

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, ...  
С

Проект

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../... НА КОМИСИЯТА**

от [...]

**за изменение на Регламент (ЕС) № .../... на Комисията за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005, Регламент (ЕО) № 1794/2006, Регламент (ЕО) № 730/2006, Регламент (ЕО) № 1033/2006 и Регламент (ЕС) № 255/2010**

(текст от значение за ЕИП)

Проект

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../... НА КОМИСИЯТА**

от [...]

**за изменение на Регламент (ЕС) № .../... на Комисията за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005, Регламент (ЕО) № 1794/2006, Регламент (ЕО) № 730/2006, Регламент (ЕО) № 1033/2006 и Регламент (ЕС) № 255/2010**

**(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на единно европейско небе, изменен с Регламент № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 549/2004, Регламент (ЕО) № 550/2004, Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕО) № 552/2004 с цел подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система (наричан по-долу „рамков регламент“) <sup>(1)</sup>, и по-специално член 5 и член 8 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе, изменен с Регламент № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 549/2004, Регламент (ЕО) № 550/2004, Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕО) № 552/2004 с цел подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система (наричан по-долу „регламент за въздушното пространство“) <sup>(2)</sup>, и по-специално член 4 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. (наричан по-долу „основен регламент за ЕААБ“), и по-специално член 8 и член 8б и Приложение Vб от него,

---

<sup>1</sup> ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34.

<sup>2</sup> ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34.

## ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### Член 1

Регламент (ЕС) № .../... на Комисията се изменя, както следва:

1. В член 2 се добавят следните определения:

„наблюдение от въздухоплавателно средство“ означава оценката на един или повече метеорологични елементи, извършена от въздухоплавателно средство в полет.

„информация за полетите и метеорологичните условия (AIRMET)“ означава информацията, която се публикува от дадена метеорологична служба за наблюдение относно възникването или очакваното възникване на специфични климатични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полет на въздухоплавателно средство на ниско ниво и които все още не са включени в прогнозата за полети на ниско ниво в информацията за полетите в съответния район или в негова подзона.

„доклад за полет“ означава доклад от въздухоплавателно средство в полет, изготвен в съответствие с изискванията за местоположение и докладване за експлоатация и/или за метеорологични условия.

„инструкция за контрол на въздушното движение“ означава разпореждания, издадени от контрола на въздушното движение с цел да се изиска предприемането на конкретно действие от пилот.

„автоматична информация за летищен терминал (ATIS)“ означава автоматично предоставяне на текуща, рутинна информация на пристигащи и заминаващи въздухоплавателни средства в продължение на 24 часа или на конкретна част от нея:

- а. „автоматична информация за летищен терминал по линия за предаване на данни (D-ATIS)“ означава предоставяне на ATIS посредством линия за предаване на данни.
- б. „гласова автоматична информация за летищен терминал (Voice-ATIS)“ означава предоставяне на ATIS посредством непрекъснато повтарящо се гласово излъчване.

„граница за действие на разрешението“ означава точката, до която даденото на въздухоплавателното средство разрешение е валидно.

„разрешение от по-низшестоящ орган“ означава разрешение, издадено на въздухоплавателно средство от отдел за контрол на въздушното движение, който не е настоящият контролиращ орган на това въздухоплавателно средство.

„облак от значение за експлоатацията“ означава облак с височина на долната граница на облаците под 1500 m (5000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина над морското равнище, което от двете е по-голямо, или кълбесто-дъждовен облак или висок кълбест облак на всякаква височина.

„прогноза“ означава очакваните метеорологични условия за конкретен срок или период и за конкретна зона или част от въздушното пространство.

„задължителна радиозона (RMZ)“ означава въздушно пространство с определени измерения, в което присъствието и експлоатацията на радиооборудване са задължителни.

„радионавигационно обслужване“ означава услуга, предоставяща инструктивна информация или данни относно местоположението с цел ефективна и безопасна експлоатация на въздухоплавателно средство с подкрепата на едно или повече радионавигационни средства.

„далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR)“ означава далечината, при която пилотът на въздухоплавателно средство върху централната линия на пистата за излитане и кацане може да види маркировката на повърхността на пистата или светлините, очертаващи пистата или определящи нейната централна линия.

„информация SIGMET“ означава информацията, която се публикува от дадена метеорологична служба за наблюдение относно възникването или очакваното възникване на специфични климатични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полета на въздухоплавателно средство.

„отклонено въздухоплавателно средство“ означава въздухоплавателно средство, което се е отклонило значително от своя планиран курс или което докладва, че се е изгубило.

„информация за избягване на движението“ означава информация, предоставена от отдел за обслужване на въздушното движение, в която се посочват маневри с цел да се помогне на пилота да избегне сблъсък.

„информация за движението“ означава информация, предоставена от отдел за обслужване на въздушното движение, с цел предупреждение на пилот за друго познато или забелязано въздухоплавателно средство, което може да се намира в близост до местоположението или планирания маршрут на полета, и оказване на съдействие на пилота с цел да се избегне сблъсък.

„точка на прехвърляне на контрола“ означава точка върху траекторията на полета на едно въздухоплавателно средство, в която отговорността за предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение се предава от един отдел или позиция за контрол на следващия.

„преходно ниво“ означава най-ниското възможно ниво за извършване на полети над переходната височина.

„задължителна транспондерна зона (TMZ)“ означава въздушно пространство с определени измерения, в което превозът и експлоатацията на транспондери за докладване на надморското равнище и атмосферното налягане са задължителни.

„неидентифицирано въздухоплавателно средство“ означава въздухоплавателно средство, което се наблюдава или за което е докладвано, че извършва полети в дадена зона, но чиято самоличност не е установена.

2. В приложението към Регламент (ЕС) № .../... на Комисията се добавя Част Б в съответствие с приложението към настоящия регламент.

## Член 2

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от [XX/XX/XX].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел, [...]

*За Комисията*

*[...]*

*Председател*

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

### **Част Б — Изисквания относно аеронавигационните услуги**

#### **Глава 1 — Обслужване на въздушното движение**

##### **1.1 Общи разпоредби**

###### **1.1.1 Цели на обслужването на въздушното движение**

###### **1.1.1.1 Целите на обслужването на въздушното движение са:**

- а) предотвратяване на сблъсък между въздухоплавателни средства;
- б) предотвратяване на сблъсък между въздухоплавателни средства и препятствия по маневрената площ;
- в) подреждане и поддържане на последователен и експедитивен поток на въздушното движение;
- г) предоставяне на консултации и информация от полза за безопасното и ефикасно изпълнение на полети;
- д) уведомяване на съответните организации във връзка с въздухоплавателни средства, които се нуждаят от помощ, свързана с търсене и спасяване, както и за подпомагане на подобни организации в съответствие с изискванията.

###### **1.1.2 Координация между оператора на въздухоплавателно средство и обслужването на въздушното движение**

1.1.2.1 При изпълнението на своите цели отделите за обслужване на въздушното движение надлежно отчитат изискванията на операторите на въздухоплавателни средства, които са резултат от техните задължения съгласно посоченото в съответните правила на Европейския съюз относно въздушните операции, и в случай на изискване предоставят на операторите на въздухоплавателни средства или на посочените от тях представители такава информация, с която могат да разполагат, така че те или определените от тях представители да бъдат в състояние да изпълняват своите отговорности.

1.1.2.2 В случай на изискване от оператор на въздухоплавателно средство, съобщенията (включително докладите за местоположение), получени от отделите за обслужване на въздушното движение и отнасящи се до експлоатацията на въздухоплавателното средство, за която този оператор на въздухоплавателното средство извършва оперативен контрол, се предоставят незабавно на оператора на въздухоплавателното средство или на определен негов представител, доколкото е възможно, в съответствие с договорените на местно равнище процедури.

###### **1.1.3 Време при обслужването на въздушното движение**

1.1.3.1 Преди излитане на въздухоплавателно средство контролните кули на летищата предоставят на пилота точно време, освен ако не са налице разпоредби за получаване на информация за времето от други източници. Освен това отделите за обслужване на въздушното движение предоставят точно време на въздухоплавателните средства при поискване. Точно време се дава до последната половин минута.

## 1.2 Класификация на въздушното пространство

1.2.1 Държавите-членки по целесъобразност и съгласно своите нужди определят въздушното пространство съгласно следната класификация на въздушното пространство и в съответствие с Допълнение 4:

*Клас „А“.* Разрешават се единствено полети по правилата за летене по прибори. На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и са разделени един от друг. За всички полети е необходима непрекъснатата гласова комуникация въздух-земя. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

*Клас „В“.* Разрешават се полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети. На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и са разделени един от друг. За всички полети е необходима непрекъснатата гласова комуникация въздух-земя. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

*Клас „С“.* Разрешават се полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети. На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и полетите по правилата за летене по прибори са разделени от други полети по правилата за летене по прибори и от полетите по правилата за визуални полети. Полетите по правилата за визуални полети са разделени от полетите по правилата за летене по прибори и получават информация за движението по отношение на други полети по правилата за визуални полети и съвети за избягване на движението при поискване. За всички полети е необходима непрекъснатата гласова комуникация въздух-земя. За полетите по правилата за визуални полети се прилага ограничение на скоростта от 250 kts посочена въздушна скорост (IAS) под 3050 m (10 000 ft) AMSL. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

*Клас „D“.* Разрешават се полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети и на всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение. Полетите по правилата за летене по прибори са разделени от други полети по правилата за летене по прибори, получават информация за движението по отношение на полетите по правилата за визуални полети и съвети за избягване на движението при поискване. Полетите по правилата за визуални полети получават информация за движението по отношение на всички останали полети и съвети за избягване на движението при поискване. За всички полети е необходима непрекъснатата гласова комуникация въздух-земя и за всички полети се прилага ограничение на скоростта от 250 kts посочена въздушна скорост под 3050 m (10 000 ft) AMSL. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

*Клас „E“.* Разрешават се полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети. На полетите по правилата за летене по прибори се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и са разделени от други полети по правилата за летене по прибори. Всички полети получават информация за движението, доколкото е възможно. За полетите по правилата за летене по прибори е необходима непрекъснатата гласова комуникация въздух-земя. За всички полети се прилага ограничение на скоростта от 250 kts посочена въздушна скорост под 3050 m (10 000 ft) AMSL. Всички полети по правилата за летене по прибори подлежат на разрешение по КВД. Клас „E“ не се използва за зони за контрол.

*Клас „F“.* Разрешават се полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети. Всички участващи полети по правилата за летене по прибори получават консултации за въздушното движение и при необходимост всички полети получават полетно информационно обслужване. За всички полети по правилата за летене по прибори, участващи в консултантското обслужване, е необходима непрекъснатата гласова комуникация въздух-земя и те следва да бъдат в състояние да установяват гласова



комуникация въздух-земя. За всички полети се прилага ограничение на скоростта от 250 kts посочена въздушна скорост под 3050 m (10 000 ft) AMSL. Не се изисква разрешение по КВД.

*Клас „G“.* Разрешават се полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети и при поискване получават полетно информационно обслужване. Всички полети по правилата за летене по прибори следва да бъдат в състояние да установяват гласова комуникация въздух-земя. За всички полети се прилага ограничение на скоростта от 250 kts посочена въздушна скорост под 3050 m (10 000 ft) AMSL. Не се изисква разрешение по КВД.

- 1.2.2 Прилагането на клас „F“ се счита за временна мярка, докато не бъде възможно да бъде заменен от алтернативна класификация.

### **1.3 Изисквания относно комуникациите и транспондерите за SSR**

#### **1.3.1 Задължителна радиозона (RMZ)**

- 1.3.1.1 Полетите по правилата за визуални полети, които се изпълняват в части от въздушно пространство клас „F“ или клас „G“, определени от компетентния орган като задължителна радиозона (RMZ), при необходимост поддържат непрекъснато наблюдение на гласовата комуникация въздух-земя по съответния канал за комуникация, освен ако не са в съответствие с алтернативни разпоредби, създадени от компетентния орган за това конкретно въздушно пространство.

- 1.3.1.2 Преди навлизане в задължителната радиозона пилотите осъществяват първоначално обаждане по съответния канал за комуникация, което съдържа посочване на станцията, от която се осъществява обаждането, позивната, вида на въздухоплавателното средство, местоположението, равнището, намеренията на полета и друга информация съгласно предписанията на компетентния орган.

#### **1.3.2 Задължителна транспондерна зона (TMZ)**

- 1.3.2.1 Всички полети, които се извършват във въздушно пространство, определено от компетентния орган като задължителна транспондерна зона (TMZ), пренасят и експлоатират транспондери за SSR, които са в състояние да функционират в режим A и C или в режим S, освен ако не са в съответствие с алтернативни разпоредби, създадени от компетентния орган за това конкретно въздушно пространство.

- 1.3.3 Въздушните пространства, обозначени като задължителна радиозона и/или задължителна транспондерна зона, се публикуват надлежно в сборника за аеронавигационна информация.

### **1.4 Обслужване на въздухоплавателно средство в случай на извънредна ситуация**

- 1.4.1 В случай че за въздухоплавателно средство се знае или се смята, че се намира в състояние на извънредна ситуация, включително е обект на противозаконни действия, отделите за обслужване на въздушното движение отделят максимално внимание, оказват съдействие и дават приоритет на това въздухоплавателно средство пред други въздухоплавателни средства, както могат да изискват обстоятелствата.

- 1.4.2 В случай на противозаконни действия или на съмнение за такива при въздухоплавателно средство, отделите за обслужване на въздушното движение задоволяват незабавно исканията на въздухоплавателното средство. Информацията във връзка с безопасното извършване на полета продължава да се предава и да се предприемат необходимите действия с оглед експедитивно изпълнение на всички етапи от полета, особено на безопасното приземяване на въздухоплавателното средство.

1.4.3 В случай на противозаконни действия или на съмнение за такива при въздухоплавателно средство, в съответствие с договорените на местно равнище процедури отделите за обслужване на въздушното движение информират незабавно съответния определен от държавата орган и обменят необходимата информация с оператора на въздухоплавателното средство или с посочен негов представител.

## **1.5 Извънредни обстоятелства в полет**

1.5.1 Отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство

1.5.1.1 Веднага щом отделът за обслужване на въздушното движение узнае за отклонено въздухоплавателно средство, той предприема необходимите стъпки, посочени в точки 1.5.1.1.1 и 1.5.1.1.3, за оказване на съдействие на въздухоплавателното средство и охраняване на неговия полет.

1.5.1.1.1 В случай че местоположението на въздухоплавателното средство не е известно, отделът за обслужване на въздушното движение:

- а) прави опит за установяване на двупосочна комуникация с въздухоплавателното средство, освен ако вече не е налице такава комуникация;
- б) използва всички налични средства, за да определи неговото местоположение;
- в) информира други отдели за обслужване на въздушното движение, в чието пространство е възможно въздухоплавателното средство да се е отклонило или да се отклони, като взема под внимание всички фактори, които може да са повлияли на навигацията на въздухоплавателното средство при тези обстоятелства;
- г) информира в съответствие с договорените на местно равнище процедури подходящите военни отдели и им предоставя съответния летателен план и другите данни във връзка с отклоненото въздухоплавателно средство;
- д) изисква от посочените в букви в) и г) отдели и от други въздухоплавателни средства в полет съдействие за установяване на комуникация с въздухоплавателното средство и определяне на неговото местоположение.

1.5.1.1.2 Изискванията в букви г) и д) се прилагат също така и за отделите за обслужване на въздушното движение, информирани в съответствие с буква в).

1.5.1.1.3 Когато местоположението на въздухоплавателното средство бъде установено, отделът за обслужване на въздушното движение:

- а) информира въздухоплавателното средство относно неговото местоположение и относно коригиращите действия, които следва да бъдат предприети. Тази информация се предоставя незабавно, след като отделът за ОВД узнае, че е възможно прихващане или друга опасност във връзка с безопасността на въздухоплавателното средство; и
- б) при необходимост предоставя на другите отдели за обслужване на въздушното движение и на съответните военни отдели необходимата информация във връзка с отклоненото въздухоплавателно средство и всяка информация, която се предоставя на това въздухоплавателно средство.

1.5.1.2 Веднага щом отделът за обслужване на въздушното движение узнае за неидентифицирано въздухоплавателно средство в неговото пространство, той прави опит да установи идентичността на въздухоплавателното средство, когато това е необходимо за предоставянето на обслужване на въздушното движение или се изисква от съответните военни органи съгласно договорените на местно равнище процедури. За тази цел, отделът

за обслужване на въздушното движение предприема следните стъпки съобразно обстоятелствата:

- а) прави опит за установяване на двупосочна комуникация с въздухоплавателното средство;
- б) отправя запитване относно полета към другите отдели за обслужване на въздушното движение в района за полетна информация и моли за тяхното съдействие при установяването на двупосочна комуникация с въздухоплавателното средство;
- в) отправя запитване относно полета към отделите за обслужване на въздушното движение, обслужващи съседни райони за полетна информация, и моли за тяхното съдействие при установяването на двупосочна комуникация с въздухоплавателното средство;
- г) прави опит за получаване на информация от други въздухоплавателни средства в района.

1.5.1.2.1 При необходимост, отделът за обслужване на въздушното движение информира съответния военен отдел веднага щом бъде установена самоличността на въздухоплавателното средство.

1.5.1.3 В случай на отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство следва да бъде взета предвид възможността за противозаконни действия във въздухоплавателното средство. Ако отделът за обслужване на въздушното движение сметне, че отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство може да бъде предмет на противозаконни действия, съответният определен от държавата орган следва да се информира незабавно в съответствие с договорените на местно равнище процедури.

1.5.2 Прихващане на гражданско въздухоплавателно средство

1.5.2.1 Веднага щом отделът за обслужване на въздушното движение научи, че въздухоплавателно средство е прихванато в неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки съобразно обстоятелствата:

- а) прави опит за установяване на двупосочна комуникация с прихванатото въздухоплавателно средство посредством всички налични средства, включително радиочестотата от 121,5 MHz, за извънредни ситуации, освен ако вече не съществува такава комуникация;
- б) информира пилота на прихванатото въздухоплавателно средство относно прихващането;
- в) установява контакт с отдела за контрол на прихващанията, като поддържа двупосочна комуникация с прихванатото въздухоплавателно средство и предоставя наличната информация относно въздухоплавателното средство;
- г) при необходимост, предава съобщения между прихванатото въздухоплавателно средство или отдела за контрол на прихващанията и прихванатото въздухоплавателно средство;
- д) в тясна координация с отдела за контрол на прихващанията предприема всички необходими стъпки с цел да се гарантира безопасността на прихванатото въздухоплавателно средство;
- е) информира отделите за обслужване на въздушното движение, обслужващи съседни райони за полетна информация, в случай че се окаже, че въздухоплавателното средство се е отклонило от такъв съседен район за полетна информация.

1.5.2.2 Веднага щом отделът за обслужване на въздушното движение научи, че въздухоплавателно средство е прихванато извън неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки съобразно обстоятелствата:

- а) информира отдела за обслужване на въздушното движение, обслужващ въздушното пространство, в което се осъществява прихващането, като му предоставя цялата налична информация, която ще помогне за идентифицирането на въздухоплавателното средство, и моли за предприемане на действия съгласно точка 1.5.2.1;
- б) предава съобщения между прихванатото въздухоплавателно средство и съответния отдел за обслужване на въздушното движение, отдела за контрол на прихващанията или прихванатото въздухоплавателно средство.

## **Глава 2 — Обслужване по контрол на въздушното движение**

### **2.1 Приложение**

2.1.1 Обслужване по контрол на въздушното движение се предоставя:

- а) на всички полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство класове „А“, „В“, „С“, „D“ и „Е“;
- б) на всички полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство класове „В“, „С“ и „D“;
- в) на всички специални полети по правилата за визуални полети;
- г) на цялото движение в контролирани летища.

### **2.2 Функциониране на обслужването по контрол на въздушното движение**

2.2.1 С цел да се осигури обслужване по контрол на въздушното движение, отделът за обслужване по контрол на въздушното движение:

- а) получава информация относно планираното движение на всяко въздухоплавателно средство или варианти от нея, както и информация относно действителния напредък на всяко въздухоплавателно средство;
- б) определя от получената информация относителното местоположение на известните въздухоплавателни средства едно спрямо друго;
- в) издава разрешения и предоставя информация с цел предотвратяване на сблъсък между въздухоплавателното средство под негов контрол и подреждане и поддържане на последователен и експедитивен поток на въздушното движение;
- г) при необходимост координира разрешенията с други отдели:
  - 1) когато въздухоплавателно средство може по друг начин да бъде в противоречие с движението, което се извършва под контрола на други такива отдели;
  - 2) преди прехвърляне на контрола на въздухоплавателно средство на други такива отдели.

2.2.2 Разрешенията, които се издават от отделите за контрол на въздушното движение, осигуряват ешелониране:

- а) между всички полети във въздушно пространство клас „А“ и „В“;

- б) между полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство класове „С“, „D“ и „E“;
- в) между полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство клас „С“;
- г) между полети по правилата за летене по прибори и специални полети по правилата за визуални полети;
- д) между специални полети по правилата за визуални полети, освен ако не е предвидено друго от компетентния орган;

с изключение, когато при поискване от пилота на въздухоплавателно средство и при съгласие от пилота на другото въздухоплавателно средство и съгласно предписанието на компетентния орган за изброените в буква б) по-горе случаи във въздушно пространство класове „D“ и „E“, полет може да получи разрешение за поддържане на собствено отстояние по отношение на конкретна част от полета под 3050 m (10 000 ft) по време на излитане или кацане, през деня при визуални метеорологични условия.

2.2.3 С изключение на случаите, когато може да бъде приложено намаляване на минималното ешелониране в близост до летища, отстоянието от отдел за контрол на въздушното движение се получава посредством най-малко едно от следните:

- а) вертикално ешелониране, получено от определяне на различни нива, избрани от таблицата на пътните нива в Допълнение 2 към Приложението на настоящия регламент, освен когато взаимната зависимост между нивата и следването на зададения курс, съгласно посоченото, не се прилага, когато е посочено друго в съответния сборник с аеронавигационна информация или разрешения за контрол на въздушното движение. Минимумът на вертикално ешелониране номинално е 300 m (1 000 ft) до и включително FL 410 и номинално 600 m (2 000 ft) над това ниво;
- б) хоризонтално ешелониране, получено чрез осигуряване на:
  - 1) ешелониране по дължина чрез запазване на интервал между въздухоплавателно средство, изпълняващо полет по същия събиращ се или обратен курс, изразен във време или разстояние; или
  - 2) странично ешелониране чрез запазване на въздухоплавателно средство по различни маршрути или в различни географски зони.

## 2.3 Минимално ешелониране

2.3.1 Изборът на минимално ешелониране за прилагане в рамките на дадено въздушно пространство се прави от доставчика на аеронавигационно обслужване, отговарящ за предоставянето на обслужване на въздушното движение и одобрен от въпросния компетентен орган.

2.3.2 За движението от едно въздушно пространство в друго и за маршрутите, които са в голяма близост до общата граница на съседните въздушни пространства, отколкото до приложимия при тези обстоятелства минимум на ешелониране, изборът на минимално ешелониране се прави след консултации между доставчиците на аеронавигационно обслужване, които отговарят за предоставянето на обслужване на въздушното движение в съседното въздушно пространство.

2.3.3 Подробностите във връзка с избрания минимум на ешелониране и с неговите области на прилагане се съобщават на:

- а) въпросните отдели за обслужване на въздушното движение; и

- б) пилотите и операторите на въздухоплавателни средства посредством сборник с аеронавигационна информация, където ешелонирането се основава на употребата от въздухоплавателното средство на специфични навигационни средства или специфични навигационни техники.

## **2.4 Разрешения по контрол на въздушното движение**

2.4.1 Разрешенията по контрол на въздушното движение се основават единствено на изискванията за предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение.

2.4.2 Съдържание на разрешенията

2.4.2.1 Разрешенията по контрол на въздушното движение посочват:

- а) идентификацията на въздухоплавателното средство, както се посочва в полетния план;
- б) границата за действие на разрешението;
- в) маршрута на полета;
- г) нивото/нивата на полетите за целия маршрут или за част от него и промените в нивата при необходимост;
- д) всички необходими инструкции или информация относно други въпроси като маневри при подход за кацане или излитане, комуникации и период на изтичане на разрешението.

2.4.3 Разрешения за полети при свръхзвукови скорости

2.4.3.1 Разрешението по контрол на въздушното движение във връзка с фазата на свръхзвуково ускорение при преминаване на звуковата бариера продължава поне до края на тази фаза.

2.4.3.2 Разрешението по контрол на въздушното движение във връзка с отрицателното ускорение и снижението на въздухоплавателно средство при преминаване от полет при свръхзвукови скорости към полет при дозвукови скорости се опитва да осигури непрекъснато снижение по време на фазата на свръхзвуков полет.

2.4.4 Повтаряне на разрешения с цел сверяване и информация, свързана с безопасността

2.4.4.1 Полетният екипаж повтаря с цел сверяване на контрольора на въздушното движение свързаните с безопасността части от разрешенията по КВД и инструкциите, които се предават гласово. Следните елементи следва винаги да бъдат повтаряни с цел сверяване:

- а) разрешения за маршрути от КВД;
- б) разрешения и инструкции за навлизане, приземяване, излитане, излизане извън пистата, пресичане, рулиране и отклонение от пистата; и
- в) писта в употреба, настройки на висотомера, кодове за SSR, новоопределени канали за комуникация, инструкции за нивото, инструкции за скоростта и поддържането на курса; и
- г) нива на преминаване, независимо дали са издадени от ръководителя или се съдържат в излъчванията на ATIS.

2.4.4.1.1 Други разрешения или инструкции, включително разрешенията под условие и инструкциите за рулиране, се повтарят с цел сверяване или се признават по начин, който ясно показва, че са разбрани и ще се спазват.

2.4.4.1.2 Ръководителят изслушва повторението с цел сверяване, за да удостовери, че разрешението или инструкцията са разбрани правилно от полетния екипаж и предприема незабавни действия за коригиране на установените по време на проверката несъответствия.

- 2.4.4.2 Не е необходимо гласово повторение с цел сверяване на съобщения за комуникация по линия за предаване на данни между ръководителите на полети и пилотите, освен ако не е посочено друго от доставчика на аеронавигационно обслужване.
- 2.4.5 Координация на разрешенията
- 2.4.5.1 Разрешението по контрол на въздушното движение се координира между отделите за контрол на въздушното движение с цел покриване на целия маршрут на въздухоплавателно средство или на конкретна част от него, както се посочва в разпоредби от 2.4.5.1.1 до 2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Въздухоплавателно средство получава разрешение за целия маршрут до летището за първо планирано кацане:
- а) когато е възможно, преди излитане, с цел координация на разрешението между всички отдели, под контрола на които ще бъде въздухоплавателното средство; или
  - б) когато е налице основателна увереност, че между отделите, под контрола на които ще бъде въздухоплавателното средство, ще бъде осъществена предварителна координация.
- 2.4.5.2 Когато координацията съгласно точка 2.4.5.1.1 не е постигната или не се предвижда, въздухоплавателното средство получава разрешение до момента, до който е налице основателна увереност във връзка с координацията. Преди този момент или в такъв момент въздухоплавателното средство получава допълнително разрешение наред с инструкциите, които се издават по целесъобразност.
- 2.4.5.2.1 Когато отделът за ОВД определи, въздухоплавателното средство осъществява контакт с по-низшестоящ отдел за контрол на въздушното движение с цел получаване на разрешение от по-низша инстанция преди преминаване на точката на прехвърляне на контрола.
- 2.4.5.2.1.1 Въздухоплавателно средство поддържа необходимата двупосочна комуникация с настоящия отдел за контрол на въздушното движение, докато получи разрешение от по-низша инстанция.
- 2.4.5.2.1.2 Разрешение, издадено като разрешение от по-низша инстанция, следва да бъде ясно идентифицирано от пилота като такова.
- 2.4.5.2.1.3 Освен ако не са координирани, разрешенията от по-низша инстанция не следва да влияят на първоначалния профил на полета на въздухоплавателно средство във всяко въздушно пространство, различно от това на отдела за контрол на въздушното движение, който отговаря за осигуряването на разрешението от по-низша инстанция.
- 2.4.5.3 Когато въздухоплавателно средство възнамерява да излети от летище в зоната за контрол и да навлезе в друга зона на контрол в рамките на тридесет минути или в друг конкретен период от време, договорен между въпросните центрове за контрол, координацията с центъра за контрол във втората зона се извършва преди издаване на разрешението за излитане.
- 2.4.5.4 Когато въздухоплавателно средство възнамерява да напусне зона за контрол на полети извън контролираното въздушно пространство и впоследствие отново навлезе в същата или в друга зона за контрол, може да бъде издадено разрешение от момента на излитане от летището на първо планиране приземяване. Такова разрешение или корекции в него се прилагат единствено за онези части от полета, които се извършват в рамките на контролирано въздушно пространство.

## **2.5 Контрол на лицата и превозните средства в летищата**

2.5.1 Движението на лица или превозни средства, включително теглени въздухоплавателни средства, по маневрената площ на летището се контролира от контролната кула на летището при необходимост, с цел да се избегне дебнеша ги опасност или да се предотврати приземяване, рулиране или излитане.

2.5.2 При условия, при които са в ход процедурите при намалена видимост:

- а) лицата и превозните средства, които осъществяват дейност по маневрената площ на дадено летище, се ограничават до необходимия минимум и следва да се обърне специално внимание на изискванията за защита на ILS/MLS чувствителна зона/чувствителни зони, когато са в ход условия за подход и кацане в категория II или категория III;
- б) съгласно разпоредбите в точка 2.5.3 минималното ешелониране между превозните средства и рулиращо въздухоплавателно средство е както е посочено от доставчика на аеронавигационно обслужване и одобрено от компетентния орган, като са взети предвид наличните средства;
- в) когато смесени условия за подход и кацане в ILS и MLS и категория II или категория III се изпълняват непрекъснато на една и съща писта, по-ограничаващите, критични и чувствителни области от ILS или MLS се защитават.

2.5.3 Аварийните автомобили за оказване на съдействие на въздухоплавателно средство в беда имат приоритет пред цялото останало наземно движение.

2.5.4 Съгласно разпоредбите в точка 2.5.3 превозните средства по маневрената площ е необходимо да спазват следните правила:

- а) превозните средства и превозните средства, теглещи въздухоплавателни средства, дават път на кацащите, излитащи или рулиращи въздухоплавателни средства;
- б) превозни средства дават път на други превозни средства, теглещи въздухоплавателни средства;
- в) превозни средства дават път на други превозни средства в съответствие с инструкциите на отделите на обслужване на въздушното движение;
- г) при спазване на разпоредбите на букви а), б) и в), превозните средства и превозните средства, теглещи въздухоплавателни средства, спазват инструкциите на контролната кула на летището.

## **2.6 Специални полети по правилата за визуални полети в зоните за контрол**

2.6.1 Специалните полети по правилата за визуални полети могат да получат разрешение за изпълнение в зона за контрол съгласно разрешение по КВД. Освен ако не е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи като медицински полети, операции за търсене и спасяване и противопожарна безопасност, се прилагат следните допълнителни условия:

- а) от пилота:
  - i) чисто от облаци и по линията на видимост на повърхността;
  - ii) видимостта при полета е не по-малко от 1500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;



- iii) при скорост от 140 kts IAS или по-малко да се осигурява възможност за наблюдение на друго движение и на препятствия навреме с цел да се избегне сблъсък; и
- б) от КВД:
  - i) само през деня, освен ако не е разрешено друго от компетентния орган;
  - ii) видимостта на земята не е по-малко от 1500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;
  - iii) долната граница на облаците е не по-малко от 180 m (600 ft).

### **Глава 3 — Полетно информационно обслужване**

#### **3.1 Приложение**

- 3.1.1 Полетното информационно обслужване се осигурява от подходящите отдели за обслужване на въздушното движение за всички въздухоплавателни средства, които е възможно да бъдат засегнати от информацията и:
  - а) на които се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение; или
  - б) които по друг начин са известни на отделите за обслужване на въздушното движение.
- 3.1.2 Приемането на полетно информационно обслужване не освобождава от отговорност командира на въздухоплавателно средство и той следва да вземе окончателното решение във връзка с всяка предложена промяна в полетния план.
- 3.1.3 Когато отделите за обслужване на въздушното движение осигуряват както полетно информационно обслужване, така и обслужване по контрол на въздушното движение, осигуряването на обслужване по контрол на въздушното движение има предимство пред осигуряването на полетно информационно обслужване, когато осигуряването на обслужване по контрол на въздушното движение налага това.

#### **3.2 Приложно поле на полетното информационно обслужване**

- 3.2.1 Полетното информационно обслужване включва осигуряване на следното:
  - а) информация SIGMET и AIRMET;
  - б) информация относно вулканична дейност преди изригване, вулканично изригване и облаци от вулканична пепел;
  - в) информация във връзка с отделянето в атмосферата на радиоактивни материали или токсични химикали;
  - г) информация относно промените в наличието на радионавигационно обслужване;
  - д) информация относно промените в условията на летищата и свързаните с тях съоръжения, включително информация относно състоянието на работните площи на летищата при сняг, лед или сериозно наводнение;
  - е) информация относно безпилотните свободни аеростати;както и всяка друга информация, която може да повлияе на безопасността.
- 3.2.2 Освен посоченото в точка 3.2.1, полетното информационно обслужване на полети включва предоставянето на информация относно:

- а) докладваните атмосферни условия или прогнозата за атмосферните условия на летището на излитане, летището на кацане и на запасните летища;
- б) опасностите от сблъсък за въздухоплавателните средства, извършващи полети във въздушно пространство класове „С“, „D“, „E“, „F“ и „G“;
- в) за полети над водни повърхности, доколкото е практично и при поискване от пилота, всяка налична информация като радиопозивна, местоположение, действителна траектория, скорост и т.н. на надводните съдове в района.

3.2.3 Полетното информационно обслужване на полети по правилата за визуални полети включва освен посоченото в точка 3.2.1 и предоставяне на налична информация относно движението и атмосферните условия по маршрута на полета, които е възможно да направят извършването на полета по правилата за визуални полети неизпълнимо.

### **3.3 Автоматична информация за летищен терминал (ATIS)**

3.3.1 Използване на съобщения от ATIS при насочено предаване на искания/отговори

3.3.1.1 При поискване от пилота, приложимите съобщения от ATIS се предават от съответния отдел за обслужване на въздушното движение.

3.3.1.2 Когато се предоставя Voice-ATIS и/или D-ATIS:

- а) въздухоплавателното средство потвърждава приемането на информацията при установяване на комуникация с отдела за ОВД, осигуряващ контрол на въздушното движение, контролната кула на летището или Летищната служба за полетна информация (AFIS) по целесъобразност; и
- б) съответният отдел за обслужване на въздушното движение, когато отговаря на въздухоплавателно средство, потвърждаващо получаването на съобщение от ATIS или, в случай на приземяващо се въздухоплавателно средство, в момент, който може да бъде посочен от компетентния орган, предоставя на въздухоплавателното средство актуалните настройки на висотомера.

3.3.1.3 Информацията, съдържаща се в настоящата ATIS, чието получаване е потвърдено от въпросното въздухоплавателно средство, не трябва да бъде включено в насоченото предаване към въздухоплавателното средство с изключение на настройките на висотомера, които предоставят в съответствие с точка 3.3.1.2.

3.3.1.4 Ако въздухоплавателно средство потвърди получаването на ATIS, която вече не е актуална, всеки елемент от информацията, който се нуждае от актуализация, се предава незабавно на въздухоплавателното средство.

3.3.2 ATIS за пристигащо и заминаващо въздухоплавателно средство

3.3.2.1 Съобщенията от ATIS, съдържащи информация за пристигане и заминаване, включват следните елементи в изброения ред:

- а) наименование на летището;
- б) показател за пристигане и/или заминаване;
- в) вид договор, ако комуникацията се осъществява чрез D-ATIS;
- г) идентификатор;
- д) време на наблюдение, ако е подходящо;
- е) вид очакван/и подход/и;
- ж) използвана писта/писти; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;

- з) сериозни условия на повърхността на пистата и спирачни действия по целесъобразност;
- и) отлагане на задържането, ако е подходящо;
- й) ниво на преход, където е приложимо;
- к) друга основна информация във връзка с експлоатацията;
- л) посока и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и, когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и е необходима информация от операторите на въздухоплавателни средства, посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;
- м) видимост и RVR, когато е приложимо; (<sup>3</sup>)
- н) атмосферните условия в момента; (\*)
- о) облаци под 1500 m (5000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, което от двете е по-голямо; кълбестождовни; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е налична; (\*)
- п) температура на въздуха;
- р) температура на точката на оросяване;
- с) настройки на висотомера;
- т) всяка налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за подход и първоначален набор на височина, включително срез на вятъра, и информация относно последните атмосферни условия от значение за експлоатацията;
- у) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и
- ф) специфични инструкции във връзка с ATIS.

### 3.3.3 ATIS за пристигащо въздухоплавателно средство

#### 3.3.3.1 Съобщенията от ATIS, съдържащи единствено информация за пристигане, включват следните елементи в изброения ред:

- а) наименование на летището;
- б) показател за пристигане;
- в) вид договор, ако комуникацията се осъществява чрез D-ATIS;
- г) идентификатор;
- д) време на наблюдение, ако е подходящо;
- е) вид очакван/и подход/и;
- ж) основна/основни писта/писти за кацане; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;
- з) сериозни условия на повърхността на пистата и спирачни действия по целесъобразност;

---

<sup>3</sup> \*) Тези елементи се заменят с понятието „CAVOK“, когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост от 10 km или повече и най-ниска видимост, която не е докладвана; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

- и) отлагане на задържането, ако е подходящо;
- й) ниво на преход, където е приложимо;
- к) друга основна информация във връзка с експлоатацията;
- л) посока и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и, когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и е необходима информация от операторите на въздухоплавателни средства, посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;
- м) видимост и RVR, когато е приложимо; (\*)
- н) атмосферните условия в момента; (4)
- о) облаци под 1500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, което от двете е по-голямо; кълбестождовни; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е налична; (\*)
- п) температура на въздуха;
- р) температура на точката на оросяване;
- с) настройки на висотомера;
- т) всяка налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за подход, включително срез на вятъра, и информация относно последните атмосферни условия от значение за експлоатацията;
- у) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и
- ф) специфични инструкции във връзка с ATIS.

### 3.3.4 ATIS за заминаващо въздухоплавателно средство

#### 3.3.4.1 Съобщенията от ATIS, съдържащи единствено информация за заминаване, включват следните елементи в изброения ред:

- а) наименование на летището;
- б) показател за заминаване;
- в) вид договор, ако комуникацията се осъществява чрез D-ATIS;
- г) идентификатор;
- д) време на наблюдение, ако е подходящо;
- е) писта/писти използвана/използвани за излитане; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;
- ж) сериозни условия на повърхността на пистата/пистите, използвани за излитане, и спирачни действия по целесъобразност;
- з) отлагане на заминаването, ако е подходящо;
- и) ниво на преход, където е приложимо;
- й) друга основна информация във връзка с експлоатацията;

---

<sup>4</sup> \*) Тези елементи се заменят с понятието „CAVOK“, когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост от 10 km или повече и най-ниска видимост, която не е докладвана; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

- к) посока и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и, когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и е необходима информация от операторите на въздухоплавателни средства, посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;
- л) видимост и RVR, когато е приложимо; (\*)
- м) атмосферните условия в момента; (5)
- н) облаци под 1500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, което от двете е по-голямо; кълбестождовни; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е налична; (\*)
- о) температура на въздуха;
- п) температура на точката на оросяване;
- р) настройки на висотомера;
- с) всяка налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за първоначален набор на височина, включително срез на вятъра;
- т) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и
- у) специфични инструкции във връзка с ATIS.

## Глава 4 — Аварийно-оповестително обслужване

### 4.1 Приложение

4.1.1 Аварийно-оповестителното обслужване се осигурява от отделите за обслужване на въздушното движение:

- а) за всички въздухоплавателни средства, на които се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение;
- б) доколкото е възможно, за всички останали въздухоплавателни средства, които са изпратили полетен план и са известни по друг начин на обслужването на въздушното движение; и
- в) за всички въздухоплавателни средства, за които е известно или се смята, че са обект на противозаконни действия.

### 4.2 Информация за въздухоплавателно средство, изпълняващо полет в близост до въздухоплавателно средство в състояние на извънредна ситуация

4.2.1 Когато отдел за обслужване на въздушното движение установи, че въздухоплавателно средство се намира в състояние на извънредна ситуация, други въздухоплавателни средства, за които е известно, че се намират в близост до въпросното въздухоплавателно средство, с изключение на предвиденото в точка 4.2.2, получават информация относно естеството на извънредната ситуация, доколкото е възможно.

4.2.2 Когато отдел за обслужване на въздушното движение научи или счита, че въздухоплавателно средство е обект на противозаконни действия, в комуникациите

---

<sup>5</sup> \*) Тези елементи се заменят с понятието „CAVOK“, когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост от 10 km или повече и най-ниска видимост, която не е докладвана; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

въздух-земя на отдела за ОВД не се посочва естеството на извънредната ситуация, освен ако не е посочено първо от въпросното въздухоплавателно средство и не е сигурно, че такова позоваване няма да усложни ситуацията.

## **Глава 5 — Метеорологично обслужване — Наблюдение на въздухоплавателни средства и доклади чрез гласова комуникация**

### **5.1 Видове наблюдение на въздухоплавателни средства**

5.1.1 По време на всяка фаза от полета се извършва следното наблюдение на въздухоплавателните средства:

- а) специално наблюдение на въздухоплавателни средства; и
- б) друго непланово наблюдение на въздухоплавателни средства.

### **5.2 Специално наблюдение на въздухоплавателни средства**

5.2.1 Специално наблюдение се извършва и докладва от всички въздухоплавателни средства, когато възникнат или се наблюдават следните условия:

- а) умерена или силна турбуленция; или
- б) умерено или силно обледеняване; или
- в) огромни вълни; или
- г) бури без градушки, които са със затъмнени, структурирани, широко разпространени очертания или са внезапни; или
- д) бури с градушки, които са със затъмнени, структурирани, широко разпространени очертания или са внезапни; или
- е) силни пясъчни бури; или
- ж) облак от вулканична пепел; или
- з) вулканична дейност преди изригване или вулканично изригване.

5.2.2 Компетентните органи при необходимост определят други условия, които се докладват, когато възникнат или се наблюдават.

### **5.3 Друго непланово наблюдение на въздухоплавателни средства**

5.3.1 В случай че възникнат други метеорологични условия, които не са изброени в точка 5.2.1, напр. срез на вятъра, но които според командира могат да повлияят на безопасността или да окажат значително въздействие върху ефикасността на други операции на въздухоплавателното средство, командирът информира съответния отдел за обслужване на въздушното движение веднага щом бъде възможно.

### **5.4 Докладване на наблюденията на въздухоплавателни средства чрез гласова комуникация**

5.4.1 Наблюденията на въздухоплавателно средство се докладват по време на полет и по време на наблюдението или по възможност скоро след това.

5.4.2 Наблюденията на въздухоплавателно средство се докладват като доклади за полети и спазват техническите спецификации в Допълнение 5.

## **5.5 Обмен на доклади за полети**

5.5.1 Отделите за ОВД предават при първа възможност специалните и непланови доклади за полетите на:

- а) други засегнати въздухоплавателни средства;
- б) съответната метеорологична служба (MWO); и
- в) на другите засегнати отдели за ОВД.

5.5.2 Предаването на въздухоплавателните средства се повтаря с честота и в продължение на период от време, които се определят от въпросния отдел за ОВД.

**ДОПЪЛНЕНИЕ 4 — КЛАСОВЕ ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО — ОБСЛУЖВАНЕ И ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПОЛЕТИТЕ**

*(отнася се за част Б, глава 1, 1.2.1)*

<i>Клас</i>	<i>Вид полет</i>	<i>Осигурено ешелониране</i>	<i>Обслужване</i>	<i>Ограничение на скоростта (*)</i>	<i>Радиокомуникация Изискване за способност</i>	<i>Непрекъснатата двупосочна гласова комуникация въздух-земя</i>	<i>Подлежи на разрешение по КВД</i>
<b>A</b>	Единствено полети по правилата за летене по прибори	Всички въздухоплавателни средства	Контрол на въздушното движение	Не е приложимо	Да	Да	Да
<b>B</b>	Полети по правилата за летене по прибори	Всички въздухоплавателни средства	Контрол на въздушното движение	Не е приложимо	Да	Да	Да
	Полети по правилата за визуални полети	Всички въздухоплавателни средства	Контрол на въздушното движение	Не е приложимо	Да	Да	Да



<i>Клас</i>	<i>Вид полет</i>	<i>Осигурено ешелониране</i>	<i>Обслужване</i>	<i>Ограничение на скоростта (*)</i>	<i>Радиокомуникация Изискване за способност</i>	<i>Непрекъсната двупосочна гласова комуникация въздух-земя</i>	<i>Подлежи на разрешение по КВД</i>
<b>С</b>	Полети по правилата за летене по прибори	Полети по правилата за летене по прибори от прибори Полети по правилата за летене по прибори от прибори Полети по правилата за летене по прибори от прибори Полети по правилата за визуални полети	Контрол на въздушното движение	Не е приложимо	Да	Да	Да
	Полети по правилата за визуални полети	Полети по правилата за визуални полети от прибори Полети по правилата за летене по прибори	1) Контрол на въздушното движение за ешелониране от полети по правилата да летене по прибори; 2) Информация за движението на полети по правилата за визуални полети/полети по правилата за визуални полети (и съвети във връзка с избягване на движението при поискване)	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да

<i>Клас</i>	<i>Вид полет</i>	<i>Осигурено ешелониране</i>	<i>Обслужване</i>	<i>Ограничение на скоростта (*)</i>	<i>Радиокомуникация Изискване за способност</i>	<i>Непрекъснатата двупосочна гласова комуникация въздух-земя</i>	<i>Подлежи на разрешение по КВД</i>
<b>D</b>	Полети по правилата за летене по прибори	Полети по правилата за летене по прибори от полети по правилата за летене по прибори	Контрол на въздушното движение, информация във връзка с движението на полети по правилата за визуални полети (и съвети във връзка с избягване на движението при поискване)	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
	Полети по правилата за визуални полети	Нула	Информацията за движението на полети по правилата за летене по прибори/полети по правилата за визуални полети и полети по правилата за визуални полети (и съвети във връзка с избягване на движението при поискване)	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
<b>E</b>	Полети по правилата за летене по прибори	Полети по правилата за летене по прибори от полети по правилата за летене по прибори	Контрол на въздушното движение и, доколкото е възможно, информация във връзка с движението на полети по правилата за визуални полети	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
	Полети по правилата за визуални полети	Нула	По възможност, информация във връзка с движението	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не

<i>Клас</i>	<i>Вид полет</i>	<i>Осигурено ешелониране</i>	<i>Обслужване</i>	<i>Ограничение на скоростта (*)</i>	<i>Радиокомуникация Изискване за способност</i>	<i>Непрекъсната двупосочна гласова комуникация въздух-земя</i>	<i>Подлежи на разрешение по КВД</i>
<b>F</b>	Полети по правилата за летене по прибори	Полети по правилата за летене по прибори от прибори за летене по прибори, доколкото е възможно	Контрол на въздушното движение чрез съвети; полетно информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Да (***)	Не (***)	Не
	Полети по правилата за визуални полети	Нула	Полетно информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
<b>G</b>	Полети по правилата за летене по прибори	Нула	Полетно информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Да (**)	Не (**)	Не
	Полети по правилата за визуални полети	Нула	Полетно информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не

<i>Клас</i>	<i>Вид полет</i>	<i>Осигурено ешелониране</i>	<i>Обслужване</i>	<i>Ограничение на скоростта (*)</i>	<i>Радиокомуникация Изискване за способност</i>	<i>Непрекъснатата двупосочна гласова комуникация въздух-земя</i>	<i>Подлежи на разрешение по КВД</i>
(*) Когато нивото на преходната височина е по-малко от 3050 m (10 000 ft) AMSL, полетно ниво 100 трябва да се използва вместо 10 000 ft.							
(**) Пилотът осъществяват непрекъснато наблюдение на гласовата комуникация въздух-земя и при необходимост установява двупосочна комуникация по съответния канал за комуникация в RMZ.							
(***) Гласови комуникации въздух-земя задължителни за всички полети, участващи в предоставянето на съвети. Пилотите осъществяват непрекъснато наблюдение на гласовата комуникация въздух-земя и при необходимост установяват двупосочна комуникация по съответния канал за комуникация в RMZ.							

## ДОПЪЛНЕНИЕ 5

### ИЗИСВАНИЯ ОТНОСНО АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЯТА НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА И ДОКЛАДИТЕ ЧРЕЗ ГЛАСОВИ КОМУНИКАЦИИ

#### **1. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДИТЕ ЗА ПОЛЕТИТЕ**

##### **1.1 СПЕЦИАЛНИ ДОКЛАДИ ЗА ПОЛЕТИТЕ**

1.1.1 Елементите, съдържащи се в специалните доклади за полетите, са следните:

Идентификатор на вида съобщение

Раздел 1 (Информация относно местоположението)

Идентификация на въздухоплавателно средство

Местоположение или ширина и дължина

Време

Ниво или обхват на нива

Раздел 3 (Метеорологична информация)

Условие, пораждащо издаването на специален доклад за полети, което следва да бъде избрано от списъка, представен в част Б, глава 5, параграф 5.2.1.

#### **2. СПЕЦИФИЧНИ РАЗПОРЕДБИ ВЪВ ВРЪЗКА С ДОКЛАДВАНЕТО НА СРЕЗ НА ВЯТЪРА И ВУЛКАНИЧНА ПЕПЕЛ**

##### **2.1 Докладване на срез на вятъра**

2.1.1 При докладване на наблюдението от въздухоплавателно средство на срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход се включва вида на въздухоплавателното средство.

2.1.2 Когато в прогнозата се докладва за условия за срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход, но те не са налице, командирът информира съответния отдел за обслужване на въздушното движение при първа възможност, освен ако командирът не е научил, че съответният отдел за обслужване на въздушното движение вече е информиран за това от друго въздухоплавателно средство.

##### **2.2 Докладване на вулканична дейност след полет**

2.2.1 При пристигане на полет на летището, изготвеният доклад за вулканична дейност се предоставя незабавно от оператора на въздухоплавателно средство или от член на полетния екипаж на летищната метеорологична служба, или ако пристигащите членове на полетния екипаж нямат достъп до такава служба, попълненият формуляр се разглежда в съответствие с местните разпоредби, изготвени от метеорологичния орган и оператора на въздухоплавателно средство.

2.2.2 Попълненият доклад за вулканична дейност, получен от метеорологична служба, се предава незабавно на службата за метеорологично наблюдение, отговаряща за метеорологичното наблюдение на района на полетната информация, в който се наблюдава вулканична дейност.

### *Допълнение към Приложението*

Списък на общо договорените разлики за сведение на ИКАО по член 5 от настоящия регламент:

#### **ЧАСТ Б**

**Разлики между Част Б и международните стандарти, които се съдържат в Приложение 11 (13-то издание, до и включително Изменение 47-Б) и Приложение 3 (17-то издание, до и включително Изменение 75) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.**

<p><b>Разлика A11-01</b> Приложение 11 на ИКАО Глава 2</p>	<p>Нова разпоредба. В регламента на Съюза, параграф 1.5.1.1.2, който се основава на Приложение 11 на ИКАО, параграф 2.24.1.1.1, бележка, се посочва:</p> <p>1.5.1.1.2 Изискванията в букви г) и д) се прилагат също така и за отделите за обслужване на въздушното движение, информирани в съответствие с буква в).</p>
<p><b>Разлика A11-02</b> Приложение 11 на ИКАО Глава 2</p>	<p>Нова разпоредба. В регламента на Съюза, параграф 1.5.1.1.3, който се основава на Приложение 11 на ИКАО, параграф 2.24.1.1.2 и параграф 2.24.1.1, бележка, се посочва:</p> <p>1.5.1.1.3 Когато местоположението на въздухоплавателното средство бъде установено, отделът за обслужване на въздушното движение:</p> <p>а) информира въздухоплавателното средство относно неговото местоположение и относно коригиращите действия, които следва да бъдат предприети. Тази информация се предоставя незабавно, след като отделът за ОВД узнае, че е възможно прихващане или друга опасност във връзка с безопасността на въздухоплавателното средство; и</p> <p>б) при необходимост предоставя на другите отдели за обслужване на въздушното движение и на съответните военни отдели необходимата информация във връзка с отклоненото въздухоплавателно средство и всяка информация, която се предоставя на това въздухоплавателно средство.</p> <p>Нова разпоредба. В регламента на Съюза, параграф 1.5.1.3, който се</p>

<p><b>Разлика A11-03</b></p> <p>Приложение 11 на ИКАО</p> <p>Глава 2</p>	<p>основава на Приложение 11 на ИКАО, параграф 2.23.3, бележка 1, и параграф 2.24.1.3, се посочва:</p> <p>1.5.1.3 В случай на отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство следва да бъде взета предвид възможността за противозаконни действия във въздухоплавателното средство. Ако отделът за обслужване на въздушното движение сметне, че отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство може да бъде предмет на противозаконни действия, съответният определен от държавата орган следва да се информира незабавно в съответствие с договорените на местно равнище процедури.</p> <p>Нова разпоредба. В регламента на Съюза, параграф 2.2.2 се посочва:</p>
<p><b>Разлика A11-04</b></p> <p>Приложение 11 на ИКАО</p> <p>Глава 3</p>	<p>2.2.2 Разрешенията, които се издават от отделите за контрол на въздушното движение, осигуряват ешелониране:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) между всички полети във въздушно пространство клас „А“ и „В“;</li> <li>б) между полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство класове „С“, „D“ и „Е“;</li> <li>в) между полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство клас „С“;</li> <li>г) между полети по правилата за летене по прибори и специални полети по правилата за визуални полети;</li> <li>д) между специални полети по правилата за визуални полети, освен ако не е предвидено друго от компетентния орган;</li> </ul> <p>с изключение, когато при поискване от пилота на въздухоплавателно средство и при съгласие от пилота на другото въздухоплавателно средство и съгласно предписанието на компетентния орган за изброените в буква б) по-горе случаи във въздушно пространство класове „D“ и „Е“, полет може да получи разрешение за поддържане на собствено отстояние по отношение на конкретна част от полета под 3050 m (10 000 ft) по време на излитане или кацане, през деня при визуални метеорологични условия.</p>



<p><b>Разлика A11-05</b></p> <p>Приложение 11 на ИКАО Глава 3</p>	<p>В регламента на Съюза, параграф 2.4.4.1 се посочва (с допълнението към стандарта на ИКАО в Приложение 11, 3.7.3.1 на подчертания текст):</p> <p>2.4.4 Повтаряне на разрешения с цел сверяване и информация, свързана с безопасността</p> <p>2.4.4.1 Полетният екипаж повтаря с цел сверяване на контрольора на въздушното движение свързаните с безопасността части от разрешенията по КВД и инструкциите, които се предават гласово. Следните елементи следва винаги да бъдат повтаряни с цел сверяване:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) разрешения за маршрути от КВД;</li> <li>б) разрешения и инструкции за навлизане, приземяване, излитане, излизане извън пистата, пресичане, рулиране и отклонение от пистата; и</li> <li>в) писта в употреба, настройки на висотомера, кодове за SSR, <u>новоопределени канали за комуникация</u>, инструкции за нивото, инструкции за скоростта и поддържането на курса; и</li> <li>г) нива на преминаване, независимо дали са издадени от ръководителя или се съдържат в излъчванията на ATIS.</li> </ul>
<p><b>Разлика A11-06</b></p> <p>Приложение 11 на ИКАО Глава 3</p>	<p>В регламента на Съюза, параграф 2.4.4.1.1 се посочва (с допълнението към стандарта на ИКАО в Приложение 11, 3.7.3.1 на подчертания текст):</p> <p>2.4.4.1.1 Други разрешения или инструкции, включително разрешенията под условие <u>и инструкциите за рулиране</u>, се повтарят с цел сверяване или се признават по начин, който ясно показва, че са разбрани и ще се спазват.</p>
<p><b>Разлика A11-07</b></p> <p>Приложение 11 на ИКАО Глава 3</p>	<p>Нова разпоредба. В регламента на Съюза, параграф 2.6 се посочва:</p> <p><b>2.6 Специални полети по правилата за визуални полети в зоните за контрол</b></p> <p>2.6.1 Специалните полети по правилата за визуални полети могат да получат разрешение за изпълнение в зона за контрол съгласно разрешение по КВД. Освен ако не е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи като медицински полети, операции за търсене и спасяване и противопожарна безопасност, се прилагат следните допълнителни условия:</p>

<p><b>Разлика A11-08</b> Приложение 11 на ИКАО Глава 4</p> <p><b>Разлика A3-01</b> Приложение 3 на ИКАО Глава 5</p>	<p>а) от пилота:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) чисто от облаци и по линията на видимост на повърхността;</li> <li>ii) видимостта при полета е не по-малко от 1500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;</li> <li>iii) при скорост от 140 kts IAS или по-малко да се осигурява възможност за наблюдение на друго движение и на препятствия навреме с цел да се избегне сблъсък; и</li> </ul> <p>б) от КВД:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) само през деня, освен ако не е разрешено друго от компетентния орган;</li> <li>ii) видимостта на земята не е по-малко от 1500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;</li> <li>iii) долната граница на облаци е не по-малко от 180 m (600 ft).</li> </ul> <p>Нова разпоредба. В регламента на Съюза, параграф 3.1.2, който се основава на Приложение 11 на ИКАО, параграф 4.1.1, бележка, се посочва:</p> <p>3.1.2 Приемането на полетно информационно обслужване не освобождава от отговорност командира на въздухоплавателно средство и той следва да вземе окончателното решение във връзка с всяка предложена промяна в полетния план.</p> <p>Нова разпоредба. В регламента на Съюза, параграф 5.2.2 се посочва:</p> <p>5.2.2 Компетентните органи при необходимост определят други условия, които се докладват, когато възникнат или се наблюдават.</p>
---	--