



Наредба № 2 от 14 юли 2025 г. за правилата за полети

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА

НАРЕДБА № 2 от 14 юли 2025 г. за правилата за полети

Глава първа ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Чл. 1. (1) С тази наредба се определят правилата за провеждане на полети във въздушното пространство на Република България.

(2) Полетите по ал. 1 се изпълняват в съответствие с изискванията на:

1. Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ, L 281, 13.10.2012), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012“, и регламентите за неговото изменение и допълнение;

2. Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 296, 25.10.2012), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) № 965/2012“;

3. Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 г. за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 71, 14.03.2018), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2018/395“;

4. Регламент (ЕС) 2024/2803 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. за реализирането на Единното европейско небе (ОВ, L, 11.11.2024), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2024/2803“.

(3) Тази наредба се прилага и по отношение на полети като общо въздушно движение (General Air Traffic – GAT) или като оперативно

въздушно движение (Operational Air Traffic – OAT) в обслужваното въздушно пространство на Република България.

(4) Наредбата се прилага за българските въздухоплавателни средства (ВС) и когато изпълняват полети във въздушното пространство на други държави, ако тя не противоречи на правилата за полети на тези държави.

(5) Когато ВС не изпълняват специални операции като държавни ВС, те спазват правилата за провеждане на полети като общо въздушно движение, с изключение на случаите, посочени в глава пета от наредбата.

(6) Долитането, отлитането и прелитането на ВС в района на летища, разположени във въздушно пространство клас „G“, на които се предоставя само полетно-информационно и аварийно-оповестително обслужване, се извършват в съответствие с приложението.

(7) Полети с безпилотни летателни системи в неограничена и специфична категория се извършват съгласно изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства (ОВ, L 152, 11.6.2019), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2019/947“, и Наредба № Н-6 от 11.04.2023 г. за условията и реда за експлоатацията на безпилотни летателни системи и надзора над техните оператори (ДВ, бр. 37 от 2023 г.).

Чл. 2. При навлизане или напускане на въздушното пространство на Република България командирите на ВС установяват радиокомуникация с органите за ОВД, като в тези случаи прелитането се осъществява не по-ниско от 1000 м (3300 фута) над земната/морската повърхност.

Чл. 3. Полет по правилата за полети по прибори (ППП/Instrument Flight Rules – IFR) при визуални метеорологични условия (ВМУ/Visual Meteorological Condition – VMC), регламентирани в Раздел 5 „Визуални метеорологични условия (ВМУ), правила за визуални полети (ПВП), особени ПВП и правила за полети по прибори“ от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012, може да се изпълнява по решение на командира на ВС или по искане на съответния орган за ОВД.

Чл. 4. (1) Във въздушното пространство на Република България са установени зони за задължителна радиокомуникация (Radio Mandatory Zones – RMZ) и задължителни транспондерни зони (Transponder Mandatory Zones – TMZ), публикувани в Сборника за аеронавигационна информация и публикация (Aeronautical Information Publication – AIP) на Република България (Сборника AIP на Република България).

(2) В активния сезон за противорадова защита, определен в чл. 5, ал. 1 и 2 от Инstrukция № 4 от 16.07.2010 г. за противорадовата защита в Република България (ДВ, бр. 57 от 2010 г.), командирите на ВС, изпълняващи полети в неконтролираното въздушно пространство, установяват радиокомуникация с органа за ОВД, предоставящ полетно-информационно обслужване, преди навлизане в опасните зони за противорадова защита, публикувани в Сборника AIP на Република България.

Глава втора НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИ

Раздел I Ограничения и особености на полетите с цел защита на хора и имущество

Чл. 5. (1) Не се разрешават полети в тунели, прелитане под мостове или подобни конструкции, далекопроводи или антени и други обекти, където рискът от провеждане на полет е значителен както за командира на ВС, така и за хората и имуществото.

(2) Не се разрешава планиране и извършване на полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (НМВС) от ВС, които не са сертифицирани за полети във въздушно пространство с НМВС, с изключение на държавните ВС.

Чл. 6. (1) Не се разрешава изхвърляне на гориво или предмети от ВС в полет, освен при:

1. попадане на ВС в аварийно състояние;
2. отделяне от ВС на въжета за теглене, рекламни плакати или парашути.

(2) Изхвърлянето на гориво или предмети от ВС в случаите, посочени в ал. 1, т. 1, се извършва само в предварително определени за целта зони, публикувани в Сборника AIP на Република България, и в съответствие с информацията, препоръката или разрешението, получени от органите за ОВД.

(3) Зоните за изхвърляне на гориво и предмети по ал. 1 се определят от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) извън пределите на населените места, промишлените и други обекти и трасетата за ОВД, като се осигурява безопасността на хората и имуществото на земната повърхност.

(4) С изключение на случаите по ал. 1 – 3, при особени и аварийни ситуации органът за ОВД определя мястото за изхвърляне на гориво.

Чл. 7. (1) Не се разрешава ВС да тегли друг обект или ВС, освен в случаите, когато за това има предварително разрешение от ГД ГВА, издавано след одобрение на оценката на риска, предоставена от заявителя.

(2) За теглене на безмоторни ВС не се изисква предварително разрешение от ГД ГВА.

(3) Тегленето по ал. 1 и 2 се изпълнява през деня по правилата за визуални полети (ПВП), регламентирани в Раздел 5, част SERA.5005 от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012.

(4) Тегленето се изпълнява в съответствие с информацията, препоръката или разрешението, получени от органите за ОВД.

(5) При теглене на ВС от друго ВС двете ВС се считат за едно по отношение на полетния план и предоставяне на ОВД.

(6) При теглене на банери командирът на ВС носи отговорност за безопасното им откачване с цел защита на хора и на инфраструктурни обекти.

Чл. 8. (1) Разрешават се парашутни скокове, полети на парапланери, делтапланери и мотоделтапланери през деня при спазване на ПВП.

(2) Не се разрешават полети на парапланери, делтапланери, мотоделтапланери, парашутни скокове и хвърляне на товари с парашут от ВС в контролираното въздушно пространство, освен:

1. с разрешение от ГД ГВА – за учебни и спортни цели;
2. при аварийно състояние.

(3) Действията по ал. 2, т. 1 и 2 се извършват в съответствие с информацията, препоръката или разрешението, получени от органите за ОВД.

Чл. 9. (1) Фигурен пилотаж се изпълнява при наличие на ВМУ, предварително писмено изрично съгласие на всички лица, намиращи се на борда на ВС, и съгласно правилата, регламентирани в Раздел 3 „Общи правила и избягване на сблъскване“, Глава 1, част SERA.3130 от

Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012. Съгласието се документира в дневника за провеждане за полетите към системата за регистрация на операциите по т. 1.6 от приложение № 4 към Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата (ДВ, бр. 101 от 2006 г.).

(2) Фигурен пилотаж се изпълнява само в зони, създадени при условията и реда на чл. 35 от Наредба № 19 от 6.07.2023 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство (ДВ, бр. 61 от 2023 г.).

(3) Не се разрешава изпълнение на фигурен пилотаж:

1. над гъстонаселени райони, както и над райони с големи струпвания на хора;
2. над промишлени обекти;
3. в контролираното въздушно пространство;
4. на относителна височина, по-малка от 500 м.

(4) Изключения по ал. 3 се допускат с предварително разрешение от ГД ГВА за извършване на полета по ал. 3. Разрешението се предоставя след одобрение на оценката на риска, предоставена от заявителя.

Чл. 10. (1) Не се разрешава излитане или кацане на ВС, изпълняващи полет в група, от или на контролираните летища в Република България. Групата трябва да се разпусне преди влитането в контролираната зона на летището.

(2) Изключения от ал. 1 се допускат само след предварително разрешение от ГД ГВА, след одобрение на оценката на риска, предоставена от заявителя, и след предварително съгласуване с органите за ОВД на процедура за изпълнение на излитане/кацане на полет в група. Искането на разрешение заедно с оценката на риска се изпращат в ГД ГВА не по-късно от 14 дни преди датата на планирания полет.

(3) Преди изпълнение на излитане/кацане на полет в група в съответствие с ал. 2 органите за ОВД издават разрешение за излитане/кацане само на водача на групата. Отговорността за осигуряване на безопасна сепарация по време на излитане, подход и кацане на полет в група се носи от водача на групата и командирите на водените ВС.

(4) Органите за ОВД могат да откажат излитане/кацане в група в случаите по ал. 2 и 3 в зависимост от въздушната обстановка.

(5) Събирането на полет в група след излитане и разделянето на група преди навлизане в контролираната зона на летище за кацане се извършват според предварително съгласуваната с органите за ОВД процедура по ал. 2 или съгласно инструкциите на органите за ОВД.

(6) След разделянето на полет в група ВС не се считат за група и се обслужват от органа за ОВД поединично след достигане на изискуемия минимум за сепарация между тях.

(7) Командирите на ВС, участващи в събирането на полет в група, трябва да продължават да използват транспондера на ВС, докато групата не бъде установена. След като групата бъде установена, всички, освен водача, трябва да превключат транспондерите си в режим „Standby“ („Готовност“).

Полетни планове

Чл. 11. Полетен план се представя винаги на органите за ОВД, освен в случаите, предвидени в Раздел 4 „Полетни планове“ от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012, преди началото на:

1. всеки полет, за който командирът на ВС се нуждае от предоставяне на полетно-информационно и аварийно-оповестително обслужване, търсене и спасяване при авиационно произшествие;

2. всеки полет, който ще пресича:

а) военните летищни зони за полети, както и временно резервирани и опасни зони за нуждите на българската армия за времето, когато са включени в Плана за използване на въздушното пространство, публикуван на електронната страница на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД);

б) опасните зони за противогорадова защита в активния сезон.

Чл. 12. (1) Полетният план се изготвя в съответствие с изискванията на Раздел 4 от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012 и съдържа информация за:

1. опознавателния индекс на ВС;

2. правилата за провеждане на полета и неговия статус (OAT или GAT);

3. броя и типа/типозите на ВС и категорията на турбулентната следа;

4. оборудването;

5. летището на излитане;

6. разчетното време за начало на движение;

7. крейсерските скорости;

8. крейсерските нива;

9. маршрута на полета;

10. летище на кацане, за което е определен идентификационен код от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и общия разчетен период от време;

11. запасните летища, за които е определен идентификационен код от ИКАО;

12. запаса от гориво (изразен в полетно време);

13. общия брой лица на борда;

14. аварийно-спасителното оборудване;

15. друга информация.

(2) Информация относно статуса на полета се попълва в поле 18 от формуляра, съдържащ се в т. 1 от Допълнение 6 към Регламент (ЕС) № 923/2012, а при полети, изпълнявани по правилата за оперативното въздушно движение (Operational Air Traffic – OAT), статусът на полета – OAT, се попълва в поле 15 от формуляра, съдържащ се в т. 1 от Допълнение 6 към Регламент (ЕС) № 923/2012.

(3) За полетни планове, предадени по време на полет, информацията по ал. 1, т. 5 съдържа данни за източника, от който при необходимост може да се получи допълнителна информация за полета.

Чл. 13. (1) След споразумение с доставчика на аеронавигационно обслужване (ДАНО) или разрешение от органите на ОВД командирът на ВС може да предостави съкратен полетен план.

(2) Съкратеният полетен план съдържа най-малко следната информация:

1. опознавателния индекс на ВС;
2. броя и типа/типовете ВС;
3. входна точка с разчетното време за навлизане в контролирано въздушно пространство или други структури;
4. изходна точка с разчетното време за напускане на контролирано въздушно пространство или други структури;
5. крейсерски нива на полета.

(3) Съкратеният полетен план може да се предоставя и по време на полет.

Чл. 14. (1) Полетният план може да обхваща само частта от полета, която подлежи на контрол на въздушното движение.

(2) Разрешението по контрол на въздушното движение (КВД) може да е само за част от текущия полетен план в съответствие с границите на валидност на предварително даденото разрешение, както и за конкретни етапи от полета, като рулиране, излитане или кацане.

Чл. 15. След завършване на полет с обявен полетен план на летище, на което не се предоставя ОВД, командирът на ВС или друго упълномощено от него лице информира съответния орган за ОВД съгласно процедурата в Сборника AIP на Република България за приключване на полета, но не по-късно от 30 минути след кацане.

Раздел III Незаконна намеса

Чл. 16. Когато ВС е обект на незаконна намеса, командирът на ВС незабавно уведомява органа за ОВД, ако има възможност за това.

Чл. 17. Когато ВС, обект на незаконна намеса, не може да продължи полета към планираното летище за кацане, командирът на ВС трябва да се стреми да продължи полета по зададената пътна линия и на зададеното крейсерско ниво, докато уведоми орган за ОВД или навлезе в район с радарно или ADS-B покритие.

Чл. 18. Когато ВС, обект на незаконна намеса, е принудено да се отклони от зададената пътна линия и/или от зададеното крейсерско ниво, без да може да установи комуникация с органите за ОВД, командирът на ВС следва:

1. да се опита да излъчи предупреждения на работната или аварийната УКВ честота и/или на други подходящи честоти, с изключение на случаите, когато това би застрашило безопасността на полета;
2. да използва друго оборудване (транспондери, линии за предаване на данни и др.), когато обстоятелствата го позволяват;
3. да продължи полета на ниво, което се различава от определените за полети по ППП крейсерски нива:
 - а) с 300 м, когато въздухоплавателното средство се намира във въздушно пространство, за което минималната приложима вертикална сепарация е 600 м (2000 фута);
 - б) със 150 м, когато въздухоплавателното средство се намира във въздушно пространство, за което минималната приложима вертикална сепарация е 300 м (1000 фута).

Глава трета ПРАВИЛА ЗА ВИЗУАЛНИ ПОЛЕТИ

Чл. 19. (1) Правилата за визуални полети се провеждат съгласно Раздел 5, част SERA.5005 от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012.

(2) Полетите по ПВП над промишлени обекти и гъстонаселени райони, както и над райони с големи струпвания от хора, на височина, по-малка от 300 м (1000 фута) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус 600 м, са забранени.

(3) Изключения по ал. 2 се допускат, когато се изпълнява излитане или кацане или има разрешение от ГД ГВА, издадено след одобрение на оценката на риска, предоставена от заявителя.

(4) Изключения от ал. 2 се допускат и за вертолети с летателни характеристики от класове 1 и 2, изпълняващи специални операции по смисъла на чл. 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 923/2012, в следните случаи:

1. когато вертолет изпълнява полет в съответствие с процедури, определени за публикуван маршрут за полети, включени в Сборника AIP на Република България;

2. когато определени типове вертолети изпълняват полет, който ще позволи в случай на аварийна ситуация да изпълнят кацане, без да застрашат живота на хора или имущество на земната или морската повърхност.

Чл. 20. Нощните полети по ПВП се изпълняват съгласно Раздел 5, част SERA.5005, буква „в“ от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012 в определените от ГД ГВА за целта зони и райони, публикувани в Сборника AIP на Република България.

Чл. 21. (1) Нощни полети по ПВП за специални операции по смисъла на чл. 4, параграф 1 от Регламент № 923/2012 се провеждат в обслужваното гражданско въздушно пространство (ВП).

(2) Държавните ВС провеждат нощни полети по ПВП извън временно резервирана зона (ВРЗ) и временно отделена зона (ВОЗ) съгласно Раздел 5, част SERA.5005, буква „в“ от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012.

Глава четвърта ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ

Чл. 22. (1) Правилата за провеждане на полети по прибори във въздушното пространство се изпълняват съгласно Раздел 5, част SERA.5015, SERA.5020 и SERA.5025 от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012.

(2) При определяне на минималната абсолютна височина на полета се отчитат най-високите препятствия в границите на 8 км от разчетното местоположение на ВС. Разчетът трябва да е с отчитане на навигационната точност, която може да бъде постигната по съответната отсечка от маршрута, в зависимост от наличното навигационно оборудване на земята и на борда на ВС.

(3) При изпълняване на полет по ППП извън контролирано въздушно пространство командирът на ВС е длъжен:

1. да докладва за местоположението си в случаите, когато това се изисква;

2. да прослушва непрекъснато речевата комуникация „въздух – земя“ по съответния комуникационен канал и когато е необходимо, да установи двустранна радиокомуникация със съответния орган за ОВД, осигуряващ полетно-информационно обслужване.

(4) Не се разрешава планиране на полети по ППП извън контролираното въздушно пространство, където не е осигурено комуникационно покритие. Зоните, където не е осигурено комуникационно покритие, се публикуват в Сборник AIP на Република България.

Глава пета
ПОЛЕТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ПО ПРАВИЛА ЗА ОПЕРАТИВНО ВЪЗДУШНО ДВИЖЕНИЕ

Раздел I
Прилагане

Чл. 23. (1) Държавни ВС, за които правилата и изискванията на ИКАО за GAT полети и/или Регламент (ЕС) № 923/2012 не са подходящи за осигуряване на успешното изпълнение на мисията, прилагат правилата за OAT, посочени в тази глава.

(2) Полетите, изпълнявани по правилата за OAT, се извършват извън военните летищни зони за полети, извън временно резервираните, временно отделените и опасните зони.

Чл. 24. (1) Въздухоплателно средство, изпълняващо полет със статус OAT в контролираното въздушно пространство, когато е оборудвано с бордова система за избягване на сблъскване (Airborne Collision Avoidance System), я използва съгласно изискванията за GAT.

(2) Изключение от изискванията на ал. 1 се допуска след предварително разрешение от ГД ГВА, издадено след одобрение на оценката на риска, предоставена от заявителя.

Чл. 25. (1) Въздухоплателните средства, изпълняващи полети със статус OAT извън временно резервирани, временно отделени и опасни зони под определената за Република България обща преходна абсолютна височина, поддържат въздушна скорост не по-висока от 250 възела.

(2) Изключения от ал. 1 са допустими за конкретен полет, когато:

1. техническите характеристики на ВС не позволяват полет с по-ниска скорост от посочената в ал. 1;

2. изпълняваната задача изисква по-висока скорост от 250 възела;

3. предварително е получено разрешение от ГД ГВА, издадено след одобрение на оценката на риска, предоставена от заявителя.

Чл. 26. Полети със статус OAT, които се извършват със свръхзвукови скорости, се изпълняват в зони над полетно ниво (FL) 360 (10 950 м), посочени в Сборник AIP на Република България.

Чл. 27. При изпълнение на полет от държавно ВС със статус OAT командирът на ВС информира органа за КВД, в случай че приложимият минимум за сепарация следва да бъде увеличен.

Раздел II

Правила за полети със статус оперативно въздушно движение

Чл. 28. В контролирано въздушно пространство командирите на ВС, изпълняващи полети по ППП като полети със статус OAT, прилагат изискванията на глава четвърта.

Чл. 29. (1) Командирите на ВС, изпълняващи полети със статус OAT по ПВП извън временно резервирани, временно отделени и опасни зони, прилагат изискванията на глава трета.

(2) Въздухоплавателни средства, изпълняващи полети със статус OAT извън временно резервирани, временно отделени и опасни зони, извършват нощни полети по ПВП при следните условия:

1. ако ВС напуска околността на летище, трябва да се представи полетен план;
2. по време на полета се установява и поддържа двустранна радиокомуникация с органа за ОВД.

Раздел III

Правила за полети в група със статус оперативно въздушно движение

Чл. 30. (1) За ВС, изпълняващи полети като OAT, се разрешава изпълнение на полети в група, когато съществува предварителна договореност между командирите на ВС, влизащи в състава на групата.

(2) За всяка група ВС, изпълняващи полет със статус OAT, се прилагат следните изисквания:

1. в полетния план се определя командир на ВС – водач на групата ВС;
2. в контролираното въздушно пространство групата се счита за едно ВС по отношение на навигацията, докладите за местоположение и издаваните от КВД разрешения;
3. отговорността за безопасната сепарация между отделните ВС в групата носят командирът на ВС – водач на групата, и командирите на другите ВС по време на всички фази от полета след обявяване от водача на групата на съответния орган за ОВД на съобщение, съдържащо аббревиатурата „MARSA“ (Military Assumes Responsibility for Separation of Aircraft).

Чл. 31. (1) Когато ВС изпълняват полет в стандартна военна формация със статус OAT, всяко ВС от групата трябва да бъде на разстояние от водача не по-голямо от 30 м (100 фута) вертикално и една морска миля (NM, равняваща се на 1,852 км) хоризонтално.

(2) Само ВС, което е водач на групата, трябва да използва транспондера си съгласно указанията на органа за ОВД; останалите ВС превключват транспондерите си в режим „Standby“ („Готовност“).

Чл. 32. (1) На ВС, изпълняващи полети със статус OAT, се разрешава излитане/качане в група от/на контролираните летища след

съгласуване на реда/процедурата за излитане/кацане на групата с органите за ОВД.

(2) При изпълнение на излитане/кацане в група разрешението за излитане/кацане се издава от органа за ОВД само на водача на групата.

(3) Отговорността за осигуряване на безопасна сепарация по време на излитане, подход и кацане на полета в група се носи от командира на водещото ВС и командирите на другите ВС от групата.

Чл. 33. След съгласуване с органа за ОВД членовете на групата може да изпълнят излитане на времеви интервали или разстояния, определени от водача на групата. Отговорността за събирането на групата се носи от командира на водещото ВС.

Чл. 34. (1) Групата може да изпълни подход и кацане поединично след разделянето ѝ на времеви интервали или отстояния, определени от водача на групата и съгласувани с органите за ОВД.

(2) Освен в случаите на извънредна или аварийна ситуация, разделянето на групата трябва да се извършва само след предварително планиране, координация и разрешение от органа за КВД.

(3) Преди планираното разделяне водачът на групата информира органа за КВД дали групата се разделя на единични въздухоплавателни средства, или на нови групи.

(4) При разделяне на групата водачът ѝ трябва да информира органа за КВД за последователността, в която ВС или групи ВС ще напускат групата, техните опознавателни индекси и позицията им спрямо водача на групата.

(5) След разделяне на групата всяко ВС/група трябва да получи от органа за КВД указание за поставяне на вторичен код на транспондера, ако органът за ОВД прецени, че това е необходимо.

(6) От момента, в който органът за КВД е издал указание за разделяне на групата, всяко ВС или група вече не е част от предишната група и трябва да следва последващите указания на органа за КВД.

(7) Органът за КВД поема отговорността за осигуряване на сепарация между ВС/групи, които участват в разделяне на групата, съгласно ал. 6, след като е осигурен предписаният минимум за сепарация. До този момент командирите на ВС/водачите на групи са отговорни за поддържане на безопасната сепарация един от друг по време на разделяне на групата.

Чл. 35. (1) При полет в група, в случай че командир на ВС от групата има пълна загуба на радиокомуникация, се спазват оперативните процедури.

(2) Когато процедурата по ал. 1 изисква отклоняване от полученото разрешение, водачът на групата или командирът на ВС с работещо радиооборудване трябва да информира органа за КВД и да поиска друго разрешение.

(3) В случай че всички ВС, изпълняващи полет в група, търпят пълна загуба на радиокомуникация, водачът на групата трябва да осигури спазването на основните процедури, съдържащи се в приложения 2 и 10 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, наричана по-нататък „Чикагската конвенция“, при загуба на радиокомуникация.

(4) При загуба на радиокомуникация, която налага разделяне на групата, водачът на групата инициира разделянето с цел безопасен подход и кацане, като всички командири на ВС или водачи на групи поставят код на транспондера режим 3/С – 7600 и продължават полета в съответствие с приложения 2 и 10 към Чикагската конвенция при загуба на радиокомуникация.

Чл. 36. (1) При загуба на водено ВС водачът на групата поставя на транспондера код 7700 и информира съответния орган за КВД възможно най-скоро.

(2) При загуба на водещото ВС командирът на ВС, отделил се от групата, излъчва код на транспондера, указан от органа за КВД при първа възможност.

Чл. 37. (1) В случай че въздушните операции изискват намалена сепарация между две и повече групи ВС, водачите на групите носят отговорност за поддържане на безопасна сепарация между групите.

(2) Отговорност за поддържането на дистанция между групите носят водачите на тези групи, след като уведомят органа за КВД, като декларират поемане на отговорността за осигуряване на безопасна сепарация чрез изпращане на съобщението „MARSA“. От момента на получаване на съобщението органът за КВД е освободен от отговорност за осигуряване на сепарация между тези групи ВС.

Раздел IV

Полети за изпълнение на мисия по Въздушна полиция (Air Policing)

Чл. 38. Полети за изпълнение на задачи за контрол над въздухоплаването при охрана на въздушното пространство на Република България (Air Policing) се изпълняват при условията на сключен договор за взаимодействие между гражданските органи за обслужване на въздушното движение – ДП РВД, и военните контролни органи от Военновъздушните сили (ВВС).

Раздел V

Полети за дозареждане във въздуха

Чл. 39. (1) Не се разрешава дозареждане с гориво във въздуха на ВС над територията на Република България и прилежащите ѝ териториални води.

(2) Дозареждане във въздуха в границите на Района за полетна информация (РПИ) – София, може да се извършва само във въздушното пространство над открито море, за което Република България е поела отговорността за предоставяне на ОВД, в активирани опасни зони, създадени по реда на Наредба № 19 от 6 юли 2023 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. „Оперативно въздушно движение“ (Operational Air Traffic) са всички полети, които не отговарят на разпоредбите за общото въздушно движение и за които се прилагат правилата и процедурите, посочени в наредбата.

2. „Общо въздушно движение“ (General Air Traffic) са всички полети на граждански въздухоплавателни средства, както и всички полети на държавните въздухоплавателни средства (включително военни, митнически и полицейски въздухоплавателни средства), когато такива полети се извършват в съответствие с процедурите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

3. Понятието „летище“, използвано в полетен план, може да означава оперативна площадка по смисъла на чл. 2, т. 99 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 или площадка от обществен интерес съгласно чл. 2, т. 3 от Регламент (ЕС) № 965/2012, различни от летище, които могат да бъдат използвани от определени типове въздухоплавателни средства, като вертолети или аеростати.

4. „Стандартна военна формация“ е група от военни ВС, всяко от които е на разстояние до 1 NM хоризонтално и 100 фута вертикално от водещото въздухоплавателно средство на формацията.

5. „Фут (Foot, ft)“ е мярка за дължина, равна на 0,3048 метра.

6. „Морска миля (Nautical Mile, NM)“ е мярка за дължина, равна на 1852 метра.

7. „Възел (Knot, kt)“ е мярка за скорост, равна на 1 морска миля в час.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Тази наредба се издава на основание чл. 16а, т. 6 и чл. 49, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване.

§ 3. С тази наредба се осигуряват мерки за прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ, L 281, 13.10.2012), Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 296, 25.10.2012); Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 г. за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 71, 14.03.2018) и Регламент (ЕС) 2024/2803 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. за реализирането на Единното европейско небе (ОВ, L, 11.11.2024).

§ 4. Тази наредба отменя Наредба № 2 от 10.03.1999 г. за правилата за полети (обн., ДВ, бр. 26 от 1999 г.; изм., бр. 109 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 97 от 2001 г.; попр., бр. 107 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 94 от 2005 г., бр. 80 от 2014 г.; изм., бр. 37 от 2023 г.).

Министър: **Гроздан Караджов**

Приложение към чл. 1, ал. 6

ПРОЦЕДУРА

за долитане, отлитане и прелитане на въздухоплавателни средства (ВС) в района на летища, разположени във въздушно пространство клас „G“, на които не се предоставя обслужване на въздушното движение (ОВД) или когато е в извънработното време на органа за ОВД

1. Общи положения

1.1. Във въздушно пространство клас „G“ всички ВС, изпълняващи полети по ПВП, следва да предприемат действия за избягване от сблъскване, като използват принципа „Виждам и заобикалям“ (See and Avoid). Някои летища не предлагат ОВД, докато други предлагат различни нива на ОВД. Важно е командирите на ВС да разбират обхвата на различните услуги и свързаните с тях процедури и отговорности.

1.2. Настоящата процедура се отнася за оператори и командири на ВС, които изпълняват полети в районите на летищата, на които не се предоставя обслужване на въздушното движение или когато е в извънработното време на органа за ОВД.

1.3. Процедурата е разработена в допълнение към правилата за полети, описани в Регламент (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26

септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010, вкл. всички изменения и допълнения към него, и не елиминира отговорността на командирите на ВС за избягване на опасни сблизения във въздуха.

1.4. Процедурата се прилага в рамките на публикуваните летищни зони за полети (ЛЗП)/Aerodrome traffic zone (ATZ) или там, където няма такава, в рамките на 8 NM от контролната точка на съответните летища, намиращи се във въздушно пространство клас „G“ и на височина до 2500 ft над контролната точка на летището.

1.5. Летища, на които не се предоставя ОВД, могат да обслужват както полети по ППП, така и полети по ПВП.

1.6. Командирите на ВС при планиране на полет следва да се запознаят с правилата за полети и възможните типове ВС, опериращи на даденото летище. Командирите на ВС трябва да са осведомени за общите опасности, свързани с изпълнението на оперативни задачи, като например изисквания за сепарация за избягване на сблъскване и турбулентност от спътната струя, както е описано по-долу.

1.7. Командирите на ВС, когато планират полета, следва да се запознаят с условията за провеждане на полети на летището за кацане и да получат предварително съгласие за кацане на даденото летище от оператора/собственика на летището, като се свържат с него по телефона или по електронната поща на адресите, публикувани в Сборника AIP на Република България, когато е приложимо.

1.8. При провеждане на полети се препоръчва използването на „стандартни“ процедури за изпълнение на полети по летищния кръг, както и непрекъснато предаване на радиосообщенията, описани в тази процедура.

1.9. Командирите на ВС трябва да прослушват определената за района честота, когато извършват полети с ВС, оборудвани с радиостанция.

1.10. Задължителни радиозони са публикувани в Сборника AIP на Република България. Информация за летищата, които попадат в тези зони, и за всички изключения може да бъде получена от Сборника AIP на Република България и/или от летищния оператор на даденото летище, и/или чрез проверка на валидната публикация и съобщения NOTAM.

2. Действия на командирите на ВС при провеждане на полети

2.1. При започване на полет командирите на ВС трябва да включат всички външни светлини на ВС, когато има монтирани такива.

2.2. Командирите на ВС трябва да прослушват определената за даденото летище радиочестота, когато летят в радиус 8 NM (14,8 км) до летището или когато планират да навлязат или прелетят през въздушното пространство на дадена ЛЗП/ATZ.

2.3. Командирите на ВС във всички случаи, когато ВС е оборудвано с транспондер, трябва да включат транспондера и поставят дискретен код 7000 или друг код, назначен от органите за ОВД.

2.4. Преди да извършват полети на което и да е летище, на което не се предоставя ОВД, командирите на ВС трябва да се убедят, че то е подходящо за тяхната летателна експлоатация, като се запознаят с публикацията за летището в Сборника AIP на Република България и NOTAM съобщенията, да се съобразят със собственото ръководство по летателна експлоатация на ВС, както и препоръките и указанията на оператора/собственика на летището.

2.5. При планиране на полет пилотът/командирът на ВС следва да се запознае с Плана за използване на въздушното пространство и зоните, в които се изисква наличието на транспондер и комуникация (TMZ/RMZ).

2.6. Командирът на ВС следва да установи радиокомуникация:

а) на публикуваната радиочестота за дадената ЛЗП/АТЗ;

б) на честота 130,850 MHz, когато не е налична публикувана радиочестота, или

в) на честота 124,0 MHz, 5 (пет) минути преди ВС да навлезе във военна летищна зона за полети ВЛЗП/МАТЗ.

Забележка. Без наличието на работещо радиооборудване навлизането и прелитането през военна летищна зона за полети (ВЛЗП/МАТЗ) се забранява.

2.7. Полетите по ПВП по маршрут във въздушно пространство клас „G“ извън ЛЗП/АТЗ се изпълняват на височина не по-малка от 500 ft/150 м AGL (над земната повърхност).

Забележка. Следва да се отчита, че до 400 ft/ 120 м AGL са разрешени полети на БЛС.

3. Видове въздушно движение

3.1. Летищата могат да приемат всички типове ВС и всички видове операции (ВС с турбовитлови и двигатели с вътрешно горене, безмоторни ВС, мотопарапланери и мотоделтапланери, вертолети, автожири, свръхлеки ВС, балони и други) съгласно характеристиките на летището. Това многообразие представлява редица потенциални рискове за безопасността, които се намаляват чрез приемането на стандартен кодекс за поведение и добър летателен професионализъм.

3.2. Операции с безпилотни летателни системи.

3.2.1. На летищата, на които се извършват полети/операции с безпилотни летателни системи (БЛС), операциите се описват в Сборник AIP на Република България или за тях се издава специално NOTAM съобщение.

3.2.2. Операциите с БЛС могат да се извършват от Писта за излитане и кацане (ПИК) на дадено летище или от съседни ПИК, специално предназначени за такива операции, или от други специално предназначени места за излитане и/или кацане в границите на дадено летище, обикновено разположени на грунтовата част. БЛС могат да бъдат изстреляни с помощта на различни методи, включително теглене със самолет, теглене с превозно средство, самостоятелно задвижване и стартиране с помощта на лебедка. Във всички случаи превозните средства и хората могат да работят на или в района на ПИК, които се използват.

3.2.3. Операциите с лебедки могат да се извършват на всяко летище или в друга определена точка и да изстрелват БЛС до височини до 2000 фута над земното равнище. Командирите на ВС трябва да са наясно със стоманените въжета на лебедките до тези нива, особено когато прелитат над летището, и да проверяват за NOTAM съобщенията за актуална, специфична оперативна информация.

3.2.4. БЛС, които кацат на активната ПИК, може да не са в състояние да дават път на други ВС. На летища, на които се провеждат както операции с БЛС, така и операции със самолети и вертолети, командирите на ВС трябва да следват публикуваните процедури за полети, а където няма такива, да спазват правилата за полети.

3.3. Операции с парашути.

3.3.1. На летищата, на които се извършват парашутни скокове, операциите се описват в Сборник AIP на Република България или за тях се издава специално NOTAM съобщение.

3.3.2. Свободното падане на парашутистите е почти невъзможно да бъде забелязано. Поради тази причина командирите на ВС следва да изпълняват публикуваните процедури и правила за долитане или отлитане до/от летища, на които се изпълняват парашутни скокове, или да заобикалят активираните зони за извършване на парашутни скокове.

3.3.3. Командирите на ВС, изпълняващи полети с ВС за парашутни скокове:

· във въздушното пространство клас „G“ извън летищната зона за полети (ЛЗП) могат да извършват полети в предварително резервирани зони или с полетен план;

· в дадена ЛЗП следва да използват радиочестотата на съответното летище, публикувана в Сборник AIP на Република България, или когато няма такава, следва да използват общата честота 130,850 MHz.

3.3.4. Информацията от командира на ВС за парашутни скокове е от съществено значение, за да се осигури безопасността на полетите в тези зони.

3.4. Операции с вертолети и автожири.

3.4.1. Преди осъществяването на полет в ЛЗП/ATZ командирите на ВС следва да се запознаят с информацията в Сборник AIP на Република България за дадената зона.

3.4.2. Командирите на ВС, изпълняващи полети с вертолети, могат да извършват полет с долитане или отлитане в различни посоки до/от летищата.

3.4.3. Командирите на ВС на вертолети могат да изберат:

а) да летят по летищния кръг, или

б) по траектория, различна от летищния кръг, на височина 500 ft над контролната точка на летището (КТЛ), при условие че мястото за излитане и кацане е извън ПИК и нестандартният кръг не пресича правата за кацане.

3.4.4. Командирите на ВС на вертолетите при излитане могат след отлепване и достигане на безопасна височина да завият към направлението си на отлитане, при условие че това е безопасно да се направи.

3.4.5. Командирите на ВС на вертолети при долитане и при кацане на маркирана вертолетна площадка или подходяща чиста от препятствия зона извън летателната писта трябва да избягват потока от ВС с неподвижно крило.

3.4.6. Командирите на ВС на вертолетите следва да избягват друго въздушно движение по летищния кръг по всяко време.

3.4.7. Командирите на ВС, различни от вертолети, следва да са наясно, че при някои операции с вертолети единственото подходящо място за кацане е пистата.

3.4.8. Вертолетите и автожири обикновено летят по-бавно от ВС с неподвижно крило и могат да подхождат за кацане под по-стръмни ъгли. Както от вертолетите, така и от автожири следва да се очаква да тренират кацания с неработещ двигател (авторотации), които включват подход по много стръмна траектория и висока скорост на снижение.

3.4.9. Командирите на вертолети и автожири, като имат предвид, че операциите с вертолети и автожири могат да бъдат разнообразни и

гъвкави, следва да гарантират, че чрез радиостанцията, когато е налична, информират и ще информират другите ВС в района, в който летят, за тяхното местоположение и намерения.

3.5. Операции с ултралеки ВС за развлекателни полети, моторни планери и други малки ВС с неподвижно крило, които летят в крейсерски режим с максимална скорост до 55 kt.

3.5.1. Летищният кръг се изпълнява на височина 500 ft (петстотин фута)/150 м (сто и петдесет метра) над КТЛ. Командирите на ВС по тази точка трябва да имат предвид, че полетите с вертолети също се изпълняват на височина на полета по кръга 500 ft/150 м.

3.5.2. Включването в летищния кръг е също на височина 500 ft над КТЛ.

3.5.3. Командирите на много малки ВС за развлекателни полети, моторни планери и други малки ВС с неподвижно крило, които летят в крейсерски режим, трябва да знаят, че:

а) използваните от тях ВС са трудни за забелязване, особено от по-бързите и по-големите ВС;

б) по-бързите и по-големите ВС създават значителна турбулентност от спътната струя, която може да бъде изключително опасна за ултралеките ВС;

в) по-бързите и по-големите ВС не могат да забавят скоростта си до тази на ултралеките ВС;

г) по-бързите и по-големите ВС, преди да навлязат в района на ЛЗП/АТЗ, могат да извършват полет със скорост до 250 kt.

3.6. Операции с балони.

3.6.1. На летищата, на които се извършват операции с балони, операциите се описват в Сборник АІР на Република България или за тях се издава специално NOTAM съобщение.

3.6.2. Командирите на балони, когато навлизат или изпълняват полети в ЛЗП/АТЗ, следва да излъчват тяхното местоположение и намерения, когато има друг трафик, или на интервали от 5 минути местоположението и намеренията си на съответната честота.

3.6.3. Командирите на балоните, опериращи в района на ЛЗП/АТЗ, могат да подхождат към дадено летище от различни посоки и на различни височини, за да се възползват от променящите се посоки на вятъра. Всички командири, изпълняващи полети в дадения район на ЛЗП/АТЗ, трябва да са наясно, че балонът може да променя посоката си доста бързо, докато се спуска.

3.7. Тренировъчни операции.

3.7.1. Много летища се използват за тренировъчни цели от всички видове ВС. Командирите на ВС, изпълняващи полети в ЛЗП/АТЗ на тези летища, трябва да бъдат внимателни за нестандартни операции от ВС, изпълняващи тренировъчни полети за обучение в района, някои от които могат да бъдат пилотирани от командири с малко часове нальот, както и от обучаеми пилоти.

3.7.2. В случаите по т. 3.7.1, когато е възможно, командирите на ВС следва да се опитат да се запознаят с позивните на ВС за обучение и да бъдат изключително внимателни, за да избегнат каквато и да е конфликтна ситуация, чрез повтаряне на предаваните радиосигнали или да поискат потвърждение от другото ВС, когато не са сигурни за неговите намерения.

3.8. Операции на държавни ВС.

3.8.1. Всички командири трябва да имат предвид, че командирите на държавните ВС могат да извършват полети на което и да е летище, понякога използвайки нестандартни процедури. Големите военни ВС могат също да изпълняват полети на по-ниски нива, отколкото подобни граждански ВС, като военни ВС със скорост до 250 kt могат да изпълняват полети на нива, по-ниски от ВС от авиацията с общо предназначение, т.е. по-ниски от 500 ft (150 м) AGL.

3.9. Строително-монтажни работи на летателното поле.

3.9.1. Командирите на ВС, които отлитат от или долитат за кацане към дадено летище, трябва да знаят, че на летателното поле могат да се изпълняват различни ремонтни дейности.

3.9.2. Летищният оператор не е длъжен да издава NOTAM съобщение за незначителна поддръжка или ремонт, при условие че пистата за излитане и кацане може да се освободи и да се върне в годност за експлоатация до 10 минути.

3.9.3. Когато летището е затворено поради строително-монтажни работи на летателното поле и ПИК не може да бъде освободена в рамките на 10 минути, следва да бъде издадено NOTAM съобщение. Такова NOTAM съобщение следва да бъде издадено не по-късно от 24 часа предварително преди започване на съответните дейности.

4. Опасности при провеждане на полети

4.1. Командирите на ВС от авиацията с общо предназначение трябва да имат предвид, че на летищата с ПИК с дължина 1200 м или повече могат да се изпълняват полети с ВС, различни от категория „А“, както и от ВС с турбовитлови и реактивни двигатели. Данните за пистите за излитане и кацане и техните характеристики са публикувани в Сборник AIP на Република България.

4.2. Командирите на ВС от авиацията с общо предназначение с ВС, различни от категория „А“, следва да планират и осъществяват прелитането над летищата на височина, равна или по-голяма от 3000 ft (900 м) над превишението на КТЛ.

4.3. Всички командири, извършващи полети в ЛЗП, следва да имат предвид, че на даденото летище могат да се извършват полети от всякакъв тип ВС.

4.4. Опасности при провеждане на излитания и кацания по посока на вятъра.

4.4.1. Излитането или кацането по посока на вятъра не се препоръчва като стандартна процедура. Командирите на ВС трябва да използват направлението на пистата, осигуряващо излитане или кацане срещу вятъра.

4.4.2. Командирите на ВС трябва да извършват полети в рамките на ограниченията, предписани в ръководството по летателна експлоатация за даденото ВС.

4.4.3. Командирите на ВС трябва да вземат предвид следните опасности, когато планират излитане или кацане по посока на вятъра:

а) силата на вятъра: над земната повърхност може да бъде значително по-силна, отколкото показва ветропоказателят;

б) възможност за срез на вятъра при излитане:

ба) необходима е по-висока пътна скорост за отлепване от земята; и

бб) изисква се по-голяма дистанция за излитане; и

бв) изисква се по-малък ъгъл на набор на височина; и

бг) намалява се височината за прелитане над препятствията; и

бд) в случай на аварийно кацане право напред опирането при кацане ще бъде при по-висока пътна скорост;

в) възможност за срез на вятъра при кацане:

ва) необходима е по-висока пътна скорост за опиране при кацане; и

вб) изисква се по-голяма дистанция за кацане.

4.5. Опасности от нарушение на сепарация между ВС.

4.5.1. Когато едно ВС излита непосредствено зад друго ВС, командирите на ВС трябва да се придържат към нормите за сепарация, когато са публикувани в Сборник AIP на Република България, и/или да изпълняват следното:

а) да изчакат, докато излитащото пред тях ВС е започнало завой; и

б) да изчакат, докато излитащото пред тях ВС се е отдалечило поне на разстояние 1800 м от ПИК; или

в) ако ВС, готово за излитане, и излитащото имат максимална излетна маса (МТОМ), равна или по-малка от 2000 кг, ВС, готово за излитане, следва да изчака, докато излитащото ВС се е отдалечило поне на разстояние 600 м от ПИК.

4.5.2. Кацащите ВС не следва да продължават подхода за кацане след прага на ПИК, докато:

а) предходното излитащо ВС не е започнало завой или е изминало разстояние от началото на ПИК, на което кацащото ВС ще завърши своя пробег след кацане и има достатъчно разстояние за безопасно маневриране в случай на неуспешен подход за кацане;

б) предходното кацащо ВС е освободило ПИК.

4.5.3. Командирите на ВС трябва да бъдат особено внимателни, когато използват обратното направление на използваемата ПИК, за да се гарантира, че те не създават опасност за ВС, използващо ПИК. Обратно, командирите на ВС, използващи ПИК, трябва да гарантират, че ВС, извършващи полет по обратното направление на ПИК, са останали на безопасни позиции или са променили подхода си към ПИК, преди да започнат излитане или кацане.

4.6. Опасности от турбулентна следа и срез на вятъра.

4.6.1. Спътна струя се произвежда от всички ВС и предизвиканата турбулентност може да бъде изключително опасна. По-малките ВС трябва да са наясно, че големите ВС произвеждат спътна струя със силна турбулентност, а големите ВС с реактивен двигател произвеждат спътна струя с екстремна турбулентност.

4.6.2. Вертолетите от всички размери образуват при полет вихри пред вертолета, подобни на тези, образувани от ВС с неподвижно крило. Вертолетите в режим на висене или вертолетите с бавно рулиране по въздуха създават струя от носещото витло, която може да представлява опасност за всички ВС, които са в близост до вертолета.

4.6.3. Командирите на малки ВС трябва да избягват да извършват полети в близост до вертолети.

4.6.4. Командирите на вертолети трябва да избягват да извършват полети в близост до паркирани или рулиращи ВС.

4.7. Опасности от неспазване на сепарацията в летищния кръг.

4.7.1. Най-опасната зона за реализиране на опасни сблизения е в рамките на ЛЗП или там, където няма такава, в рамките на 8 NM от контролната точка на съответните летища, на височина до 2500 ft над превишението на летището, особено ако се изпълняват подходи по прибори в момент, когато видимостта е намалена (от облаци, дим или мъгла), но визуални метеорологични условия (ВМУ) съществуват под слоя с лоша видимост.

4.7.2. Най-важното е всички командири да поддържат добра ситуационна ориентация при полети в ЛЗП или там, където няма такава, в рамките на 8 NM от КТЛ.

4.7.3. Командирите на долитащи ВС трябва да сведат до минимум разсейването вътре в пилотската кабина. Пътниците трябва да бъдат информирани да не разсейват командира, освен ако не съществува непосредствена опасност.

4.7.4. Командирите на ВС трябва да са запознати с публикацията за летището и с публикуваните радиочестоти, така че вниманието им да може да бъде насочено извън ВС. Командирите на ВС трябва да са внимателни, да се оглеждат за други ВС, да поддържат прослушване на радиочестотата и да реагират по подходящ начин на съответните съобщения. Командирите на ВС трябва да предават на радиочестотата своите намерения, като извършват стандартно предаване за местоположението си, както и да предават други съобщения в случай на необходимост или в интерес на безопасността.

4.7.5. Командирите на ВС трябва да имат предвид, че повечето опасни сблизения се случват при изпълняване на третия или четвъртия завой или във финалния етап от подхода за кацане. През това време има много разсейвания, включително конфигуриране на ВС, изпълнение на дейностите, описани в контролните списъци, настройка на оборудването и осъществяване на радиокомуникация. Навременното изпълнение на контролните списъци и промените в конфигурацията ще помогне да се сведе до минимум разсейването.

4.7.6. На летища, на които се провеждат операции с БЛС, както и операции с вертолети, командирите на вертолетите трябва да следват публикуваните процедури за полети и да спазват правилата за полети там, където липсва публикация, за да избегнат БЛС.

4.7.7. Командирите на ВС, които имат съответната квалификация, могат да изпълняват подходи по прибори, когато видимостта е намалена (от облаци, дим или мъгла), но ВМУ съществуват под слоя с лоша видимост. В тези ситуации е възможно командирът, извършващ подход по прибори през облаци, внезапно да се натъкне на ВС, изпълняващо полет по ПВП в летищния кръг.

4.7.8. Очаква се командирите на ВС да предават по радиостанцията намерението си да изпълнят подход по прибори или визуален подход/полет по летищния кръг, като информацията, която би била полезна за всички ВС, включва типа, позицията и намеренията за изпълнение на полета.

4.7.9. Командирите на ВС, изпълняващи полети по ПВП, трябва да помнят своята отговорност да останат в ясно небе и да поддържат видимост по време на полета в съответствие с критериите за ВМУ, както са описани в Сборник AIP на Република България.

4.8. Опасности при изпълнение на подходи по прибори.

4.8.1. Командирите на ВС, които желаят да изпълняват подходи по прибори при ВМУ, трябва да бъдат особено бдителни за други ВС в летищния кръг, за да избегнат риск от опасно сблизение.

4.8.2. Командирите на ВС не трябва да тренират подходи по прибори при ВМУ без дублиращ пилот, когато възнамеряват да разчитат

само на приборите на въздухоплавателното средство.

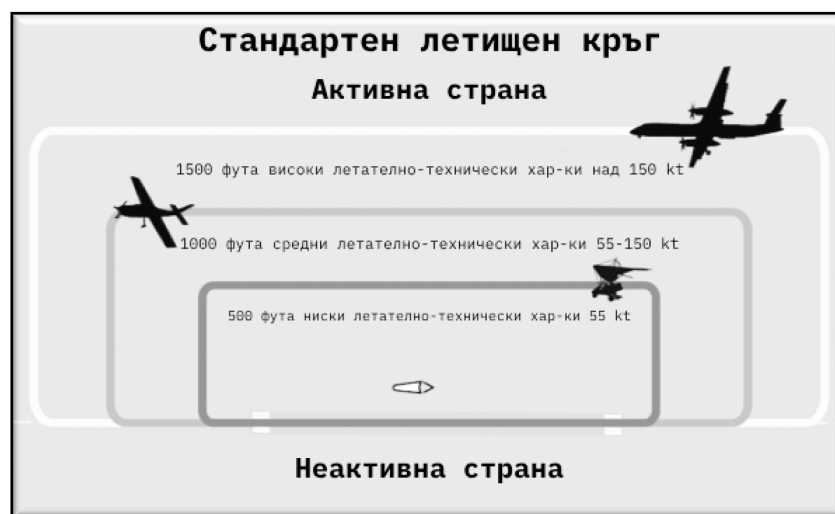
5. Стандартни процедури за изпълнение на полети по летищния кръг

5.1. Посока на летищния кръг.

5.1.1. На всички летища стандартният летищен кръг се изпълнява с леви завои, освен когато е указано друго в информацията за даденото летище в Сборник AIP на Република България.

5.1.2. Направлението на ПИК се избира така, че кацанията и излитанията да се извършват срещу вятъра.

5.1.3. Стандартният летищен кръг на летищата, за които няма публикувана информация в Сборник AIP на Република България, се изпълнява на различни височини и скорости, с което се осигурява и вертикална сепарация, както е указано на схемата по-долу:



5.1.4. *Забележка.* На летищата, за които има информация в Сборник AIP на Република България, летищният кръг се изпълнява на височините и със скоростите, както е указано в него.

5.2. Отлитане от летищата.

5.2.1. ВС трябва да отлети, като продължи по един от участъците от маршрута от стандартния летищен кръг или набере височина, за да отлети над летището. ВС обаче не трябва да изпълнява даден завои, летейки срещу посоката на летищния кръг, освен ако ВС не е напълно извън зоната на летищния кръг и не съществува конфликтна ситуация с друг трафик. Обикновено това ще бъде най-малко 3 морски мили от края на пистата за излитане, но може да бъде по-малко за ВС с високи летателно-технически характеристики за набиране на височина. Във всички случаи дистанцията трябва да се основава на осведомеността на командира за въздушното движение и способността на ВС да набира височина над и извън зоната на летищния кръг.

5.2.2. Особено внимание трябва да се обръща на ВС, влизащи в летищния кръг чрез препоръчителната процедура за прелитане, както и на тези, които набират височина, за да отлетят от летището.

5.2.3. По време на начално набиране на височина след излитане първият завой трябва да е подходящ за летателно-техническите характеристики на ВС, но във всеки случай на височина не по-малко от 500 фута (150 метра) над височината на КТЛ, но не по-рано от края на ПИК, така че да заеме височината на полета по кръга при изпълнение на втория завой. Командирите на ВС могат да променят размера на летищния кръг в зависимост от:

- а) летателно-техническите характеристики на ВС; и
- б) изисквания в РЛЕ на ВС; и
- в) стандартната оперативна процедура за полети с даденото ВС; и
- г) други съображения за безопасност.

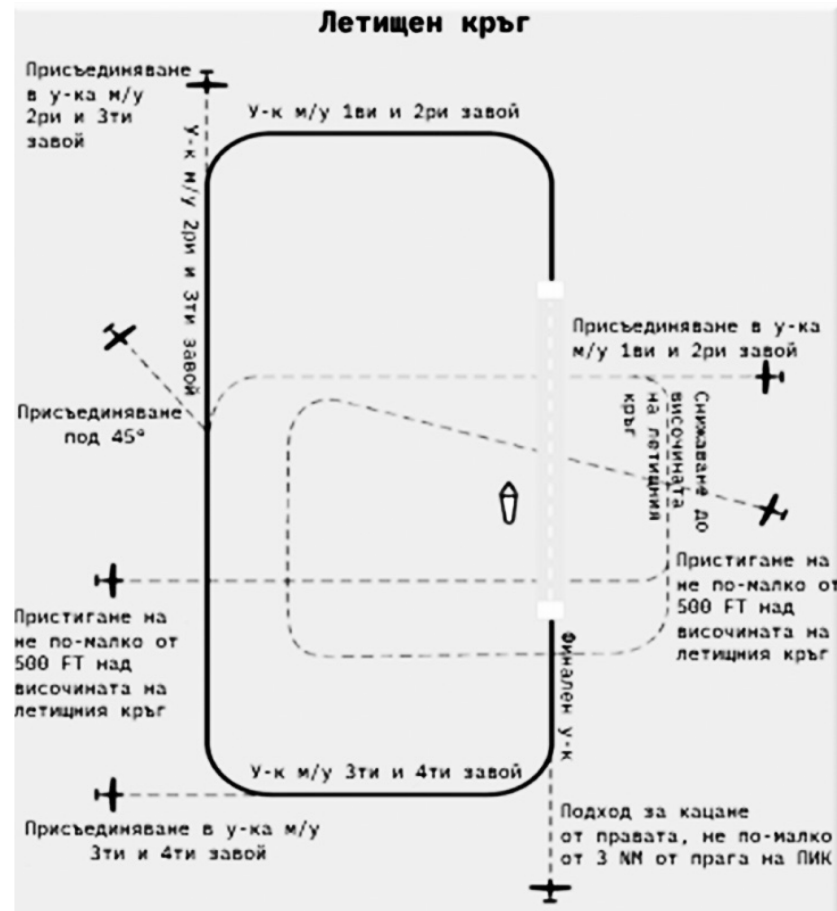
5.3. Финален участък от подхода за кацане (финален етап).

5.3.1. Последният завой за излизане на правата за кацане трябва да бъде:

- а) завършен на разстояние и височина, които са общи за всички операции на конкретното летище; и
- б) съизмерим със скоростта по летищния кръг за ВС от същия тип; и
- в) във всеки случай последният завой за излизане на правата за кацане трябва да бъде завършен на поне 500 фута (150 метра) над превишението на летището. Това трябва да даде достатъчно време на командира, за да се увери, че ПИК е свободна за кацане. Това също ще даде достатъчно време за по-голямата част от ВС да стабилизират подхода и да кацнат.

5.4. Процедури за долитане.

5.4.1. Командирите на ВС при долитане към дадено летище следва да се включат в кръга за кацане, както е указано на схемата по-долу:



5.4.2. Когато командир на ВС не е запознат с процедурите за долитане на дадено летище или не е запознат със скоростта и посоката на вятъра, или не е запознат с използваното направление на ПИК, трябва да се изпълни процедурата за долитане с прелитане над летището. Командирът трябва да прелети над летището или да го облети на най-малко 500 фута (150 метра) над височина за полет по летищния кръг, т.е. 2000 фута (600 метра) или повече над превишението на летището.

5.4.3. След като командирът определи използваното направление на ПИК, същият трябва да насочи ВС към точка, която е изцяло извън летищния кръг (обикновено неактивната страна на летищния кръг, т.е. противоположната страна на кръга), преди да се снижи до надморската височина на летищния кръг, приложима за летателно-техническите характеристики на ВС (вж. схемата в т. 5.4.1).

5.4.4. *Забележка.* Командирите на ВС не трябва да се снижават над активната страна на летищния кръг поради трудността да видят и да бъдат видени от ВС, намиращи се непосредствено под траекторията на полета им.

5.4.5. Командирите на вертолети и на свръхлеки ВС с ниски летателно-технически характеристики и роторни ВС с типична скорост около 55 kt, след като са установили използваното направление на ПИК и когато долитат от неактивната страна на ПИК, следва да

прелитат над средната част на ПИК на височина 500 фута (150 метра) над КТЛ. Това ще намали до минимум риска от конфликтна ситуация с ВС с по-високи летателно-технически характеристики или по-бързи ВС.

5.4.6. ВС, различни от тези по т. 5.4.5, които долитат и се снижават от неактивната страна на летищния кръг, следва да заемат височината на полетите по кръга и следва да пресекат линията, съвпадаща с осевата линия на ПИК, между центъра на ПИК и точката на набиране на безопасна височина при излитане или преди начало на завоя след излитане.

5.4.7. ВС, различни от тези по т. 5.4.5, които долитат и се снижават от неактивната страна на летищния кръг, трябва да се присъединят към кръга на полети под ъгъл около 45 градуса в точка, приблизително в средата на участъка между 2-рия и 3-тия завой на полета по кръга (downwind leg), при това следва да дадат път на ВС, които вече изпълняват полет по летищния кръг.

5.4.8. В участъка между втори и трети завой по кръга на полети (downwind leg) приложимата надморска височина на летищния кръг трябва да се поддържа до началото на третия завой, освен ако това не доведе до нестабилизиран подход поради летателно-техническите характеристики на ВС.

5.4.9. Позицията за изпълняване на третия завой по кръга на полети обикновено е там, където ВС е под ъгъл, приблизително равен на 45 градуса от прага на пистата. По време на полетите между 3-ти и 4-ти завой (base leg) командирите на ВС трябва да наблюдават въздушното пространство за ВС, намиращи се на финалната права (на финала), или ВС, които са започнали излизане на финалната права за кацане.

5.4.10. Когато са на финалната права за кацане, командирите на ВС трябва да се убедят, че ПИК е свободна и ще остане такава до тяхното кацане.

5.5. Подходи за кацане от права.

5.5.1. Подходите за кацане от права не са препоръчителна стандартна процедура.

5.5.2. Горното правило не изключва възможността командирите на ВС да извършват подходи за кацане от права, но то е възможно само ако са изпълнени определени условия. Командирите на ВС, които решат да изпълнят даден подход за кацане от права, трябва да го направят само когато той не нарушава и не създава конфликт с полетите в летищния кръг.

5.5.3. Командирът, който извършва подход за кацане от правата, следва да даде предимство на всяко друго ВС, вече изпълняващо полет по летищния кръг.

5.5.4. Командирът, който планира да извърши подход за кацане от права, следва да определи използваемото направление на ПИК, както и скоростта и посоката на вятъра, като получи информацията от:

а) автоматична метеорологична станция или летищна информационна метеорологична станция; или

б) автоматично летищно информационно обслужване; или

в) други ВС, които в момента изпълняват полети на летището; или визуални индикации, ако информацията не може да бъде определена по един от горните начини.

5.5.5. Командирите на ВС също трябва да се уверят по друг начин за годността за експлоатация на ПИК на летището и други опасности, които обикновено се обозначават с маркировки в съседство с индикатора за вятъра и са посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) 923/2012.

5.5.6. При извършване на подход за кацане от правата ВС трябва да излезе на финалния участък от подхода за кацане на не по-малко от 3 морски мили от прага на ПИК.

5.5.7. Командирите на ВС, които извършват подход за кацане от правата, трябва да спазват следното:

- а) не трябва да започват подход за кацане от правата, когато има ВС, което вече изпълнява полет по летищния кръг;
- б) за поддържане на стабилизирани подход в рамките на 3 морски мили от прага на ПИК следва да изпълняват само малки корекции на скоростта и траекторията на полета;
- в) транспондърът на ВС, както и външните светлини на ВС (в случай че са монтирани такива), следва да бъдат включени и да останат включени, докато ВС не кацне и не освободи ПИК.

5.6. Влизане в летищния кръг в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (base leg).

5.6.1. Командирите на ВС трябва да не забравят, че най-чести са следните видове инциденти при влизане в летищния кръг в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (base leg), както и при преминаване на втори кръг:

- а) извършване на кацане по посока на вятъра, което е в пряк конфликт с другите ВС, използващи направлението на ПИК срещу вятъра;
- б) при преминаване на втори кръг със закъснение поради други ВС или превозни средства на ПИК;
- в) кацане на затворена ПИК или на затворено летище.

5.6.2. Навлизането в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (base leg) не е стандартна процедура. Препоръчва се командирите на ВС да навлизат в летищния кръг в участъка от маршрута между втория и третия завой (downwind leg) от външната страна под 45 градуса или от вътрешната страна, след като пресичат линията, съпадаща с осевата линия на ПИК, между центъра на ПИК и точката на набиране на безопасна височина при излитане или преди начало на завоя след излитане.

5.6.3. Независимо от препоръката в т. 5.6.2 командирите на ВС, които изберат да навлязат в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (base leg), трябва да го направят само ако:

- а) са определили:
 - аа) посоката и скоростта на вятъра; и
 - аб) използваемата ПИК; и
 - ав) посоката на летищния кръг; и
 - аг) наличието на препятствия по пистата; и
 - ад) годността за експлоатация на летището и пистата; и
- б) правят път на други ВС, изпълняващи полети по летищния кръг, и гарантират, че командирът на ВС може безопасно да навлезе в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (base leg);

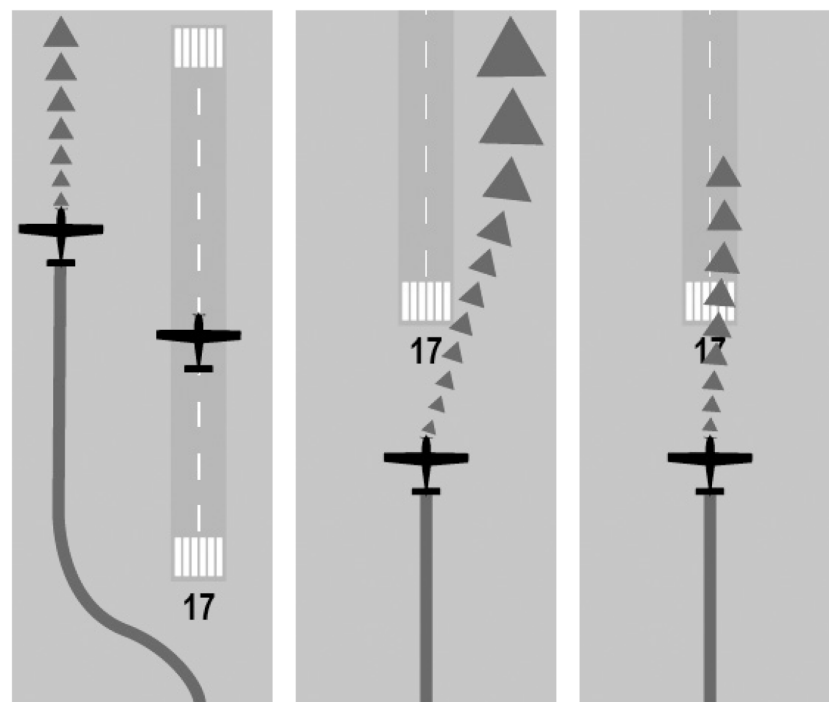
в) предават по радиостанцията своите намерения.

5.6.4. Когато командирът не може да изпълни разпоредбите на т. 5.6.3, следва да прелети над летището и да се снижи към неактивната страна на летищния кръг.

5.7. Минаване на втори кръг.

5.7.1. Командир, който избере да прекрати кацането, трябва да маневрира, така че да поддържа визуален контакт и безопасна дистанция от другите ВС и да се присъедини отново в летищния кръг, когато е безопасно да направи това.

5.7.2. Минаването на втори кръг може да включва маневриране надясно, наляво или поддържане на осевата линия на ПИК в зависимост от въздушното движение, посоката на летищния кръг и особеностите на relieфа и местността, за да се наблюдава ПИК, както е показано на схемите по-долу:



5.7.3. При минаване на втори кръг първият завой трябва да е подходящ за летателно-техническите характеристики на ВС, но във всеки случай на височина не по-малко от 500 фута (150 метра) над височината на КТЛ, но не по-рано от края на ПИК.

5.8. Полети по маршрут с прелитане през ЛЗП.

5.8.1. Командирите, които предпочитат техният маршрут на полет да минава през ЛЗП, за намаляване на риска или други цели трябва да избягват прелитането над летището, но когато планират да прелетят през зоната на летището, следва да го направят на височина минимум 2500 ft над КТЛ. В останалите случаи спазват описаните по-горе процедури.

5.8.2. Данните за ЛЗП/ATZ са публикувани в Сборник AIP на Република България.

5.9. Полет с неработещо или отсъстващо радиооборудване на борда на ВС.

5.9.1. На летища, където се изисква наличието на радиостанция на борда, се позволява продължаване на кацането или отлитането „без радиостанция“ или с „неработеща радиостанция“ само при определени обстоятелства.

5.9.2. В случай на отказала или повредена радиостанция по време на полета по маршрута или по време на полета по летищния кръг командирът може да продължи подхода за кацане на даденото летище, при условие че:

- а) светлините за кацане на ВС и транспондерът са включени, когато са налични; и
- б) командирът изпълнява процедурата за прелитане или за влизане в летищния кръг.

5.9.3. Командирите на ВС могат да отлетят от дадено летище с негодно за експлоатация радиооборудване на ВС и да летят към друго летище за ремонт, при условие че:

- а) светлините за кацане и избягване на опасни сблизения и транспондерът, когато са налични на ВС, са включени;
- б) на летището за кацане и в ЛЗП няма планирани мероприятия и летището е уведомено предварително преди излитането.

5.9.4. Въздухоплавателното средство без радиооборудване при полет в зони или в ЛЗП на летищата, за които се изисква наличието на такова оборудване, трябва да се експлоатира само при:

- а) наличието на ВМУ и само през деня; и
- б) полетът се планира да долети или да отлети под ескорт на друго ВС, което е оборудвано с радиостанция.

5.9.5. *Забележка.* Командирът на оборудваното с радиостанция ВС трябва да маневрира и да държи ВС без радиооборудване на безопасно разстояние, както и да поддържа визуален контакт с него по всяко време на полета.

5.9.6. При полет на ВС с отказало радиооборудване в ЛЗП, за които се изисква наличието на такова оборудване, командирът трябва да следи визуалните знаци, разположени на летището, или визуалните и светлинни знаци, подавани от дежурните на летището, ако има такива.

5.10. Полети нощем по кръга на полети.

5.10.1. Разрешава се провеждането на полети нощем по кръга само при наличието на светлини на ПИК.

5.10.2. Операциите за полети нощем по кръга на полети изискват повишена бдителност на командира, като:

а) полети нощем по кръга за тренировъчни цели следва да се провеждат на височина, равна или повече от 1000 фута (300 метра) над КТЛ на летището; и

б) командирите на ВС, имащи намерение да изпълнят полет през нощта по ПВП, трябва да се подготвят за полета, като се запознаят с информацията в Сборник AIP на Република България за работното време на летището и дали са разрешени такива полети, и дали летището има съответното оборудване.

6. Радиокомуникации

6.1. Правила за радиокомуникации.

6.1.1. Всички екипажи на ВС, оборудвани с радио, когато летят в ЛЗП/ATZ, следва да прослушват определената за даденото летище честота или когато няма такава – 130,850 MHz.

6.1.2. Някои летища имат работно време с променливи граници. Извън работното време на органите за ОВД на тези летища се прилага тази процедура.

6.1.3. За всички летища може да се използват препоръките на други командири на общата честота 130,850 MHz или препоръките на Центъра за полетна информация (ЦПИ) на честота 130,600 MHz относно наличната информация за планираните и активирани опасни, ограничени и резервирани зони, метеорологичното време и известния трафик.

6.1.4. Слушайте, преди да говорите! Когато двама командири предават едновременно, честотата се блокира, което се изразява в шумно пищене. Освен това може да получите ценна информация, когато слушате разговорите на другите командири по радиото.

6.1.5. Командирите на ВС без стационарни радиостанции е желателно да използват преносим предавател в натоварените летища. Това е част от основно оборудване за осигуряване на безопасността на полетите.

6.1.6. Командирите на ВС следва да спазват следните две златни правила за радиокомуникация на летища, на които не се предоставя ОВД:

а) Бъдете конкретни

аа) когато предавате, започнете със съобщаване името на летището, след това кажете типа на Вашето ВС (Skyhawk, Cherokee, Bonanza и т.н.) и първата буква/цифра и последните две букви/цифри от регистрацията на ВС;

аб) командирите на самоделни и други ВС в категория „експериментални“ следва да идентифицират своите самолети като „експериментални“; има огромна разлика в характеристиките между Lancair и Baby Ace; по същия начин силуетът на един тип ВС е напълно различен от силуета на друг тип ВС; за да се подпомогне идентификацията и да се предвидят полетните характеристики, следва всички съобщения при изпълнение на полет по кръг на полети задължително да включват типа на ВС.

б) Бъдете кратки

ба) много по-важно е за командирите на ВС да знаят какъв тип ВС пилотирате, отколкото да кажете изцяло позивната си; знанието за типа на ВС ще помогне на другите командири да планират своята траектория на полета спрямо Вас; съкратената версия на Вашата позивна отнема по-малко от ценното време във въздуха; също така е по-лесно за другите командири да запомнят кратка позивна, ако трябва да поискат актуализация на Вашата позиция;

бб) за избягване на неразбирателства използвайте пълната си позивна, когато чуете друго ВС с подобна позивна.

6.2. При полет от/до летище е възможно командири на ВС без радиооборудване да упражняват излитане/кацане или полети по летищния кръг, както е възможно и командирите на вертолети или на безмоторни ВС да усъвършенстват своите умения и да извършват тренировки. Трябва да се има предвид, че не всички командири в района оповестяват своето местонахождение и намерения на определената за даденото летище честота, някои дори не поглеждат през прозореца.

6.3. Позивни за радиокомуникации в рамките на публикуваните ЛЗП.

6.3.1. За осъществяване на радиокомуникациите се използва позивна „RADIO“.

Обща честота 130,850 MHz – позивна „RADIO“	
•	130,850 MHz е обща честота за приемане и предаване на информация между командирите на ВС.
•	Честотата се използва задължително преди и в рамките на ЛЗП или преди и в рамките на 8 NM от контролната точка на съответните летища, намиращи се във въздушно пространство клас „G“.
•	Командирът на ВС 3 минути преди навлизането в ЛЗП следва да обяви своята позиция и намерения, като използва думата „RADIO“ след името на летището.
•	В района на ЛЗП на летища, на които има предоставена радиочестота, в извънработното време на органа, предоставящ ОВД, задължително при разпространението на радиосъобщения се използва позивната „RADIO“, например „LESNOVO RADIO“.
•	В допълнение, името на летището се повтаря след края на съобщението, за да се избегне объркване, когато две или повече летища са разположени близо едно до друго и използват една и съща честота.

6.3.2. Препоръчителни радиосъобщения за предаване на местоположението в ЛЗП.

№	Обстоятелства, които се съобщават	Командирът предава съобщението
1.	Командирът има намерение да изпълни полет с цел излитане	Незабавно преди или по време на рулирането
2.	Командирът има намерение да излезе на ПИК	Незабавно преди излизането на ПИК
3.	Командирът долита към летището	3 минути преди навлизането в ЛЗП/ или там, където няма такива, не по-късно от 8 NM (14,8 km) от КТЛ на съответното летище
4.	Командирът е готов да се включи в летищния кръг	Незабавно преди навлизане в летищния кръг
5.	Командирът има намерение да изпълни подход за кацане и кацане от права	На крайния участък за кацане (финала), но не по-късно от 3 NM (5,5 km) от прага на ПИК
6.	Командирът има намерение да прелети през ЛЗП, но не и да кацне	3 минути преди навлизане на ВС в ЛЗП