освен когато това би довело до закриване на важна информация.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

(Загл. изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. "Абсолютна височина (Altitude)" е вертикалното разстояние, измерено от средното морско ниво до определено ниво, точка или обект, приет за точка.

2. "Абсолютна височина за долитане в летищния район (Terminal arrival altitude (ТАА))" е най-малката абсолютна височина, която осигурява най-малко 300 m (1000 фута) височина над всички обекти, които попадат в зоната, ограничена от дъга с радиус 46 km (25 MM), и център точката за начален подход, или ако няма такава - точката за междинен подход и ограничена от правите линии, съединяващи краищата на тази дъга с точката за междинен подход. Абсолютните височини за долитане в летищния район се установяват в район от 360 градуса около точката за междинен подход.

3. "Абсолютна или относителна височина за прелитане на препятствията (Obstacle clearance altitude (OCA) and Obstacle clearance height (OCH))" е минималната абсолютна височина или минималната относителна височина спрямо прага на пистата за излитане и кацане или спрямо превишението на летището, която осигурява необходимия запас от височина съгласно изискванията за предпазване от препятствията. Абсолютната височина за прелитане на препятствията се отчита от средното морско ниво, а относителната височина за прелитане на препятствията - от превишението на прага на пистата за излитане и кацане или, в случаи на неточни подходи, от превишението на летището или превишението на прага на пистата за излитане и кацане, ако неговото превишение е повече от 2 m (7 ft) под превишението на летището. Относителната височина за прелитане на препятствията при визуално маневриране (кръжене) се отчита от превишението на летището. Когато се използват и двете понятия, за удобство може да се използва формата абсолютна/относителна височина за прелитане на препятствията и съкращението "OCA/H".

4. "Аеронавигационна карта (Aeronautical chart)" е умалено, математически определено и обобщено изображение на земната повърхност и въздушното пространство над нея, показващо разположението, състоянието и връзките на различните природни, стопански и навигационни обекти и особености, подбрани и оформени в съответствие с изискванията на въздухоплаването.

5. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) "Векториране (Vectoring)" е осигуряване на навигационно ръководство на ВС посредством указване на определени курсове, основано на използване на данните от обзорни средства.

6. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) "Вертолетно летище (Heliport)" е летището или определен участък от повърхността на съоръжение, предназначен напълно или частично за кацане, излитане и движение на вертолети.

7. "Въздушен път (Airway)" е контролираното въздушно пространство (или негова част) с формата на коридор.

8. "Геоид (Geoid)" е повърхност с един и същи потенциал на гравитационното поле на земята, съвпадаща с несмутеното средно морско ниво и неговото продължение под материчите. Геоидът е с неправилна форма поради местните гравитационни смущения (ветрови вълни, соленост, течения и др.) и посоката на гравитация е перпендикулярна към повърхността на геоида във всяка точка.

9. "Глисада (Glide path)" е профилът за снижение, установен за вертикално насочване при финален подход.

10. "Забранена зона (Prohibited area)" е въздушното пространство с установени размери над земната повърхност или териториалните води на страната, в пределите на което полетите на ВС са забранени.

11. "Зона за кацане (Landing area)" е частта от работната площ, предназначена за кацане или излитане на ВС.

12. "Зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (Final approach and take-off area (FATO))" е определена зона, над която се изпълнява крайният етап на маневрата на подхода за кацане до режим на висене или кацане и от която започва маневрата на излитането. Когато зоната FATO се използва от вертолети с летателно-технически характеристики от I клас, тази зона включва и разполагаемата зона за прекратено излитане.

13. "Зона за приземяване (Touchdown zone)" е участъкът от ПИК след нейния праг, предназначен за първото съприкосновение на приземяващия се самолет с ПИК.

14. "Зона за приземяване и излитане (Touchdown and lift-off area (TLOF))" е носещата натоварваната площадка, върху която вертолетът може да изпълнява кацане или излитане.

15. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) "Зонална навигация (Area navigation (RNAV))" е метод за навигация, който позволява експлоатация на въздухоплавателното средство по произволна траектория в зоната на покритие на наземни или космически навигационни средства или в границите, определени от възможностите на бордните средства или при комбинация от всички.

16. "Изкуствени обекти (Culture)" са всички обекти, изградени на земната повърхност, като градове, железопътни линии и канали.

17. "Изместен праг на ПИК (Displaced threshold)" е прагът, който не е разположен в началото на ПИК.

18. "Изогона (Isogonal)" е линията, която свързва точки от картата, за които магнитното отклонение е еднакво за даден период от време.

19. "Качество на данните (Data quality)" е степен или ниво на увереност, че предоставените данни отговарят на изискванията на потребителя по отношение на точност, разрешаваща способност и интегритет.

20. "Контролна точка на летището (Aerodrome reference point)" е условната точка, определяща географското местоположение на летището.

21. "Точка за финален подход (Final approach fix or point)" е точката от процедурата за подход по прибори, от която започва финалният участък от подхода.

22. "Финален подход (Final approach)" е тази част от процедурата за подход по прибори, която започва от точката за финален подход, или където такава не е определена: в края на последния завой за излизане на правата за кацане; или от точката за влизане в

последната пътна линия, указана в процедурата за подход, и завършва в точка, от която може да се извърши кацане или да се започне процедура за минаване на втори кръг.

23. "Краен участък за спиране (Stopway)" е определен правоъгълен участък от земната повърхност в края на разполагаемата дължина на разбега, пригоден за спиране на ВС в случай на прекъснато излитане.

24. "Летателна писта (Runway strip)" е определен участък от летище, който включва ПИК и крайните участъци за спиране (когато има такива), както и страничните ивици за безопасност, който е предназначен за:

а) намаляване на риска от повреждане на ВС, напуснало границите на ПИК;

б) осигуряване на безопасността на ВС, прелитащи над участъка по време на излитане или кацане.

25. "Магнитно отклонение (Magnetic variation)" е ъгловата разлика между северното направление на истинския и магнитния меридиан.

26. "Маневрена площ (Manoeuvring area)" е частта от летище, изключваща перона, предназначена за излитане, кацане и рулиране на ВС.

27. "Маркировъчен знак (маркировка) (Marking)" е символ или група от символи, нанесени по работната площ за предаване на аеронавигационна информация.

28. "Трасе за обслужване на въздушното движение (ОВД) (ATS route)" е определен маршрут, предназначен за направляване на потока въздушно движение с цел осигуряване обслужването на въздушното движение. Терминът "трасе за ОВД" се използва за обозначаване в съответните случаи на "въздушно трасе", "консултативно трасе", "контролирано трасе" или "неконтролирано трасе", "схема за долитане" или "схема за отлитане" и т. н. Трасето за ОВД се определя от съответните технически параметри, включващи индекс за обозначаване, пътна линия към/от основни точки (пътни точки), разстояние между основните точки, изисквания за доклад, както и определената от ГД "ГВА" минимална безопасна абсолютна височина.

29. "Маршрут за придвижване по въздуха (Air transit route)" е установената траектория върху повърхността, предназначена за придвижване на вертолети по въздуха.

30. "Междинен участък от подхода (Intermediate approach segment)" е участък от процедурата за подход по прибори, който се намира между точката за междинен подход и точката за финален подход или между края на последния завой на процедура за обръщане (reversal) или процедура "хиподрум" (racetrack) и точката за финален подход или между края на полет в курс (dead reckoning) и точката за финален подход.

31. "Местоположение (Position geographical)" са координатите (географска ширина и дължина), привързани към математически определен референтен елипсоид, по които се определя местоположението на точката на земната повърхност.

32. "Местостоянка (МС) (Aircraft stand)" е означеният участък на перона, предназначен за престой на ВС.

33. "Местостоянка на вертолета (Helicopter stand)" е мястото за престой на вертолет и ако се предвижда изпълняване на рулиране по въздуха - за приземяване и излитане на вертолета.

34. "Минимална абсолютна секторна височина (Minimum sector altitude (MSA))" е най-малката абсолютна височина, която осигурява поне 300 m (1000 фута) височина над всички обекти, които попадат в зоната на сектор от кръг с център радионавигационно средство и радиус 46 km (25 MM).

35. "Минимална абсолютна височина за полети в зона (Area minimum altitude (AMA))" е минималната абсолютна височина за полет в приборни метеорологични условия, която

осигурява поне 300 m (1000 фута) височина над всички обекти, намиращи се в зоната, а в зони с преобладаващ планински терен осигурява поне 600 m (2000 фута) над препятствията. Минималната абсолютна височина за полети в зона се закръглява към най-близката, по-висока стойност, кратна на 30 m (100 фута).

36. "Място за изчакване при пистата за излитане и кацане (Runway-holding position)" е определеното място, осигуряващо защита на ПИК, повърхността за ограничение на препятствията или критичната или чувствителната зона на системите ILS и MLS, на което рулиращите въздухоплавателни и други транспортни средства трябва да спрат и да изчакат, освен ако не е указано друго от летищната контролна кула.

37. "Начален участък от подхода (Initial approach segment)" е участъкът от процедурата за подход по прибори между точката за начален подход и точката за междинен подход или в съответните случаи - точката за финален подход.

38. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) "Навигация в съответствие с характеристики (Performance-based navigation (PBN))" е зонална навигация, осъществявана в съответствие с изискванията към ВС, експлоатирани по трасета за обслужване на въздушното движение, процедури за подход по прибори или в определено въздушно пространство.

39. "Обслужване на въздушното движение (Air traffic service)" 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.

40. "Ограничена зона (Restricted area)" е въздушното пространство с установени размери над земната повърхност или над териториалните води на страната, в пределите на което полетите на ВС са ограничени съгласно определени условия.

41. "Опасна зона (Danger area)" е въздушното пространство с установени размери, в пределите на което в определени периоди от време се осъществява дейност, представляваща опасност за полетите на ВС.

42. "Ортометрична относителна височина (Orthometric height)" е височината на точка над повърхността на геоида, обикновено представена като MSL височина.

43. "Основна точка (Significant point)" е определеното географско място, използвано за определяне на трасе за ОВД или маршрута на полета на ВС, както и за други цели на навигация и ОВД.

44. "Относителна височина (Height)" е вертикалното разстояние до дадено ниво, точка или обект, разглеждан като точка, измерено спрямо определен датум.

45. "Перон (Apron)" е определена площ от сухопътното летище, предназначена за разполагане на ВС с цел натоварване и разтоварване на пътници, поща или товари, зареждане с гориво, паркиране или техническо обслужване.

46. "Писта за излитане и кацане (ПИК) (Runway (RWY))" е определеният правоъгълен участък от наземно летище, подготвен за кацане и излитане на ВС.

47. "Полетно ниво (Ешелон) (Flight level)" е повърхността на постоянно атмосферно налягане, измервано с барометричен висотомер, отнесена към установената стойност на налягане 1013.2 hPa (хектопаскала) и отделена от други такива повърхности посредством определени интервали от налягане. Барометричният висотомер се калибрира в съответствие със стандартна атмосфера, като при поставяне на:

- а) QNH - показва абсолютна височина;
- б) QFE - показва относителна височина над опорната QFE точка;
- в) 1013.2 hPa - обозначава полетно ниво.

Термините "относителна височина" и "абсолютна височина" означават приборни, а не геометрични относителни и абсолютни височини.

48. "Праг на ПИК (Threshold)" е началото на участъка на ПИК, който може да бъде използван за кацане.

49. "Превишение (Elevation)" е вертикалното разстояние от средното морско равнище до точка или ниво от земната повърхност или свързан с нея обект.

50. "Превишение на летището (Aerodrome elevation)" е надморската височина на най-високата точка на зоната за кацане.

51. "Препятствие (Obstacle)" са всички неподвижни (временни или постоянни) и подвижни обекти или части от тях, които са разположени в зоната, предназначена за движение на ВС по повърхността, или които пробождат определена повърхност, предназначена да осигури безопасността на ВС в полет. Терминът "препятствие" се използва в тази наредба само с цел регламентиране на изобразяването върху аеронавигационните карти на обектите, които са потенциално опасни за ВС в етапа на полета, за който е предназначена аеронавигационната карта.

52. "Преходна абсолютна височина (Transitional altitude (TA))" е абсолютната височина, на която или под която положението на ВС във вертикална плоскост се определя във стойности на абсолютна височина.

53. "Път за рулиране (ПР) (Taxiway (TWY))" е определеният път на наземно летище, установен за рулиране на ВС и предназначен за осигуряване на връзка на една част на летището с друга.

54. "Пътека за рулиране на ВС към местостоянка (Aircraft stand taxilane)" е частта от перона, обозначена като път за рулиране и предназначена за осигуряване на достъп на ВС към местостоянка.

55. "Перонен път за рулиране (Apron taxiway)" е частта от системата от пътища за рулиране, разположена на перона и предназначена за осигуряване на маршрута на рулиране през перона.

56. "Път за рулиране за бързо излизане (Rapid exit taxiway)" е пътят за рулиране, свързан с ПИК под остър ъгъл, предназначен за освобождаване на пистата за излитане и кацане с по-високи скорости, отколкото са възможни при другите изходни пътища за рулиране, вследствие на което се намалява времето за заемане на пистата за излитане и кацане.

57. "Път за рулиране по въздуха (Air taxiway)" е установената траектория върху повърхността, предназначена за рулиране на вертолетите по въздуха.

58. "Пътна линия/пътен ъгъл (Track)" е проекцията на траекторията на полета на ВС на земната повърхност, направлението на която във всяка нейна точка се изразява в градуси спрямо северното направление на истинския или магнитния меридиан. "Пътен ъгъл" е ъгълът, сключен между направлението на пътната линия на ВС и истинския или магнитния меридиан. Ъгълът се измерва винаги от истинския или магнитния меридиан към пътната линия, по посока на часовниковата стрелка, в граници от 0 до 360 градуса.

59. "Работна площ (Movement area)" е частта от летище, предназначена за излитане, кацане и рулиране на ВС, състояща се от маневрена площ и перона(и).

60. "Разрешаваща способност (Resolution)" е броят от единици или цифри, определящ порядъка, до който се представят и използват измерените или изчислените стойности.

61. "Район за полетна информация (РПИ) (Flight information region (FIR))" е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигуряват полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване.

62. "Релеф (Relief)" са неравности на земната повърхност, изобразени на аеронавигационната карта чрез хоризонтали, хипсометрични тонове и полутонове или височинни отметки.

63. "Рулиране (Taxiing)" е движението на ВС на собствена тяга по повърхността на летището, освен излитане и кацане.

64. "Стандартен завой (Procedure turn)" е маньовърът, при който първоначално се изпълнява завой с отдалечаване от обозначен курс и последващ завой в обратно направление за заемане на курс, обратен на обозначения. Стандартните завои са "леви" и "десни" в зависимост от посоката на първоначалния завой и могат да бъдат изпълнявани в хоризонтален полет или в снижение в зависимост от конкретната процедура.

65. "Страничен участък за безопасност (Shoulder)" е участъкът, прилежащ към края на изкуствената настилка и подготвен така, че да осигурява прехода от настилка към околния терен.

66. "Схеми за долитане (Arrival routes)" са маршрутите, определени от процедура за подход по прибори, по който ВС може да премине от полет по маршрут към началния участък от (на) подхода.

67. "Процедурна височина (Procedure altitude/height)" е абсолютната или относителната височина, установена от процедура за подход по прибори, на или над която дадено ВС трябва да лети, за да се осигури стабилизирани профил на снижение с предписаните от процедурата градиент и/или ъгъл на снижение по време на междинния и/или финален участък от подхода.

68. "Процедура за визуален подход (Visual approach procedure)" е серията от предварително определени маньоври, изпълнявани по визуални ориентири, започваща от точката за начален подход или от началото на схема за долитане, и завършваща в точка, от която може да се извърши кацане, или ако такова не се извърши, в точка, от която може да се пристъпи към процедура за нов подход.

69. "Процедура за минаване на втори кръг (Missed approach procedure)" е процедурата, която се изпълнява, ако не може да се изпълни кацане.

70. "Процедура за обръщане (Reversal procedure)" е процедурата, която се изпълнява в началния участък на подхода с цел да се обърне посоката на полета на въздухоплавателно средство. Процедурите за обръщане са стандартен завой и завой за излизане на правата.

71. "Процедура за подход по прибори (Instrument approach procedure)" е серията от предварително определени маньоври, изпълнени по прибори, съгласно изискванията за предпазване от препятствия, започваща от точката за начален подход или от началото на схемата за долитане, и завършваща в точка, от която може да се извърши кацане, или ако такова не се извърши в точка, където минималната безопасна височина е определена съгласно критериите, прилагани за зоните за изчакване, или полет по въздушните трасета и маршрути.

72. "Процедура за точен подход (Precision approach procedure)" е процедура за подход по прибори с насочване по азимут и глисуда, предоставяно от курсо-глисудна система (ILS) или радиолокатор за кацане (PAR).

73. "Процедура за изчакване (Holding procedure)" е определеният маньовър, позволяващ на ВС да остане в пределите на определено въздушно пространство в очакване на следващо разрешение.

74. (Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) "Навигационна спецификация (Navigation specification)" е набор от изисквания към въздухоплавателните средства и екипажа, необходими за навигация, в съответствие със зададени характеристики в определено

въздушно пространство. Навигационните спецификации са два вида:

а) "Спецификация на необходимите навигационни възможности (RNP) (Required navigation performance (RNP) specification)" – набор от изисквания за зонална навигация, включващ изисквания за наблюдение и сигнализиране на борда на ВС; тези спецификации се обозначават със съкращението RNP, например RNP 4, RNP APCH;

б) "Спецификация за зонална навигация (Area navigation (RNAV) specification)" – набор от изисквания за зонална навигация, който не включва изисквания за наблюдение и сигнализиране на борда на ВС; тези спецификации се обозначават със съкращението RNAV, например RNAV 5, RNAV 1.

75. "Точка за доклад (Reporting point)" е определеното географско място, относно което може да бъде докладвано местоположението на ВС.

76. "Точка за минаване на втори кръг (Missed approach point (MAPt))" е определената точка от процедура за подход по прибори, от която или преди която трябва да се изпълни процедура за минаване на втори кръг, за да осигури необходимата минимална височина над препятствията.

77. "Точка за преминаване (Change-over point)" е точката, над която ВС, следващо по даден участък от трасе за ОВД, определено с помощта на високочестотни всенасочени радиопредаватели (VORs), се очаква да прехвърли основната си навигационна ориентация от средството зад него към средството пред него. Точки за преминаване се установяват за осигуряване на оптимален баланс на силата и качеството на сигналите, получавани от различните средства на всички използвани нива, и за гарантиране на единен източник на азимутална информация за всички ВС, летящи по една и съща част на участъка от трасето за ОВД.

78. "Пътна точка (Waypoint)" е конкретна географска точка, използвана за определяне на трасето за зонална навигация или траекторията на полета на ВС, прилагащо зонална навигация.

79. "Пътна точка "Fly-by" (Fly-by waypoint)" е пътната точка, която изисква разчет на ъгъла на завой, който да позволи влизането в следващия участък от трасето или процедурата.

80. "Пътна точка "Flyover" (Flyover waypoint)" е пътната точка, в която започва завой с цел излизане на следващия участък от трасето или процедурата.

81. "Точкова светлина (Point light)" е светлинният сигнал, който се наблюдава като точка.

82. "Финален участък от подхода (Final approach segment)" е участъкът от процедурата за подход по прибори, в който ВС следва направлението за кацане и снижаване.

83. "Указател на направлението при кацане (Landing direction indicator)" е устройството за визуално показване на установеното в момента направление за кацане или излитане.

84. "Участък, свободен от препятствия (Clearway)" е намиращ се под контрола на органа за обслужване на въздушното движение на летището определен правоъгълен участък от земната или водната повърхност, избран или подготвен в качеството си на подходящ участък, над който ВС може да изпълни част от първоначалния набор на височина до установена височина.

85. "Хипсометрични тонове (Hypsometric tints)" е последователна градация на цветовете

и техните оттенъци, прилагани за изобразяване на релефа.

86. "Хоризонтала (Contour line)" е линията на картата, свързваща точки с еднакво превишение.

§ 2. (Нов – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Тази наредба въвежда изискванията на глави 1, 2, 3, 6 – 15, 17 и 21 от Приложение № 4 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, 11 издание от юли 2009 г., включително до поправка 57 (Amendment 57).

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 3. (Предишен § 2 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Тази наредба се издава на основание § 6 от Закона за гражданското въздухоплаване.

§ 4. (Предишен § 3 – ДВ, бр. 85 от 2014 г.) Главният директор на Главна дирекция "ГВА" дава указания по прилагането на наредбата.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 4 от 2007 г. за аеронавигационните карти

(ДВ, бр. 85 от 2014 г.)

§ 31. Навсякъде в наредбата думите "вертолетна площадка" се заменят с "вертолетно летище", думите "вертолетни площадки" с "вертолетни летища", думите "вертолетната площадка" се заменят с "вертолетното летище", думите "вертолетните площадки" се заменят с "вертолетните летища".

Приложение № 1

(Изм. – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)

УСЛОВНИ ЗНАЦИ ПРИ ИЗГ ОТВЯНЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННИ КАРТИ












ТОПОГРАФИЯ


1	Хоризонтали		8	Чакъл		12	Най-високото превишение, изобразено на картата/картния лист	В а р и а н т					
2	Хипотетични хоризонтали		9	Дига или насип	В а р и а н т 	13	Височинна отметка	В а р и а н т	 				
3	Щрихи за изобразяване на релефа								10	Специфични елементи от релефа с пояснителни бележки	В а р и а н т 	14	Височинна отметка (съмнителна точност)
4	Отвесен бряг, урва или склон		15	Действащ вулкан		15	Иглолистни дървета						
5	Поток от лава							16					
6	Пясъчни дюни		11	Пясъчна зона		17	Палми						
7	Райони, за които не е извършено топографско заснемане или данните за релефа са непълни									Caution			
19	Брегова линия (достоверна)		30	Изоставен канал (пресъхнал)		38	Резервоар	В а р и а н т					
20	Брегова линия (недостоверна)		31	Езера (не-пресъхващи)		39	Дъно на пресъхнало езеро	В а р и а н т					
21	Преливни наноси		32	Езера (пресъхващи)	В а р и а н т 				40	Старо корито на река			
22	Коралови рифове и подводни скалисти брегове					33	Солено езеро				41	Плитчини	
23	Голяма река (не-пресъхваща)		34	Солено езеро (изпарител)									
24	Малка река (не-пресъхваща)												


25	Реки и потоци (пресъхващи)	В а Р и а н т		35	Блато		42	Ледници и ледникови шапки			
26	Реки и потоци (незаснети)			36	Оризово поле	В а Р и а н т		43	Линия на опасността (отметка за 2 m или линия за мярка за дължина от 182 cm)		
27	Бързей					Непре-съх-ващи				44	Нанесена на картата единична скала
28	Водопади			С ритмичен режим		45	Скала, изпъкваща над водната повърхност	+			
29	Канал								46	Специфични елементи от хидрографията с пояснение	
ЗАСТРОЕНИ РАЙОНИ				ПЪТНА МРЕЖА				ДРУГИ УСЛОВНИ ЗНАЦИ			
47	Град или голямо населено място			57	Магистрала с две ленти		69	Тръбопровод	Pipeline		
				58	Първокласен път					70	Нефтено или газово находище
48	Град			59	Второкласен път		71	Цистерни с гориво-смазочни материали (ГСМ)			
49	Село			60	Пътека					72	Атомна електроцентрала
50	Сгради			61	Мост		73	Пост на бреговата охрана			
				62	Пътен тунел					74	Наблюдателна кула (вишка)
ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА				ДРУГИ УСЛОВНИ ЗНАЦИ				75	Мина		
51	Железопътна линия			63	Държавна граница		76			Горска хижа	
52	Двойна железопътна линия			64	Друга граница			77	Хиподром или стадион		
53	Железопътна линия в строеж			65	Ограда		78			Руини	
79	Укрепление			80	Църква			79	Укрепление		
							80			Църква	

54	Железопътен мост		66	Надземна телеграфна или телефонна линия		81	Джамия	
55	Железопътен тунел		67	Язовирна стена		82	Пагода	
56	Железопътна гара		68	Ферибот		83	Храм	

ЛЕТИЩА

84	Гражданско летище на земната повърхност		88	Летище за гражданско-военно използване на земната повърхност		92	Покрита котвена стоянка	
85	Гражданско летище на водната повърхност		89	Летище за гражданско-военно използване на водната повърхност		93	Знак за летище на карти (напр.: на карта на трасетата), за които не се изисква класификация на летището	
86	Военно летище на земната повърхност		90	Запасно или необорудвано летище				
87	Военно летище на водната повърхност		91	Изоставено или закрито летище		94	Вертолетно летище	

95	В зависимост от вида на картата може да се добавя знак с разположението на пистите за излитане и кацане							
----	---	--	--	--	--	--	--	---

96	Превишение в метри или футове в зависимост от използваните в картата мерни единици	<p>Наименование на летището</p> 	Дължина на най-дългата писта за излитане и кацане в стотици метри или футове в зависимост от използваните в картата мерни единици
	Минимум светотехническо оборудване, светлини, маркиращи препятствията, ограничителни светлини, светлинна система на пистата и осветен ветропоказател или указател за направлението на кацането		Писта за излитане и кацане с твърдо покритие и предназначена за експлоатация във всякакви условия

УСЛОВНИ ЗНАЦИ ЗА КАРТИ ЗА ПОДХОД

97	Летища в района, оказващи влияние на въздушното движение на летището, за което е предназначена схемата		98	Летище, за което е предназначена схемата	
----	--	---	----	--	---

РАДИОНАВИГАЦИОННИ СРЕДСТВА

99	Знак за основно радионавигационно средство				107	Съвместени радионавигационни средства VOR и TACAN	VORTAC		
100	Ненасочен радиофар	NDB			108	Курсоглисадна система за кацане по прибори	ILS		
101	Висококачествен всенасочен радиофар	VOR							
102	Далекомерно ултракъсочестотно средство	DME							
103	Съвместени радионавигационни средства VOR и DME								
104	Разстояние по DME	Разстояние в километри (морски мили) към DME Обозначение на радионавигационното средство			109	Маркерен радиофар	Елипсоидна форма		
105	Радиал	Радиал от VOR и неговото обозначение					Костна форма		
106	Ултра-висококачествено средство за близка навигация	TACAN					Маркерните радиофарове могат да се изобразяват чрез контур или точкова мрежа или и двете		
110	Роза на компаса, ориентиране на картата спрямо ориентацията на средството (като правило по магнитния север) При необходимост могат да се добавят и допълнителни деления на компаса				Розата на компаса обикновено се използва в съчетание със следните знаци			VOR	
ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ									
111	Район за полетна информация	FIR			119	Траектория за полет по правилата за визуални полети	задължителна с водене на радиокommunikация (R)	
112	Зона за полети в района на подхода на летището	ATZ				задължителна без водене на радиокommunikация (R)	
113	Район за ОВД	СТА	В а р и а н т			120	Участък от трасе и/или маршрут за ОВД, който не е в мащаб	препоръчителна
	Въздушно трасе Маршрут	AWY						В а р и а н т	

						Точка за преминаване		26	
114	Неконтролиран маршрут				122	Нанася се под прав ъгъл спрямо маршрута	COP	36	
115	Консултативно въздушно пространство	ADA			123	Точка за доклад на метеорологични наблюдения	MRP	Задължителна	
116	Зона за ОВД	CTR						При поискване	
117	Зона за противовъздушна отбрана	ADIZ			124	Точка, в която започва заходът за кацане	FAF	✳	
118	Консултативен маршрут	ADR	В а р и а н т						

		Fly-by Незадължителен доклад	Fly-by Задължителен доклад	Flyover Незадължителен доклад	Flyover Задължителен доклад
121	Основни точки и изисквания за доклад	Точка за доклад при полет по ПВП			
		Пресечна точка INT			
		VORTAC			
		TACAN			
		VOR			
		VOR/DME			
		NDB			
		Пътна точка WPT			

125	Абсолютни височини/ полетни нива (ешелони)	Диапазон от абсолютна височина / полетно ниво (ешелон)	Altitude/flight level „window”	17 000 10 000	FL 220 10 000
		„на или по-високо” абсолютна височина / полетно ниво (ешелон)	„At or above” altitude/flight level	7 000	FL 70
		„на или по-ниско” абсолютна височина / полетно ниво (ешелон)	„At or below” altitude/flight level	5 000	FL 50
		„задължително” на абсолютна височина / полетно ниво (ешелон)	„Mandatory” altitude/flight level	3 000	FL 30
		„препоръчителна” абсолютна височина / полетно ниво (ешелон)	„Recommended” procedure altitude/flight level	5 000	FL 50
		„очаквана” абсолютна височина / полетно ниво (ешелон)	„Expected” altitude	Expect 5 000	Expect FL 50






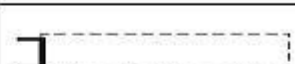

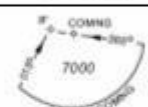








На карти за отлитане или долитане не се използва за обозначаване на минималната височина за прелитане над препятствията

КЛАСИФИКАЦИЯ НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО

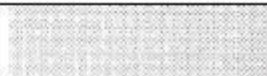








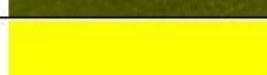

126	Класове въздушно пространство					
127	В а р и а н т	Аеронавигационни данни в съкратена форма а заедно с условен знак за класа на въздушното пространство	TMA DONLON 119.1 200m AGL - FL 245			
			тип	име или позивна	честота	клас въздушно пространство



ПРЕПЯТСТВИЯ										
130	Препятствие			134	Изключително високо препятствие					
131	Осветено препятствие			135	Изключително високо осветено препятствие					
за препятствия с височина 300 m (1000 ft) над терена										
132	Група препятствия			136	Превишение на върха (с наклонен шрифт)		Относителна височина спрямо нивото за отчитане (изправени цифри в скоба)			
133	Осветена група препятствия									
ДРУГИ УСЛОВНИ ЗНАЦИ										
137	Видима електро-преносна линия			138	Линия с еднакво магнитно отклонение			1 3 9	Океанско радиостанция	
ВИЗУАЛНИ СРЕДСТВА										
140	Морска светлина			F	Морските светлини с променящи се цветове са червени и бели, ако не е указано друго, а другите светлини са бели					
	Характеристика на светлината	Alt	цветово променяща се	F1	проблякваща	Osc	Затъмняваща се	sec	време в секунди за излъчване	
		B	синя	G	зелена	R	червена	(U)	автоматична	
F	постоянно светеща	Gp	група	SEC	секторна	W	бяла			
141	Аеронавигационна светлина на земната повърхност			Electronic		142	Плаваща аеронавигационна светлина			
ЗНАЦИ НА КАРТИ НА ЛЕТИЩАТА/ВЕРТОЛЕТНИТЕ ЛЕТИЩА										
143	Писта за излитане и кацане с твърдо покритие				151	Писта за излитане и кацане, покрита с перфорирани стоманени плочи или стоманена мрежа				
144	Грундова писта за излитане и кацане				152	Точкова светлина				
145	Краен участък за спиране	SWY				○				
146	Пътеки за рулиране и перон (местостоянки)				153	Светлина, маркираща препятствието				
147	Площадка за кацане на вертолети на летище				154	Индикатор за направлението за кацане (осветен)				
148	Контролна точка на летището	ARP			155	Индикатор за направлението за кацане (неосветен)				
149	Точка за проверка на високочестотни всенасочени радиофарове				156	Стоп линия				
150	Точка за измерване видимостта на пистата за излитане и кацане (RVR)					157	Място за изчакване пред ПИК	Схема А		
					Схема Б					

УСЛОВНИ ЗНАЦИ ЗА КАРТИ НА ЛЕТИЩНИТЕ ПРЕПЯТСТВИЯ ТИП „А”											
		В план	В профил			В план	В профил				
158	Дърво или храст	*		163	Участък от местността, изпъкващ над повърхността, ограничаваша препятствията						
159	Мачта, вишка, пилон, антена и т.н.	o									
160	Сграда или група съоръжения	■						164	Стръмен склон, укрепление		
161	жп линия	—+—+—+—						165	Краен участък за спиране	SWY	
162	Електропреносна линия или кабелна линия	-T-T-						166	Зона, свободна от препятствия	CWY	
ДОПЪЛНИТЕЛНИ УСЛОВНИ ЗНАЦИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА ХАРТИЕН И/ИЛИ ЕЛЕКТРОНЕН НОСИТЕЛ											
В план											
167	Минимална абсолютна височина по сектори				MSA						
168	Абсолютна височина за долитане в летищния район				TAA						
169	Зона за изчакване										
170	Пътна линия за минаване на втори кръг										
В профил											
171	Писта за изпитане и кацане										
172	Радионавигационно средство (типът на средството и начинът на използване се указват над условния знак)										
173	Маркерен радиофар (типът на радиофара се указва над условния знак)										
174	Съвместено радионавигационно средство и маркерен радиофар (типът на средството се указва над условния знак)										
175	Точка, определена чрез DME (разстоянието от средството и използването на точката на схемата се указват над условния знак)										
176	Съвместена точка, определена чрез DME и маркерен радиофар (разстоянието от средството, а типът на маркерния радиофар се указва над условния знак)										

ИЗПОЛЗВАНИ ЦВЕТОВЕ ПРИ ИЗГОТВЯНЕТО НА АЕРОНАВИГАЦИОННИ КАРТИ

Изкуствени съоръжения, с изключение на пътната мрежа, контури на големи градове, координатна и картографска мрежа, за височинни отметки, линии на опасните и крайбрежните скали, имена и надписи на картите с изключение на аеронавигационните и хидрографските елементи			черен	
Застроени райони на градовете			черен на точки	
Пътна мрежа	възможни цветове		черен полутон	
			червен	
Застроени райони на градове, вместо черен цвят на точки			жълт	
Хоризонтали и елементи от релефа по точки от 1 до 10 на приложение № 1 и елементи от хидрографията по точки от 39 до 41 на приложение № 1			кафяв	
Линии на брега, канали, реки, езера и други елементи на хидрографията, включително имената или описанието им			син	
Открити водни пространства			син полутон	
Солени езера и солници			син на точки	
Големи пресъхващи реки и пресъхващи езера			син на точки	
За аеронавигационни данни (с изключение на аеронавигационните карти за трасетата и маршрутите и аеронавигационните карти за районите на летищата, за които могат да са нужни други цветове). На един картен лист могат да се използват и двата цвята, но когато се ползва само един цвят, за предпочитане е тъмносиният	възможни цветове		пурпурен	
			тъмно-син	
Гори			зелен	
Райони, за които не е извършено топографско заснемане или данните за релефа са непълни	възможни цветове		златисто-жълто	
			бял	

ХИПСОМЕТРИЧНИ ТОНОВЕ

	бял	тон за доминиращите (командните) височини			
	виолетов				
	оранжев или жълто-кафяв	тон за големите височини			
	жълт	тон за средните височини			
	зелен	тон за малките височини	възможни цветове	зелен	
				бял	
	синьо-зелен	тон за райони, разположени по-ниско от морското ниво	възможни цветове	синьо-зелен	
				светлосив	

**ИЗПОЛЗВАНА ТОНАЛНА ХИПСОМЕТРИЧНА СКАЛА
ЗА ВИСОЧИНИ
ПРИ ИЗГОТВЯНЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННИ КАРТИ**

бял					
виолетов					червеникаво кафяв
					кафяв
оранжев или жълто- кафяв					
					бежов
жълт					
зелен					зелен полупрозрачен
					зелен
			морско ниво		
синьо-зелен			синьо-зелен		бл
					светлосив
Тези тонове са идентични с установените за аеронавигационните карти на света					
Тонове не са обвързани със стойности на превишения за осигуряване на възможност за избора.					

Приложение № 4

към чл. 18, ал. 2 и чл. 19, ал. 2

(Ново – ДВ, бр. 85 от 2014 г.)

Таблица 1. Географска ширина и дължина

Географска ширина и дължина	Разрешаваща способност	Ниво на интегритет
Точки на границата на района за полетна информация	както е начертано	рутинни
Точки на границите на забранени зони, ограничени	както е начертано	рутинни

зони и опасни зони (извън границите на контролирани райони/зони)		
Точки на границите на забранени зони, ограничени зони и опасни зони (в границите на контролирани райони/зони)	както е начертано	съществени
Точки на границите на контролирани райони/зони	както е начертано	съществени
Навигационни средства по маршрут, пресечни и контролни точки, точки за изчакване и точки по схеми за отлитане и долитане	1 s	съществени
Препятствия в Зона 1 (цялата територия на държавата)	както е начертано	рутинни
Контролна точка на летище/вертолетно летище	1 s	рутинни
Навигационни средства на летище/вертолетно летище	както е начертано	съществени
Препятствия в Зона 3	1/10 s	съществени
Препятствия в Зона 2	1/10 s	съществени
Точки за начало на финалния участък на подхода/контролни точки и други съществени контролни точки/точки от процедура за долитане по прибори	1 s	съществени
Праг на ПИК	1 s	критични
Край на ПИК	1 s	критични
Място за изчакване при ПИК	1 s	критични

Точки на осовата линия на пътека за рулиране/точки на насочващата линия при паркиране	1/100 s	съществени
Маркировка на мястото на пресичане на пътеки за рулиране	1 s	съществени
Насочваща линия за излизане от ПИК	1 s	съществени
Точки на местостоянките на въздухоплавателните средства/точки за настройка на INS	1/100 s	рутинни
Геометричен център на TLOF или на праговете на FATO, вертолетни летища	1 s	критични
Граници на перон	1 s	рутинни
Противообледенителни средства (граници)	1 s	рутинни

Забележка. Обхватът на зони 1, 2 и 3 по отношение на препятствията е определен в Наредба № 15 за аеронавигационно информационно обслужване. Таблица 2. Превिшение, абсолютна височина, относителна височина

Превишение, абсолютна височина, относителна височина	Разрешаваща способност	Ниво на интегритет
Превишение на летище/вертолетно летище	1 m или 1 ft	съществени
Вълната на геоида спрямо елипсоида на WGS-84 в точката на превишение на летище/вертолетно летище	1 m или 1 ft	съществени
Праг на ПИК или FATO при неточен подход	1 m или 1 ft	съществени
Вълната на геоида спрямо елипсоида на WGS-84 на прага	1 m или 1 ft	съществени

на ПИК или FATO, геометричният център на TLOF при неточен подход		
Праг на ПИК или FATO при точен подход	0,5 m или 1 ft	критични
Вълната на геоида спрямо елипсоида на WGS-84 на прага на ПИК или FATO, геометричният център на TLOF при точен подход	0,5 m или 1 ft	критични
Относителна височина за прелитане прага на ПИК (относителна височина на контролната точка) при точен подход	0,5 m или 1 ft	критични
Абсолютна/относителна височина за прелитане на препятствието	съгласно PANS-OPS (Doc 8168)	съществени
Препятствия в Зона 2	1 m или 1 ft	съществени
Препятствия в Зона 3	1 m или 1 ft	съществени
Препятствия в Зона 1 (цялата територия на държавата)	3 m или 10 ft	рутинни
Далекомерна система (DME)	30 m (100 ft)	съществени
Абсолютни височини при процедури за подход по прибори	съгласно PANS-OPS (Doc 8168)	съществени
Минимални абсолютни височини	50 m или 100 ft	рутинни

Забележка. Обхватът на зони 1, 2 и 3 по отношение на препятствията е определен в Наредба № 15 за аеронавигационно информационно обслужване.
Таблица 3. Градиенти и ъгли

Градиенти и ъгли	Разрешаваща способност	Ниво на интегритет

Градиент за снижение при финалния подход за кацане при неточен подход	0,1 процент	критични
Ъгъл на снижение при финалния подход за кацане (неточен подход или снижение с вертикално насочване)	0,1 градус	критични
Глисада при точен подход за кацане/ъгъл на изкачване	0,1 градус	критични

Таблица 4. Склонение и магнитно отклонение

Склонение/магнитно отклонение	Разрешаваща способност	Ниво на интегритет
Магнитно отклонение на летище/вертолетно летище	1 градус	съществени

Таблица 5. Направление

Направление	Разрешаваща способност	Ниво на интегритет
Участъци от трасета	1 градус	рутинни
Направление, използвано за формиране на контролна точка по маршрут или на летищна/крайна точка	1/10 градуса	рутинни
Участъци от схеми за долитане/отлитане в района на летището	1 градус	рутинни
Направление, използвано за формиране на контролни точки по схемите за подход по прибори	1/10 градуса	съществени
Настройка на курса на ILS	1 градус	съществени
Настройка на нулевия радиал на MLS	1 градус	съществени
Направление на ПИК и	1 градус	рутинни

FATO		
------	--	--

Таблица 6. Дължина/разстояние/размер

Дължина/разстояние/размер	Разрешаваща способност	Ниво на интегритет
Дължина на участъци от трасета	1 km или 1 NM	рутинни
Разстояние, използвано за формиране на контролна точка по маршрут	2/10 km или 1/10 NM	рутинни
Дължина на участъци от схеми за долитане/отлитане в района на летището	1 km или 1 NM	съществени
Разстояние, използвано за формиране на контролни точки в района на летището и по схеми за подход по прибори	2/10 km или 1/10 NM	съществени
Дължина на ПИК и FATO, размери на TLOF	1 m	критични
Ширина на ПИК	1 m	съществени
Дължина и ширина на крайния участък за спиране	1 m	критични
Разполагаема дължина за кацане	1 m	критични
Разполагаема дължина за разбег	1 m	критични
Разполагаема дължина за излитане	1 m	критични
Разполагаема дължина за	1 m	критични

Разстояние между курсова антена на ILS и край на ПИК	както е начертано	рутинни
Разстояние между глосадна антена на ILS и праг на ПИК, измерено по осовата линия	както е начертано	рутинни
Разстояние между маркер на ILS и праг на ПИК	2/10 km или 1/10 NM	съществени
Разстояние между антена на ILS/DME и праг на ПИК, измерено по осовата линия	както е начертано	съществени
Разстояние между азимутална антена на MLS и край на ПИК	както е начертано	рутинни
Разстояние между антена за височина на MLS и праг на ПИК, измерено по осовата линия	както е начертано	рутинни
Разстояние между антена на MLS DME/P и праг на ПИК,	както е	съществени