Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

►**B**

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 923/2012 НА КОМИСИЯТА

от 26 септември 2012 година

за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация 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

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 година	L 63	1	6.3.2015 г.
►**M2**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1185 на Комисията от 20 юли 2016 година	L 196	3	21.7.2016 г.
►**M3**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/835 на Комисията от 12 май 2017 година	L 124	35	17.5.2017 г.
►**M4**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията от 14 февруари 2020 година	L 104	1	3.4.2020 г.
►**M5**	изменен с регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1177 на Комисията от 7 август 2020 година	L 259	12	10.8.2020 г.
►**M6**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/886 на Комисията от 26 юни 2020 година	L 205	14	29.6.2020 г.

Поправен със:

►**C1** Поправка, ОВ L 339, 14.12.2016 г., стр. 12 (2016/1185)

▼B

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 923/2012 НА КОМИСИЯТА

от 26 септември 2012 година

за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация 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

(текст от значение за ЕИП)

Член 1

Предмет и обхват

1. Целта на настоящия регламент е да се установят общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, които да се прилагат за общото въздушно движение в обхвата на Регламент (ЕО) № 551/2004.

2. Настоящият регламент се прилага по-специално за ползватели на въздушното пространство и въздухоплавателни средства, участващи в общото въздушно движение:

а) експлоатирани в посока на, в границите на, или извън Съюза;

б) с национални и регистрационни знаци на държава — членка на Съюза, и експлоатирани във всякакво въздушно пространство по начин, който да не противоречи на правилата, публикувани от страната, под чиято юрисдикция е територията, над която се прелита.

▼M2

3. Настоящият регламент също така се прилага за компетентните органи на държавите членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища и наземния персонал, участващ в експлоатацията на въздухоплавателните средства.

4. Настоящият регламент не се прилага за модели на въздухоплавателни средства и въздухоплавателни средства, предназначени за игра. Същевременно, държавите членки се ангажират с въвеждането на национални правила, които гарантират, че моделите на въздухоплавателни средства и въздухоплавателните средства, предназначени за игра, се използват по такъв начин, че да се сведат до минимум рисковете за безопасността на гражданското въздухоплаване, за лицата, имуществото или другите въздухоплавателни средства.

▼B

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „точност“ (accuracy) е степента на съответствие между прогнозната или измерената стойност и действителната стойност;

▼M2

_____

▼B

3. „консултативно въздушно пространство“ (advisory airspace) е въздушно пространство с определени размери или установен маршрут, в границите на което се осигурява консултативно обслужване на въздушното движение;

▼B

4. „консултативно трасе“ (advisory route) е установен маршрут, в границите на който се осигурява консултативно обслужване на въздушното движение;

5. „фигурен пилотаж“ (aerobatic flight) означава целенасочено изпълнявани маневри от въздухоплавателно средство, включващи внезапни изменения на пространствената му позиция, неестествена пространствена позиция или неестествено изменение на скоростта, които не са необходими за нормален полет или за обучение за свидетелства за правоспособност или квалификации, различни от тези за фигурен пилотаж;

6. „летище“ (aerodrome) е определена зона (включително всички сгради, инсталации и оборудване) на земя или вода или на неподвижно съоръжение, неподвижно съоръжение в открито море или плаващо съоръжение, предназначена да бъде използвана, изцяло или частично, за кацане, излитане и движение на въздухоплавателни средства по повърхността;

7. „обслужване по летищен контрол“ (aerodrome control service) означава обслужване по контрол на въздушното движение (КВД) по отношение на летищното движение;

8. „летищна контролна кула“ (aerodrome control tower) е орган, създаден за осигуряване на обслужване по контрол на въздушното движение по отношение на летищното движение;

9. „летищно движение“ (aerodrome traffic) е всяко движение по маневрената площ на летището и всички полети на въздухоплавателни средства в района на дадено летище. Въздухоплавателните средства, експлоатирани в района на дадено летище, включват, но не само, въздухоплавателни средства, влизащи в летищния кръг на полетите или напускащи този кръг;

10. „летищен кръг на полетите“ (aerodrome traffic circuit) е установен маршрут за полет на въздухоплавателните средства, летящи в района на дадено летище;

11. „зона за летищно движение“ (aerodrome traffic zone) е въздушно пространство с определени размери, установено около летище за предпазване на летищното движение;

12. „авиационна работа“ (aerial work) означава полет на въздухоплавателното средство, при който то се използва за специализирани услуги като услугите, свързани със селското стопанство, строителството, фотографията, топографските измервания, наблюдението и патрулирането, търсенето и спасяването, авиационната реклама и т.н.;

13. „Аеронавигационна информация и публикация“ (Aeronautical Information Publication — AIP) е сборник, издаван или одобряван от дадена държава, който съдържа дългосрочна аеронавигационна информация от важно значение за въздушната навигация;

14. „аеронавигационно мобилно обслужване“ (aeronautical mobile service) е мобилно обслужване между аеронавигационните станции и станциите на въздухоплавателните средства или между станциите на въздухоплавателните средства, в което могат да участват станциите на средствата за спасяване; в това обслужване могат да участват и аварийни радиопредаватели за указване на местоположение, които работят на специалните честоти, използвани при бедствия и аварии;

15. „аеронавигационна станция“ (aeronautical station) е наземна станция за аеронавигационно мобилно обслужване. В някои случаи аеронавигационната станция може да бъде разположена на борда на плавателен съд или на платформа в морето;

▼B

16. „самолет“ (aeroplane) е задвижвано от силова установка по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство, получаващо подемната си сила в полет главно от аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при определени условия на полета;

17. „бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха“ (airborne collision avoidance system — ACAS) е система на борда на въздухоплавателното средство, използваща сигналите от транспондера за вторичен обзорен радар (SSR), която функционира независимо от наземното оборудване и предоставя на пилота информация за потенциално конфликтна ситуация с въздухоплавателни средства, оборудвани с транспондери за вторичен обзорен радар;

18. „въздухоплавателно средство“ (aircraft) е всяка машина, която може да се поддържа в атмосферата от реакциите на въздуха, различни от реакциите на въздуха срещу земната повърхност;

19. „адрес на въздухоплавателно средство“ (aircraft address) е уникална комбинация от 24 бита, служеща за обозначаване на въздухоплавателно средство за целите на връзката въздух — земя, навигацията и обзора;

20. „наблюдение от въздухоплавателно средство“ (aircraft observation) е оценката на един или повече метеорологични елементи, извършена от въздухоплавателно средство в полет;

21. „информация за полетите и метеорологичните условия (AIRMET)“ е информацията, издавана от метеорологична служба за следене за наличие или очаквана поява на определени метеорологични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полетите на въздухоплавателни средства на малки височини и които не са били вече включени в прогнозата, предназначена за полети на малки височини в съответния район за полетна информация или негов подрайон;

22. „връзка въздух — земя“ (air-ground communication) е двупосочна връзка между въздухоплавателни средства и станции или пунктове, разположени на земната повърхност;

23. „контролна радиостанция въздух — земя“ (air-ground control radio station) е аеронавигационна далекосъобщителна станция, предназначена главно за осигуряване на връзката по провеждането на полетите и управлението на въздухоплавателните средства в даден район;

24. „доклад за полет“ (air-report) означава доклад от въздухоплавателно средство в полет, изготвен в съответствие с изискванията за местоположение и докладване за експлоатация и/или за метеорологични условия;

▼M2

25. „рулиране по въздуха“ (air-taxiing) е движение на вертолет/вертикално излитащо и кацащо въздухоплавателно средство (VTOL) над повърхността на летището обикновено при наличие на земен ефект и с пътна скорост, по-малка от 37 км/ч (20 kts);

▼B

26. „въздушно движение“ (air traffic) означава всички въздухоплавателни средства в полет или движещи се по маневрената площ на дадено летище;

▼M2

27. „консултативно обслужване на въздушното движение“ (air traffic advisory service) е обслужване, предоставяно в консултативното въздушно пространство за осигуряване на сепарация, доколкото това практически е възможно, между въздухоплавателни средства, изпълняващи полети съгласно полетен план по правилата за полети по прибори (IFR);

▼M2

28. „разрешение по контрол на въздушното движение (КВД)“ (air traffic control (ATC) clearance) е разрешение за дадено въздухоплавателно средство да продължи своя маршрут при условията, определени от орган за контрол на въздушното движение;

▼B

29. „инструкция за контрол на въздушното движение“ (air traffic control instruction) означава разпореждания, издадени от контрола на въздушното движение с цел да се изиска предприемането на конкретно действие от даден пилот;

30. „обслужване по контрол на въздушното движение“ (air traffic control service) е обслужване, предоставяно с цел:

    а) предотвратяване на сблъскване:

        1) между въздухоплавателни средства; и

        2) между въздухоплавателни средства и препятствия по маневрената площ на летището; както и

    б) подреждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение;

31. „орган за контрол на въздушното движение“ (air traffic control unit) е общ термин, означаващ в различните случаи районен контролен център, орган за контрол на подхода или летищна контролна кула;

32. „обслужване на въздушното движение (ОВД)“ (air traffic service — ATS) е общ термин с различно значение според случая — полетно-информационно обслужване, аварийно-оповестително обслужване, консултативно обслужване на въздушното движение, контрол на въздушното движение (контрол на района, контрол на подхода или контрол на летищното движение);

▼M2

33. „въздушни пространства на обслужване на въздушното движение (ATS)“ (air traffic services (ATS) airspaces) означава въздушни пространства с определени размери и азбучно обозначение, в които могат да се осъществяват определени видове полети и за които са установени обслужване на въздушното движение и правила за експлоатация;

34. „пункт за събиране на докладите (ARO) за обслужване на въздушното движение (ATS)“ (air traffic services (ATS) reporting office (ARO)) е орган, създаден с цел получаване на представените преди излитане доклади, свързани с обслужването на въздушното движение, и полетни планове;

34а. „услуга за обзор, предоставяна от обслужването на въздушното движение (ATS)“ означава услуга, предоставяна пряко посредством обзорната система на ATS;

35. „орган за обслужване на въздушното движение (ATS)“ (air traffic services (ATS) unit) е общ термин, означаващ в различните случаи орган за контрол на въздушното движение, център за полетна информация, летищен орган за полетно-информационно обслужване или пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение;

▼B

36. „въздушен път“ (airway) е контролирано въздушно пространство (или негова част) с формата на коридор;

37. „аварийно-оповестително обслужване“ (alerting service) е обслужване, предоставяно с цел уведомяване и оказване на необходимото съдействие на съответните организации, за въздухоплавателни средства, нуждаещи се от помощта на службите за търсене и спасяване;

▼M2

38. „резервно летище“ (alternate aerodrome) е летище, към което дадено въздухоплавателно средство може да продължи полета си, когато стане невъзможно или непрепоръчително то да продължи полета си или да кацне на летището на планирано кацане, на което са налице необходимите услуги и съоръжения, което отговаря на експлоатационните показатели на въздухоплавателното средство и което функционира в разчетното време на използването му. Резервните летища включват, както следва:

    а) резервно летище при излитане (take-off alternate): резервно летище, на което дадено въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако възникне необходимост от това непосредствено след излитането и няма възможност да бъде използвано летището на излитане;

    б) резервно летище по маршрута (en-route alternate): резервно летище, на което дадено въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако по време на пътуването възникне необходимост да се отклони;

    в) резервно летище на летището на местоназначение (destination alternate): резервно летище, на което дадено въздухоплавателно средство ще може да извърши кацане, ако кацането на планираното летище на местоназначение стане невъзможно или непрепоръчително;

▼B

39. „абсолютна височина“ (altitude) е вертикалното разстояние, измерено от средното морско равнище (mean sea level — MSL) до определено ниво, точка или обект, приет за точка;

40. „обслужване по контрол на подхода“ (approach control service) е обслужване по контрол на въздушното движение за долитащи или отлитащи контролирани полети;

41. „орган за контрол на подхода“ (approach control unit) е орган за обслужване по контрол на въздушното движение за контролирани полети, долитащи към или отлитащи от едно или повече летища;

42. „перон“ (apron) е определен район, предназначен за разполагане на въздухоплавателни средства с цел качване или слизане на пътници, товарене или разтоварване на пощенски пратки или товари, зареждане с гориво, паркиране или техническо обслужване;

43. „районен контролен център (РКЦ)“ (area control centre — ACC) е орган, създаден за обслужване по контрол на въздушното движение за контролирани полети в контролираните райони под същата юрисдикция;

44. „обслужване по контрол на района“ е обслужване по контрол на въздушното движение за контролирани полети в контролирани райони;

45. „зонална навигация“ (area navigation — RNAV) означава метод за навигация, който позволява полета на въздухоплавателни средства по всякакъв желан маршрут в обхвата на наземни или космически помощни средства за навигация, или в границите на възможностите на автономни помощни средства, или комбинация от двете;

46. „трасе за ОВД“ (ATS route) е определен маршрут, предназначен за направляване на потока въздушно движение за нуждите на обслужването на въздушното движение;

47. „автоматичен зависим обзор — радиопредаване“ (automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B) е метод, по който въздухоплавателни средства, летищни превозни средства и други обекти могат автоматично в режим на радиопредаване да предават и/или приемат по съответна линия данни за идентификация, местонахождение и допълнителни данни при необходимост;

▼B

48. „автоматичен зависим обзор — контракт“ (automatic dependent surveillance — contract (ADS-C) е средство, чрез което по линия за предаване на данни се обменя информация за условията на договор ADS-C между наземната система и въздухоплавателното средство, като се уточнява при какви условия ще започне предаването на доклади ADS-C и какви данни ще се съдържат в тях;

▼M2

48а. „договор за автоматичен зависим обзор — контракт (ADS-C)“ (automatic dependent surveillance — contract (ADS-C)) е план за докладване, който определя условията за докладване на ADS-C данни (т.е. на данните, изисквани от органа за обслужване на въздушното движение, и честотата на предаване на докладите ADS-C, които трябва да бъдат договорени, преди ADS-C да се използва в обслужването на въздушното движение);

▼B

49. „автоматична информация за летищен терминал (automatic terminal information service — ATIS)“ е автоматично предоставяне на текуща, рутинна информация на пристигащи и заминаващи въздухоплавателни средства в продължение на 24 часа или на определена част от нея:
   а) „автоматична информация за летищен терминал по линия за предаване на данни (Data link-automatic terminal information service (D-ATIS)“ означава предоставяне на ATIS посредством линия за предаване на данни;
   б) „гласова автоматична информация за летищен терминал (Voice-automatic terminal information service (Voice-ATIS)“ означава предоставяне на ATIS посредством непрекъснато повтарящо се гласово предаване;
50. „долна граница на облачността“ (ceiling) е височината над земята или водата на долната граница на най-ниския облачен слой, намиращ се по-ниско от 6 000 m (20 000 ft) и закриващ повече от половината небе;
51. „точка за преминаване“ (change-over point) е точката, в която дадено въздухоплавателно средство, изпълняващо полет по отсечка от трасе за ОВД, определено чрез високочестотни всенасочени радиопредаватели, се очаква да прехвърли основната си навигационна ориентация от средството зад него към средството пред него;
52. „граница за действие на разрешението“ (clearance limit) означава точката, до която даденото на въздухоплавателното средство разрешение по контрол на въздушното движение е валидно;
53. „облак от значение за експлоатацията“ (cloud of operational significance) е облак с височина на долната граница на облаците под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина над морското равнище, като се взема по-голямата от двете стойности, или купесто-дъждовен облак или мощен купест облак на всякаква височина;
54. „код (SSR)“ (code SSR) е номер, присвоен на конкретен многоимпулсен сигнал за отговор, предаван от транспондера в режим A или режим C;
55. „компетентен орган“ (competent authority) е орган, определен от държавата членка за компетентен да осигури съответствие с изискванията на настоящия регламент;
56. „контролиран район“ (control area) е контролирано въздушно пространство, простиращо се нагоре от определена граница над земната повърхност;

▼M4

57. „контролирано летище“ (controlled aerodrome) означава летище, на което се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение на летищния трафик;

▼B

58. „контролирано въздушно пространство“ (controlled airspace) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение в съответствие с класификацията на въздушното пространство;
59. „контролиран полет“ (controlled flight) е всеки полет, който е предмет на разрешение по контрол на въздушното движение;
60. „връзка между ръководителите на полети и пилотите чрез линия за предаване на данни“ (controller-pilot data link communications (CPDLC)“ е средство за комуникация между ръководителя на полети и пилота по линия за предаване на данни за целите на контрола на въздушното движение (КВД);
61. „контролирана зона“ (control zone) е контролирано въздушно пространство, простиращо се от земната повърхност нагоре до определена горна граница;
62. „крейсерски набор“ (cruise climb) е пилотиране на самолет в крейсерски режим, осигуряващо нарастване на абсолютната височина при намаляване масата на самолета;
63. „крейсерско ниво“ (cruising level) е ниво, поддържано в продължение на значителна част от полета;
64. „текущ полетен план (current flight plan — CPL)“ е полетен план, включващ възможните промени, предизвикани от последващи разрешения;
65. „опасна зона“ (danger area) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което за посочени периоди от време може да се осъществява дейност, представляваща опасност за полетите на въздухоплавателни средства;
66. „връзка по линия за предаване на данни“ (data link communications) е форма на комуникация, предназначена за обмен на съобщения по линия за предаване на данни;
67. „стойност“ (datum) означава количество или набор от количества, които могат да служат за справка или като база за изчисляване на други количества;
68. „разрешение от по-низшестоящ орган“ (downstream clearance) означава разрешение, издадено на въздухоплавателно средство от орган за контрол на въздушното движение, който не е настоящият контролиращ орган на това въздухоплавателно средство;
69. „разчетно изтекло време“ (estimated elapsed time) е разчетното време, необходимо за придвижване от една основна точка до друга;
70. „разчетно време за начало на движението“ (estimated off-block time) е разчетното време, в което самолетът ще започне движение, свързано с излитане;

▼M2

71. „разчетно време на долитане (ETA)“ (estimated time of arrival (ETA)) означава за полети по правилата за полети по прибори (ППП) разчетното време, в което въздухоплавателното средство ще долети над точка, определена с използване на навигационни помощни средства, от която започва процедурата за кацане по прибори, а при отсъствието на навигационни помощни средства, свързани с това летище — времето, в което въздухоплавателното средство ще долети над летището. За полети, изпълнявани по правилата за визуални полети (ПВП), това е разчетното време, в което въздухоплавателното средство ще долети над летището;

▼B

72. „предполагаемо време на подход“ (expected approach time) е времето, в което органът за КВД очаква долитащо със закъснение въздухоплавателно средство, задържано над точката за изчакване, да я напусне, за да завърши подхода си за кацане. Действителното време на напускане на точката за изчакване ще зависи от разрешението за подход;

▼B

73. „попълнен полетен план“ (filed flight plan — FPL) е план за полета във вида, представен на органа за обслужване на въздушното движение, попълнен от пилота или упълномощено лице, без каквито и да са последващи промени;

74. „член на летателния екипаж“ (flight crew member) е правоспособен член на екипажа, на когото са възложени задължения от съществено значение за експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство през полетното дежурство;

75. „център за полетна информация“ (flight information centre) е орган, създаден за осигуряване на полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване;

76. „район за полетна информация“ (flight information region) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигурява полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване;

77. „полетно-информационно обслужване“ (flight information service) е обслужване, предоставяно с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасно и ефикасно изпълнение на полетите;

78. „полетно ниво“ (flight level — FL) е повърхност на постоянно атмосферно налягане, отнесена към специфична стойност на налягане, 1013,2 хектопаскала (hPa), и отделена от други такива повърхности посредством определени интервали от налягане;

79. „полетен план“ (flight plan) е специфична информация, предоставяна на органите за обслужване на въздушното движение, отнасяща се за предстоящ полет или част от полет на въздухоплавателно средство;

80. „видимост в полет“ (flight visibility) е видимостта от пилотската кабина на въздухоплавателното средство по направление на полета;

81. „прогноза“ (forecast) е описание на метеорологичните условия, очаквани в конкретен момент или в период от време в определен район или част от въздушното пространство;

82. „приземна видимост“ (ground visibility) е видимост на летището, докладвана от упълномощен наблюдател или от автоматични системи;

83. „курс“ (heading) е направлението на надлъжната ос на въздухоплавателното средство, изразявано обикновено в градуси спрямо северното направление (на истинския, магнитния, компасния или условния меридиан);

84. „относителна височина“ (height) е вертикалното разстояние до дадено ниво, точка или обект, приет за точка, измерено от определена отправна точка;

85. „вертолет“ (helicopter) е по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство, което се поддържа в полет главно чрез реакция на въздуха с един или няколко носещи винта, завъртани от силова установка около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение;

86. „въздушно пространство над открито море“ (high seas airspace) е въздушното пространство извън това над сухоземна територия и териториални морета, както е посочено в Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, Монтего Бей, 1982 г.);

87. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;

▼B

88. „полет по ППП“ (IFR flight) е полет, изпълняван в съответствие с правилата за полети по прибори;

89. „ПМУ“ (IMC) е съкращението, използвано за обозначаване на приборни метеорологични условия;

▼M2

89a. „операция за подход по прибори“ означава подход за кацане и кацане с използване на инструменти за навигационна ориентация въз основа на процедура за подход по прибори. Има два метода за извършване на операции за подход по прибори:

а) двуизмерна (2D) операция за подход по прибори, като се използва само странична навигационна ориентация. и

б) триизмерна (3D) операция за подход по прибори, като се използват както странична, така и вертикална навигационна ориентация;

▼B

90. „процедура за подход по прибори“ (instrument approach procedure — IAP) е поредица от предварително определени маневри, изпълнени по прибори съгласно изискванията за предпазване от препятствия, започваща от точката за начален подход или, ако е приложимо, от началото на определен маршрут за кацане (схема за долитане) и завършваща в точка, в която може да се извърши кацане, или ако такова не се извърши, в точка, за която са валидни критериите за минималната безопасна височина над препятствията при изчакване или по маршрута. Процедурите за подход по прибори се класифицират, както следва:

▼M2

а) процедура за неточен подход (NPA). Процедура за подход по прибори, предназначена за 2D операции за подход по прибори от тип А;

б) процедура за подход с вертикално насочване (APV). Процедура за подход по прибори за навигация на базата на експлоатационните показатели (PBN), предназначена за 3D операции за подход по прибори от тип А;

в) Процедура за точен подход (PA). Процедура за подход по прибори на базата на навигационните системи (ILS, MLS, GLS и SBAS CAT I), предназначена за 3D операции за подход по прибори от тип А или Б;

▼B

91. „приборни метеорологични условия (ПМУ)“ (instrument meteorological conditions — IMC) са метеорологични условия, изразени в стойности за видимост, разстояние до облаците и долната граница на облачността, като те са по-малки от минималните, установени за визуални метеорологични условия;

92. „зона за кацане“ (landing area) е частта от работната площ, която е предназначена за кацане или излитане на въздухоплавателни средства;

93. „ниво“ (level) е общ термин, отнасящ се до вертикалното положение на въздухоплавателно средство в полет, като в различни случаи може да означава относителна височина, абсолютна височина или полетно ниво;

94. „маневрена площ“ (maneuvering area) е частта от летището, изключваща перона, предназначена за излитане, кацане и рулиране на въздухоплавателни средства;

▼M2

94a. „минимален запас от гориво“ е термин, използван, за да се опише ситуация, в която запасът от гориво на въздухоплавателното средство е достигнал състояние, при което то трябва да се приземи на определено летище и допълнително забавяне не е приемливо;

▼B

95. „режим (SSR)“ (mode (SSR) е условен индикатор, отнасящ се към специфични функции на запитващите сигнали, предавани от запитващите устройства на вторичните обзорни радари. Съществуват четири режима, посочени в приложение 10 на ИКАО: A, C, S и смесен режим;

▼M2

95а. „модел на въздухоплавателно средство“ означава безпилотно въздухоплавателно средство, различно от въздухоплавателно средство, предназначено за игра, чиято експлоатационна маса не надвишава границите, предписани от компетентния орган, което е способно на устойчив атмосферен полет и което се използва изключително за демонстрационни или развлекателни дейности;

95б. „планински район“ означава район с променлив релеф, при който денивелацията на релефа надхвърля 900 m (3 000 ft) в рамките на разстояние от 18,5 km (10,0 NM);

▼B

96. „работна площ“ (movement area) е частта от летището, предназначена за излитане, кацане и рулиране на въздухоплавателни средства, състояща се от маневрената площ и перона(ите);

97. „нощ“ (night) е периодът между края на вечерния граждански полумрак и началото на сутрешния граждански полумрак. Когато центърът на слънчевия диск достигне позиция на 6 градуса под хоризонта, гражданският полумрак завършва вечер и започва сутрин;

98. „препятствие“ (obstacle) са всички неподвижни (временни или постоянни) и подвижни обекти или части от тях, които:

а) са разположени в зона, предназначена за движение на въздухоплавателни средства по повърхността; или

б) се възвишават над определена повърхност, предназначена да осигури безопасността на въздухоплавателни средства в полет; или

в) се намират извън горепосочените повърхности и са били оценени като опасни за въздухоплаването;

99. „оперативна площадка“ (operating site) е площадка, избрана от оператора или командира за кацане, излитане и/или подемно-товарни операции;

100. „командир“ (pilot-in-command) е пилотът, определен от оператора, а при въздухоплаване с общо предназначение — от собственика, да ръководи и да отговаря за безопасното изпълнение на полета;

101. „барометрична височина“ (pressure-altitude) е атмосферно налягане, изразено в абсолютна височина, съответстваща на това налягане в стандартна атмосфера съгласно определението в приложение 8, част 1 към Чикагската конвенция;

102. „неразрешена употреба на вещества“ (problematic use of substances) е употребата на едно или няколко психоактивни вещества от авиационния персонал по начин, който:

а) представлява пряка опасност за употребилия ги или застрашава живота, здравето и благополучието на други хора; и/или

б) причинява или задълбочава проблеми или разстройства от професионален, социален, психически или физически характер;

103. „забранена зона“ (prohibited area) е въздушно пространство с установени размери над земната повърхност или териториалните води на страната, в пределите на което полетите на въздухоплавателни средства са забранени;

▼M1

104. „психоактивно вещество“ (psychoactive substance) означава алкохол, опиоиди, канабиноиди, успокоителни и приспивателни, кокаин, други психостимуланти, халюциногени и летливи разтворители, като се изключват кофеинът и тютюнът;

▼B

105. „радар“ (radar) е устройство за радиооткриване, което осигурява информация за отдалечеността, азимута и/или височината на обекти;

106. „задължителна радиозона“ (radio mandatory zone — RMZ) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което наличието и експлоатацията на радиооборудване са задължителни;

107. „радионавигационно обслужване“ е обслужване, предоставящо посредством едно или повече радионавигационни средства насочваща информация или данни относно местоположението с цел ефикасна и безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства;

108. „радиотелефония“ (radiotelephony) е форма на радиовръзка, предназначена главно за обмен на информация в речева форма;

109. „повтарящ се полетен план“ (repetitive flight plan — RPL) е полетен план за често повтарящи се, серийни, изпълнявани по разписание полети с еднакви основни елементи, представен от оператора, за съхранение и многократна употреба от органи за обслужване на въздушното движение;

110. „точка за доклад“ (reporting point) е определено географско място, спрямо което може да бъде докладвано местоположението на въздухоплавателно средство;

111. „ограничена зона“ (restricted area) е въздушно пространство с установени размери над земната повърхност или териториалните води на страната, в пределите на което полетите на въздухоплавателните средства са ограничени съгласно определени условия;

112. „отсечка от маршрута“ (route segment) означава маршрут или част от маршрут на полет обикновено без междинно спиране;

113. „писта за излитане и кацане (ПИК)“ (runway) е определен правоъгълен участък от наземно летище, подготвен за излитане и кацане на въздухоплавателни средства;

▼M2

114. „място за изчакване при пистата за излитане и кацане“ (runway-holding position) е определено място, осигуряващо защита на пистата за излитане и кацане, повърхността за ограничение на препятствията и критичната/чувствителната зона на системата за приземяване по инструменти (ILS)/микровълновата система за приземяване (MLS), на което рулиращите въздухоплавателни средства и превозните средства трябва да спрат и да изчакат, освен ако не е указано друго от летищната контролна кула;

▼B

115. „хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане“ (runway visual range — RVR) е разстоянието, до което пилотът на въздухоплавателно средство, намиращо се на осовата линия на пистата за излитане и кацане, може да види маркировъчните знаци на повърхността на пистата или светлините, които я ограничават или маркират осовата ѝ линия;

▼M2

116. „персонал, свързан с безопасността“ (safety-sensitive personnel) означава лица, които могат да застрашат безопасността на въздухоплаването, ако изпълняват неправилно своите задължения и функции, включително членове на екипажа, персонал по техническо обслужване на въздухоплавателните средства, персонал по експлоатацията на летището, персонал по спасяване, огнеборство и поддръжка, персонал с разрешение за непридружаван достъп до площите за движение и до ръководителите на полети;

▼B

117. „планер“ (sailplane) е по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство, което се поддържа в полет чрез аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател, т.е. включително делтапланери, парапланери и други аналогични въздухоплавателни средства;

118. „вторичен обзорен радар“ (secondary surveillance radar — SSR) е радарна система за наблюдение, използваща предаватели/приемници (запитващи устройства) и транспондери;

119. „информация SIGMET“ (SIGMET information) е 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;

120. „сигнална площадка“ (signal area) е площадка на летището, използвана за разполагане на земна сигнализация;

121. „основна точка“ (significant point) е определено географско място, използвано при определяне на трасе за ОВД или маршрута на полета на въздухоплавателно средство, както и за други цели на навигацията и ОВД;

122. „полет по особени правила за визуални полети“ (special VFR flight) е полет по правила за визуални полети, разрешен от орган за контрол на въздушното движение за изпълнение в границите на контролирана зона при метеорологични условия, които са по-лоши от визуалните метеорологични условия (ВМУ);

123. „отклонено въздухоплавателно средство“ (strayed aircraft) е въздухоплавателно средство, което се е отклонило значително от своята планирана пътна линия или което докладва, че се е изгубило;

124. „обзорен радар“ (surveillance radar) е радарно оборудване, използвано за определяне на местоположението на дадено въздухоплавателно средство по разстояние и азимут;

125. „рулиране“ (taxiing) е движение на въздухоплавателно средство на собствена тяга по повърхността на летище или оперативна площадка, с изключение на излитане и кацане;

126. „път за рулиране“ (taxiway) е определен път на сухопътно летище, предназначен за рулиране на въздухоплавателни средства и служещ за връзка между отделните части на летището, включително:

   а) пътека за рулиране на въздухоплавателното средство към стоянката (aircraft stand taxilane), която е част от перона, обозначена е като път за рулиране и е предназначена за осигуряване само на достъпа на въздухоплавателни средства до стоянките;

   б) перонен път за рулиране (apron taxiway), който е част от системата от пътеки за рулиране, разположен е на перона и е предназначен да осигури маршрута на рулиране през перона;

▼B

в) път за рулиране за бързо излизане (rapid exit taxiway), който е път за рулиране, свързан с ПИК под остър ъгъл, позволяващ на кацащите самолети излизане от ПИК с по-голяма скорост отколкото по други извеждащи пътеки за рулиране, като по този начин се свежда до минимум времето на заемане на ПИК;

127. „територия“ (territory) означава сухопътната територия и прилежащите ѝ териториални води, по отношение на които дадена държава има суверенни права, сюзеренна власт, протекция или мандат;

128. „праг“ (threshold) е началото на частта от пистата, която е използваема за кацане;

129. „общо разчетно изтекло време“ (total estimated elapsed time) означава:

а) за полети по правилата за полети по прибори — разчетното време, необходимо от излитането до прелитането над определена с навигационни средства зададена точка, от която се предвижда да започне процедурата на подхода за кацане по прибори, а ако няма навигационно средство, свързано с летището на местоназначение — до долитането над летището на местоназначение;

б) за полети по правилата за визуални полети (ПВП) — разчетното време от излитането до долитането над летището на местоназначение;

▼M2

129a. „въздухоплавателно средство, предназначено за игра“ означава безпилотно въздухоплавателно средство, проектирано или предназначено за използване — изключително или не — за игра от деца под 14-годишна възраст;

▼B

130. „пътна линия“ (track) е проекцията на траекторията на полета на въздухоплавателно средство върху земната повърхност, направлението на която във всяка нейна точка обикновено се изразява в градуси спрямо северното направление (на истинския, магнитния или условния меридиан);

131. „препоръка за предотвратяване на сблъскване“ (traffic avoidance advice) е препоръка за маневриране, дадена от орган за обслужване на въздушното движение с цел да се помогне на пилота да избегне сблъскване;

132. „информация за движението“ (traffic information) е информация, давана от органа за обслужване на въздушното движение, предупреждаваща пилота за други известни или наблюдавани въздухоплавателни средства в полет или движещи се по маневрената площ на летището, които могат да се намират близо до неговото местоположение или набелязан маршрут за полет, и помагаща на пилота да избегне сблъскване;

133. „точка за предаване на контрола“ (transfer of control point) е определена точка, намираща се по маршрута на полета на въздухоплавателно средство, в която отговорността за обслужването на това въздухоплавателно средство по контрол на въздушното движение се предава от един контролен орган или позиция на следващия(ата);

134. „преходна абсолютна височина“ (transition altitude) е абсолютната височина, на която или под която положението на дадено въздухоплавателно средство във вертикална плоскост се контролира по отношение на абсолютната височина;

135. „преходно ниво“ (transition level) е най-ниското ниво над преходната абсолютна височина, което може да се използва за полет;

▼B

136. „задължителна транспондерна зона“ (transponder mandatory zone — TMZ) означава въздушно пространство с определени размери, в което наличието и експлоатацията на транспондери за докладване на барометричната височина са задължителни;

137. „неидентифицирано въздухоплавателно средство“ (unidentified aircraft) е въздухоплавателно средство, наблюдавано или докладвано да извършва полет в дадена зона, чиято идентичност не е установена;

138. „безпилотен неуправляем аеростат“ (unmanned free balloon) е безмоторно, безпилотно въздухоплавателно средство, което е по-леко от въздуха и се намира в свободен полет;

139. „ПВП“ (VFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети.

140. „полет по ПВП“ (VFR flight) е полет, изпълняван в съответствие с правилата за визуални полети;

141. „видимост“ (visibility) означава видимост за въздухоплавателни цели, която се определя от по-голямата стойност от:

а) най-голямото разстояние, на което черен обект с подходящи размери, разположен в близост до повърхността, може да се види и разпознае, когато се наблюдава на светъл фон;

б) най-голямото разстояние, на което светлини с интензитет около 1 000 кандели (cd) могат да се видят и идентифицират на неосветен фон;

142. „визуални метеорологични условия“ (visual meteorological conditions) са метеорологични условия, изразени в стойности за видимост, разстояние до облаците и долната граница на облачността, съответстващи на установените минимуми или по-високи от тях;

143. „ВМУ“ (VMC) е съкращението, използвано за обозначаване на визуални метеорологични условия.;

▼M4

144. „критична зона“ (critical area) означава зона с определени размери, простираща се около наземното оборудване за точен подход по прибори, в която присъствието на автотранспортни или въздухоплавателни средства ще доведе до недопустимо смущение на насочващите сигнали;

145. „чувствителна зона“ (sensitive area) означава зона, простираща се извън критичната зона, в която паркирането или движението на въздухоплавателни или на автотранспортни средства, или и двете, ще повлияе на насочващия сигнал до степен той да бъде предаден до използващото го въздухоплавателно средство с недопустими смущения.

▼B

Член 3

Съответствие

Държавите членки гарантират съответствието с общите правила и разпоредби, посочени в приложението към настоящия регламент, без да се засягат разпоредбите за гъвкавост, които се съдържат в член 14 от Регламент (ЕО) № 216/2008, и предпазните мерки, съдържащи се в член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

▼B

Член 4

Дерогации за специални операции

▼M2

1. Компетентните органи могат, по собствена инициатива или въз основа на заявления от засегнатите органи, да предоставят освобождаване на отделни субекти или категории субекти, от което и да било от изискванията на настоящия регламент за следните дейности от обществен интерес и за обучението, необходимо за безопасното осъществяване на тези дейности:

▼B

а) полицейски и митнически мисии;

б) мисии за наблюдение на въздушното движение и преследване;

в) мисии за екологичен контрол, осъществявани от държавни органи или от тяхно име;

г) операции за търсене и спасяване;

д) медицински полети;

е) евакуации;

ж) борба с пожари;

з) дерогации, които са необходими, за да се гарантира сигурността на полетите на държавни ръководители, министри и държавни служители от подобен ранг.

2. Компетентният орган, разрешил дерогацията, информира EASA за нейното естество най-късно два месеца, след като дерогацията е одобрена.

3. Настоящият член се прилага, без да се засягат разпоредбите на член 3, и може да се прилага и в случаите, когато дейностите, изброени в параграф 1, не могат да бъдат извършени като оперативно въздушно движение или когато те не могат по друг начин да се ползват от разпоредбите за гъвкавост, които се съдържат в настоящия регламент.

▼M2

Настоящият член не засяга също така експлоатационните минимуми за хеликоптери, съдържащи се в специфичните одобрения, издадени от компетентния орган в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([1]).

▼M4

Член 4а

Аварийна УКВ честота

1. Без да се засяга параграф 2, държавите членки гарантират, че аварийната УКВ честота (121.500 MHz) се използва само за аварийните цели, посочени в точка SERA.14095, буква г) от приложението.

2. По изключение държавите членки могат да разрешат използването на аварийната УКВ честота, упомената в параграф 1, за други цели, различни от посочените в точка SERA.14095, буква г) от приложението, ако те са ограничени до необходимото за осъществяване на тяхното предназначение и с цел да се намали въздействието върху въздухоплавателно средство в бедствие или аварийно състояние и върху работата на органите за обслужване на въздушното движение.

([1]) 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 г., стр. 1).

▼B

Член 5

Разлики

1. След влизането в сила на настоящия регламент и най-късно до датата, на която той става приложим, държавите членки:

а) официално уведомяват ИКАО, че всички нотифицирани преди разлики по отношение на стандартите и препоръчаните практики на ИКАО, които попадат в обхвата на настоящия регламент, са оттеглени с изключение на тези, които се отнасят до основни интереси от политиката за сигурност и отбрана на държавите членки в съответствие с член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004;

б) уведомяват ИКАО за общоприетите разлики, съдържащи се в допълнението към приложението към настоящия регламент.

2. В съответствие с приложение 15 към Чикагската конвенция всяка държава членка публикува чрез своя сборник „Аеронавигационна информация и публикация“ общоприетите разлики, за които е уведомена ИКАО в съответствие с параграф 1, буква б) от настоящия член, както и всякакви други разпоредби, необходими по съображения за въздушна отбрана и сигурност на местно ниво в съответствие с параграф 1, буква а) от настоящия член.

Член 6

Следене на измененията

1. След влизането в сила на настоящия регламент Комисията установява, с подкрепата на Евроконтрол и EASA, постоянен процес:

а) за да се гарантира, че всички изменения, приети в рамките на Чикагската конвенция, които са от значение по отношение на предмета на настоящия регламент, се следят и анализират; както и

б) за изготвяне при необходимост на предложения за изменения в приложението към настоящия регламент.

2. Разпоредбите на член 5 от настоящия регламент, отнасящи се до оттегляне на разлики, уведомяване за тях и публикуване в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“, и на член 7 във връзка с изменения в приложението се прилагат по целесъобразност.

Член 7

Изменения в приложението

1. Внасянето на изменения в приложението се извършва в съответствие с член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

2. Измененията, посочени в параграф 1, могат да включват, но не само: изменения, необходими за гарантиране на последователността на правните разпоредби по време на бъдещо разширяване на съдържанието на настоящия регламент със съответни разпоредби на приложения и документи на ИКАО, различни от приложение 2, или промени, произтичащи от актуализирането на самите горепосочени приложения и документи на ИКАО или от промените в съответната съюзна правна уредба.

Член 8

Преходни и допълнителни мерки

1. Държави членки, приели преди влизането в сила на настоящия регламент разпоредби, допълващи стандарт на ИКАО, трябва да гарантират, че те са в съответствие с настоящия регламент.

▼B

2. За целите на настоящия член тези разпоредби, допълващи стандарт на ИКАО, не представляват разлика по Чикагската конвенция. Държавите членки публикуват тези допълнителни разпоредби, както и цялата уредба, оставена на решението на компетентен орган по силата на настоящия регламент, чрез своя сборник „Аеронавигационна информация и публикация“. Те също така информират Комисията и EASA най-късно два месеца след влизането в сила на настоящия регламент, или при приемането на допълнителната разпоредба.

Член 9

Изисквания за безопасност

1. След влизането в сила на настоящия регламент и без да се засягат разпоредбите на член 7 държавите членки гарантират с цел поддържане или повишаване на съществуващите нива на безопасност, че в рамките на процес на управление на безопасността, обхващащ всички аспекти на прилагането на настоящия регламент, се извършва оценка на безопасността относно плана за прилагане която включва установяване на опасностите, оценка и ограничаване на риска, и която предхожда осъществяването на промени в прилаганите преди процедури. Това ограничаване може да включва прилагането на член 3.

Член 10

Изменения в регламенти (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 1265/2007, (ЕС) № 255/2010 и в Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011

1. Регламент (ЕО) № 730/2006 се изменя, както следва:

а) параграфи 3 и 4 от член 2 се заменят със следния текст:

„3. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;

4. „ПВП“ (VFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети;“.

2. Регламент (ЕО) № 1033/2006 се изменя, както следва:

а) член 2, параграф 2, точка 8 се заменя със следния текст:

„8. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;“

б) член 3, параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Разпоредбите, посочени в приложението, се прилагат при предаването, приемането и разпространението на полетните планове за всеки полет, предмет на настоящия регламент, и при всички промени на основните позиции в полетен план в предполетна фаза в съответствие с настоящия регламент.“;

в) заглавието и точка 1 от приложението се заменят със следния текст:

„Разпоредби, посочени в член 3, параграф 1

1. Раздел 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията (*).

(*) ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1“

3. Регламент (ЕО) № 1794/2006 се изменя, както следва:

а) букви в) и г) от член 2 се заменят със следния текст:

▼B

„в) „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;

г) „ПВП“ (VFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети;“.

4. Регламент (ЕО) № 1265/2007 се изменя, както следва:

а) член 2, параграф 5 се заменя със следния текст:

„5. „полети, изпълнявани по правилата за визуални полети“ (полети по ПВП) означава всички полети, изпълнявани по правилата за визуални полети;“.

5. Регламент (ЕС) № 255/2010 се изменя, както следва:

а) член 2, параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;“.

6. Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 се изменя, както следва:

а) позоваването в приложение II, точка 4, буква а) на „приложение 2 относно правилата за полети, 10-о издание от юли 2005 г.“ се заменя с позоваване на „Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012.“;

б) позоваването в приложение II, точка 4, буква в), на „приложение 11 относно обслужването на въздушното движение, 13-о издание от юли 2001 г., включително всички изменения до № 47-B“ се изменя, като в края на това изречение се добавя „и Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, както е приложимо“;

в) позоваването в приложение III, точка 2, буква б), на „приложение 11 относно обслужването на въздушното движение, 13-о издание от юли 2001 г., включително всички изменения до № 47-B“ се изменя, като в края на това изречение се добавя „и Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, както е приложимо“.

Член 11

Влизане в сила

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 4 декември 2012 г.

2. Чрез дерогация от втора алинея от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на настоящия регламент до 4 декември 2014 г.

Когато държава членка се възползва от тази възможност, тя уведомява Комисията и EASA в съответствие с член 12, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 за причините за дерогацията и нейната продължителност, както и за предвиждания график за прилагане на настоящия регламент.

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

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИ

РАЗДЕЛ 1

Полет над открито море

SERA.1001 (Стандартизирани европейски правила за полети) Общи положения

а) За полети над открито море се прилагат без изключение правилата, определени в приложение 2 към Чикагската конвенция. За целите на последователността и безпроблемното обслужване на въздушното движение, по-специално в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, разпоредбите на приложение 11 към Чикагската конвенция могат да бъдат приложени във въздушното пространство над открито море по начин, който е съвместим с прилагането на тези разпоредби над територията на държавите членки. Това не засяга дейностите на държавните въздухоплавателни средства по член 3 от Чикагската конвенция. Това не засяга и отговорността на държавите членки да гарантират, че експлоатацията на въздухоплавателните средства в границите на районите за полетна информация, за които те трябва да осигурят обслужване на въздушното движение в съответствие с регионалните аеронавигационни споразумения на ИКАО, се извършва по сигурен, бърз и ефикасен начин.

б) За частите от откритото море, за които дадена държава членка е поела, в съответствие с регионално аеронавигационно споразумение на ИКАО, отговорността за обслужване на въздушното движение, тази държава членка определя доставчика на това обслужване.

РАЗДЕЛ 2

Приложимост и съответствие

▼M2

SERA.2001 Приложимост

Без да се засягат разпоредбите на SERA.1001 по-горе, настоящото приложение се прилага в съответствие с член 1 по-специално по отношение на ползвателите на въздушно пространство и въздухоплавателните средства (ВС):

а) извършващи дейност в посока на, в границите на, или извън Съюза;

б) с национални и регистрационни знаци на държава — членка на Съюза, и експлоатирани във всякакво въздушно пространство по начин, който не противоречи на правилата, публикувани от страната, под чиято юрисдикция е територията, над която се прелита.

Настоящото приложение се прилага също така за действията на компетентните органи на държавите членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАО), летищните оператори и съответния наземен персонал, участващ в експлоатацията на ВС.

▼B

SERA.2005 Съответствие с правилата за полети

Експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство по време на полет, върху работната площ на летище или на оперативна площадка трябва да бъде в съответствие с общите правила и приложимите местни разпоредби, а по време на полет — и със:

а) правилата за визуални полети; или

б) правилата за полети по прибори.

SERA.2010 Отговорности

а) Отговорност на командира на въздухоплавателното средство

Командирът на въздухоплавателното средство, независимо от това дали той го управлява или не, е отговорен за експлоатацията на въздухоплавателното средство в съответствие с настоящия регламент, с изключение на това че командирът може да се отклони от тези правила при обстоятелства, поради които това отклонение е абсолютно необходимо в интерес на безопасността.

▼B

б) Предполетна подготовка

До началото на полета командирът на въздухоплавателното средство е длъжен да се запознае с цялата налична информация за планирания полет. Предполетната подготовка за полети извън района на летище, както и за всички полети по правилата за полети по прибори, включва подробно изучаване на последните налични метеорологични прогнози и доклади за текущото време предвид изискванията относно запаса от гориво и алтернативни действия в случаите, когато полетът не може да бъде изпълнен съгласно плана.

SERA.2015 Пълномощия на командира на въздухоплавателното средство

По време на изпълнение на задълженията си командирът на ВС носи крайната отговорност за разпореждането с въздухоплавателното средство.

SERA.2020 Неразрешена употреба на психоактивни вещества

Лица, намиращи се под засягащо човешките възможности въздействие на психоактивни вещества, не се допускат до изпълнение на функционалните им задължения, ако същите са свързани с безопасността на полетите. Забранени са всички форми на употреба на такива вещества от тези лица.

РАЗДЕЛ 3

Общи правила и избягване на сблъскване

ГЛАВА 1

Защита на хора и имущество

SERA.3101 Небрежна или неразумна експлоатация на въздухоплавателно средство

Не се разрешава експлоатацията на въздухоплавателното средство по небрежен или неразумен начин, застрашаващ живота или имуществото на други лица.

SERA.3105 Минимални височини

С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от компетентния орган, не се разрешават полети на въздухоплавателно средство над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от тази, която при възникване на аварийна ситуация ще позволи кацане, без да се застрашат хора или имущество по земната повърхност. Минималните височини за полети по ПВП (VFR), са тези, които са определени в SERA.5005, буква е), а минималните нива за полети по ППП (IFR) са тези, посочени в SERA.5015, буква б).

SERA.3110 Крейсерски нива

Крейсерските нива, на които се извършват полети или част от полет, се определят по отношение на:

а) полетни нива — за полети на или над най-ниското използваемо полетно ниво или, когато е приложимо, над преходната абсолютна височина;

б) абсолютни височини — за полети под най-ниското използваемо полетно ниво или, където е приложимо, на или под преходната абсолютна височина.

SERA.3115 Изхвърляне на гориво или предмети

Изхвърлянето на гориво или предмети от въздухоплавателно средство в полет трябва да се извършва само в съответствие със:

а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и

б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

▼B

SERA.3120 Теглене

Въздухоплавателно средство може да тегли друг обект или въздухоплавателно средство само в съответствие със:

а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и

б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

SERA.3125 Парашутни скокове

Парашутни скокове, различни от аварийните, се осъществяват само в съответствие със:

а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и

б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

SERA.3130 Фигурен пилотаж

Фигурен пилотаж се извършва само в съответствие със:

а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и

б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

SERA.3135 Полети в група

Не се разрешават полети в група, освен когато съществува предварителна договореност между командирите на въздухоплавателните средства, влизащи в състава на групата, а за полет в група в контролирано въздушно пространство — в съответствие с условията, предписани от компетентния орган. Въпросните условия включват, както следва:

а) един от командирите на въздухоплавателните средства се определя за водач на групата;

б) групата действа като единично въздухоплавателно средство по отношение на навигацията и докладването на местоположението;

в) отговорността за сепарацията между въздухоплавателните средства в групата носят водачът на групата и командирите на другите въздухоплавателни средства, като при нейното осигуряване се отчитат преходните периоди, когато въздухоплавателните средства маневрират за заемане на своите места в групата, а също така при събиране и разделяне на групата; както и

г) за държавни въздухоплавателни средства — максималното напречно, надлъжно и вертикално разстояние между всяко въздухоплавателно средство и това на водача на групата в съответствие с Чикагската конвенция. За въздухоплавателни средства, които не са държавни, всяко въздухоплавателно средство трябва да поддържа разстояние от не повече от 1 km (0,5 NM) странично и надлъжно и 30 m (100 ft) вертикално от това на водача на групата.

SERA.3140 Безпилотни неуправляеми аеростати

Безпилотните неуправляеми аеростати се експлоатират по такъв начин, че да се сведат до минимум рисковете за хора, имущество или други въздухоплавателни средства, както и в съответствие с условията, определени в допълнение 2.

▼B

SERA.3145 Забранени и ограничени зони

Не се разрешават полети на въздухоплавателни средства в забранени или ограничени зони, данните за които са надлежно публикувани, освен в съответствие с условията за ограничения или с разрешение на държавата членка, над чиято територия са установени зоните.

ГЛАВА 2

Избягване на сблъсквания

SERA.3201 Общи положения

Разпоредбите на настоящия регламент не освобождават командира на въздухоплавателното средство от отговорността да предприеме най-подходящите действия за избягване на сблъскване, включително съответни маневри въз основа на инструкции за разрешаване на конфликта (resolution advisories) от бордовата система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS).

SERA.3205. Близост

Забранява се сближаване на въздухоплавателни средства на разстояние, при което се създава опасност от сблъскване между тях.

SERA.3210 Право на предимство

а) Въздухоплавателното средство, което има право на предимство, запазва курса и скоростта си.

б) Въздухоплавателните средства дават предимство на въздухоплавателно средство, за което имат информация, че е с влошена маневреност.

в) Не се разрешава на въздухоплавателно средство, което съгласно долупосочените правила е длъжно да даде предимство на друго, да преминава над, под или пред него освен в случаите, когато се намира на безопасно разстояние и се отчита влиянието на турбулентната следа от въздухоплавателното средство.

1) *Сближение с насрещни курсове.* При опасност от сблъскване поради сближаване на две въздухоплавателни средства с насрещни или приблизително насрещни курсове всяко въздухоплавателно средство трябва да завие надясно.

2) *Сближение със сходящи курсове.* При сближаване на две въздухоплавателни средства със сходящи курсове на приблизително едно и също ниво, въздухоплавателното средство, намиращо се в ляво от другото, е длъжно да даде предимство със следните изключения:

i) задвижваните от силова установка по-тежки от въздуха въздухоплавателни средства дават предимство на дирижабли, планери и аеростати;

ii) дирижаблите дават предимство на планери и аеростати;

iii) планерите дават предимство на аеростати;

iv) задвижваните от силова установка въздухоплавателни средства дават предимство на въздухоплавателните средства, теглещи други въздухоплавателни средства или обекти.

3) *Задминаване.* Задминаващо въздухоплавателно средство е това, което приближава друго въздухоплавателно средство отзад по линия, която сключва ъгъл, по-малък от 70 градуса с плоскостта на симетрия на задминаваното въздухоплавателно средство, т.е. намиращо се в такова положение спрямо задминаваното въздухоплавателно средство, при което през нощта не могат да се различат нито левите (бакборд), нито десните (щирборд) навигационни светлини на въздухоплавателното средство. Задминаваното въздухоплавателно средство има предимство, а задминаващото въздухоплавателно средство дава предимство, като завива надясно, независимо от това дали набира височина, снижава се или се намира в хоризонтален полет; последващите изменения на положението на двете въздухоплавателни средства едно спрямо друго не освобождават задминаващото въздухоплавателно средство от това задължение, докато задминаването не бъде окончателно завършено.

i) *Задминаване на планери*. Планер, задминаващ друг планер може да завие надясно или наляво.

▼B

4) *Кацане.* Въздухоплавателно средство в полет или движещо се по земна или водна повърхност е длъжно да даде предимство на въздухоплавателно средство, изпълняващо кацане или краен етап на подход за кацане.

i) Когато две или повече въздухоплавателни средства, по-тежки от въздуха, подхождат към летище или оперативна площадка с цел кацане, въздухоплавателното средство, което се намира по-високо, дава предимство на намиращото се по-ниско въздухоплавателно средство, като последното не се възползва от това правило, за да пресече пътя на друго въздухоплавателно средство, което се намира на краен етап на подхода за кацане, или да го задмине. Въпреки това задвижваните от силова установка въздухоплавателни средства (по-тежки от въздуха), дават предимство на планерите.

ii) *Аварийно кацане.* Въздухоплавателните средства дават предимство на въздухоплавателно средство, за което имат информация, че изпълнява принудително кацане.

5) *Излитане.* Въздухоплавателно средство, рулиращо по маневрената площ на летище, дава предимство на излитащо или готвещо се да излети въздухоплавателно средство.

г) Движение на въздухоплавателни средства, хора и превозни средства по работната площ на летище

1) В случай на опасност от сблъскване между две въздухоплавателни средства, рулиращи по работната площ на летище или по еквивалентна част от оперативна площадка, се прилагат следните правила:

i) при сближаване на две въздухоплавателни средства с насрещни или приблизително насрещни курсове всяко въздухоплавателно средство спира или ако е възможно, завива надясно за осигуряване на необходимото разстояние между тях;

ii) при сближаване на две въздухоплавателни средства, движещи се със сходящи курсове, въздухоплавателното средство, намиращо се вляво от другото, дава предимство;

iii) задминаваното въздухоплавателно средство е с предимство пред задминаващото въздухоплавателно средство, като задминаващото въздухоплавателно средство осигурява необходимото разстояние между тях.

2) На контролирано летище въздухоплавателно средство, рулиращо по маневрената площ, спира и изчаква на всички определени места за изчакване до пистата за излитане и кацане, освен ако е получило от летищната контролна кула изрично разрешение да навлезе в пистата за излитане и кацане или да я пресече.

3) Въздухоплавателно средство, рулиращо по маневрената площ, спира и изчаква на всички светещи стоп-линии и може да продължи движението си съгласно точка 2), след като те бъдат изключени.

4) Движение на хора и превозни средства в летищата

i) Движението на хора или превозни средства, включително теглени въздухоплавателни средства, по маневрената площ на летището се контролира от летищната контролна кула с цел да се предотвратят опасности за тях или за въздухоплавателни средства, които кацат, рулират или излитат.

ii) При условия, за които са в ход процедурите при намалена видимост:

▼M4

A) лицата и автотранспортните средства, които осъществяват дейност по маневрената площ на дадено летище, се ограничават до необходимия минимум и се обръща особено внимание на изискванията за защита на критичната(ите) и чувствителната(ите) зона(и) на радионавигационните средства;

▼M4

Б) при спазване на разпоредбите на подточка iii) методът или методите за сепарация между автотранспортните средства и рулиращите въздухоплавателни средства трябва да е съгласно предписаното от доставчика на аеронавигационно обслужване (ANSP) и да е одобрен от компетентния орган, като са взети предвид наличните помощни средства;

▼B

В) когато на една и съща писта за излитане и кацане непрекъснато се изпълняват смесени действия за точен подход и кацане по прибори с ILS и MLS по категория II или категория III, се защитават налагащите по-големи ограничения критични и чувствителни зони на ILS или MLS.

iii) Аварийните автомобили, движещи се за оказване на помощ на въздухоплавателно средство в бедствие, имат предимство пред цялото останало движение по работната площ на летището.

iv) при спазване на разпоредбите на подточка iii) превозните средства, движещи се по маневрената площ на летището, трябва да спазват следните правила:

▼M4

А) автотранспортните средства, включително тези, които теглят въздухоплавателни средства, дават предимство на кацащите, излитащите или рулиращите въздухоплавателни средства;

▼B

Б) превозните средства дават предимство на други превозни средства, теглещи въздухоплавателни средства;

В) превозните средства дават предимство на други превозни средства в съответствие с инструкциите на органа за обслужване на въздушното движение;

Г) независимо от разпоредбите на букви А), Б) и В) превозните средства, включително ако те теглят въздухоплавателни средства, спазват инструкциите на летищната контролна кула.

SERA.3215 Светлини на въздухоплавателното средство

а) С изключение на случаите, предвидени в буква д), през нощта всички въздухоплавателни средства в полет трябва да бъдат с включени:

1) сигнални светлини, предназначени за забелязване на въздухоплавателното средство с цел да се предотврати сблъскване; и

▼M2

2) с изключение на аеростати, навигационни светлини, обозначаващи траекторията на ВС спрямо произволен наблюдател. Не се разрешава включване на други светлини, които могат да бъдат объркани с навигационните светлини.

_____

▼B

б) С изключение на случаите, предвидени в буква д), през нощта:

1) всички въздухоплавателни средства, движещи се по работната площ на летище, трябва да бъдат с включени навигационни светлини, обозначаващи траекторията на въздухоплавателно средство спрямо произволен наблюдател; не се разрешава включване на други светлини, които могат да бъдат объркани с навигационните светлини;

2) всички въздухоплавателни средства, намиращи се върху работната площ на летище, трябва да бъдат с включени светлини, обозначаващи доколкото е възможно габаритите им, ако не са подходящо осветени от стационарни или други източници;

3) всички рулиращи или теглени въздухоплавателни средства върху работната площ на летището трябва да бъдат с включени светлини, предназначени за забелязване на въздухоплавателното средство; и

▼B

4) всички въздухоплавателни средства върху работната площ на летището, чиито двигатели работят, трябва да са с включени светлини, указващи този факт.

в) С изключение на случаите, предвидени в буква д), всички въздухоплавателни средства в полет, които са оборудвани със сигнални светлини съгласно изискването в буква а), точка 1), включват тези светлини и през деня.

г) С изключение на случаите, предвидени в буква д), всички въздухоплавателни средства:

1) рулиращи или теглени по работната площ на летището, които са оборудвани със сигнални светлини съгласно изискването в буква б), точка 3), или

2) са върху работната площ на летище и са оборудвани със светлини съгласно изискването в буква б), точка 4)

включват тези светлини и през деня.

д) Пилотът има право да изключва или намалява интензитета на мигащите светлини, с които е оборудвано въздухоплавателното средство съгласно изискванията в букви а), б) в) и г), ако те:

1) влияят или могат да повлияят отрицателно на задоволителното изпълнение на неговите задължения; или

2) предизвикват или могат да предизвикат опасно заслепяване на външен наблюдател.

SERA.3220 Учебни полети по прибори

Забранява се изпълнението на учебни полети по прибори, освен ако:

а) въздухоплавателното средство е оборудвано с напълно изправно сдвоено управление; и

б) допълнителен квалифициран пилот (наричан в това правило „осигуряващ пилот“) заема едното пилотско място като осигуряващ пилот на лицето, което изпълнява учебен полет по прибори. Осигуряващият пилот трябва да има достатъчен обзор напред и от всяка страна на въздухоплавателното средство или на борда на въздухоплавателното средство трябва да има компетентен наблюдател, поддържащ връзка с осигуряващия пилот и заемащ място, от което неговото поле на обзор адекватно допълва това на осигуряващия пилот.

SERA.3225 Действия на летище или в околността на летище

Въздухоплавателно средство, изпълняващо действия на летище или в околността на летище, е длъжно:

а) да наблюдава летищното движение с цел да се предотврати сблъскване;

б) да се съобразява със схемата на движение на другите въздухоплавателни средства или да я избягва;

в) с изключение на аеростатите, при подход за кацане и след излитане да изпълнява всички завои наляво, освен ако няма други инструкции от УВД;

г) с изключение на аеростатите, да излита и каца срещу вятъра, освен ако е за предпочитане друго направление поради съображения за безопасност, конфигурацията на пистата за излитане и кацане или въздушното движение.

▼B

SERA.3230 Действия над водно пространство

а) Въздухоплавателно средство при сближаване с друго въздухоплавателно средство или плавателен съд и опасност от сблъскване продължава движението си с особено внимание, съобразявайки се с обстоятелствата, условията и присъщите на другото средство ограничения.

1) *Сближение със сходящи курсове.* Въздухоплавателно средство, намиращо се вляво от друго въздухоплавателно средство или плавателен съд, е длъжно да даде предимство за осигуряване на необходимото разстояние.

2) *Сближение с насрещни курсове*. Въздухоплавателно средство, сближаващо се насрещно или почти насрещно с друго въздухоплавателно средство или плавателен съд, е длъжно да завие надясно за осигуряване на необходимото разстояние.

3) *Задминаване.* Задминаваното въздухоплавателно средство или плавателен съд има предимство и задминаващото въздухоплавателно средство е длъжно да измени своя курс за осигуряване на необходимото разстояние.

4) *Кацане и излитане.* Въздухоплавателно средство, излитащо от или кацащо на водна повърхност, е длъжно да осигури необходимото разстояние до всички плавателни съдове и да не затруднява тяхното движение, доколкото това е практически възможно.

б) Светлини на въздухоплавателно средство на вода През нощта или през всеки друг период, предписан от компетентния орган, всички въздухоплавателни средства на вода включват светлини съгласно изискванията на Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море, 1972 г., а в случаите, когато това е невъзможно — светлини, максимално близки по характеристики и разположение до изискваните от международните правила.

ГЛАВА 3

Сигнали

SERA.3301 Общи положения

а) При наблюдаване или получаване на някой от сигналите, посочени в допълнение 1, въздухоплавателното средство предприема действия в съответствие със значението на сигнала, пояснено в същото допълнение.

б) Сигналите съгласно допълнение 1 са с посоченото в него значение, когато се използват. Те трябва да се използват само за посочените цели; не се използват никакви други сигнали, които могат да бъдат объркани с тях.

в) Сигналист отговаря за подаването на стандартни насочващи сигнали на въздухоплавателните средства по ясен и точен начин, като използва сигналите, посочени в допълнение 1.

г) Функциите на сигналист могат да се изпълняват само от лица, които са обучени, квалифицирани и одобрени съгласно изискванията на съответното съюзно или национално законодателство.

д) Сигналистът трябва да носи отличителна луминесцентна жилетка, за да може летателният екипаж да установи, че той или тя е лицето, отговарящо за насочването.

е) През деня цялата сигнализация се извършва от целия участващ в нея наземен персонал с луминесцентни палки, ракети за тенис или ръкавици. През нощта или при намалена видимост се използват светещи палки.

▼B

ГЛАВА 4

Астрономическо време

SERA.3401 Общи положения

а) Задължително е използването на координирано универсално време (UTC), като то се изразява в часове и минути, а когато това се изисква — и в секунди, от 24-часов ден, започващ в полунощ.

б) Извършва се проверка на времето преди началото на всеки контролиран полет, а по време на полет — при необходимост.

в) Когато се използва астрономическо време при осъществяване на връзка по линия за предаване на данни, то трябва да е с точност 1 секунда спрямо UTC.

г) Астрономическо време при обслужването на въздушното движение

1) Летищната контролна кула дава на пилота точно време преди рулирането на въздухоплавателното средство за излитане, освен ако има договореност пилотът да го получи от други източници. Освен това органите за обслужване на въздушното движение дават точно време на въздухоплавателните средства при поискване. За проверка на времето то се дава с точност поне до минута.

РАЗДЕЛ 4

Полетни планове

SERA.4001 Представяне на полетен план

а) Информацията, отнасяща се до предстоящ полет или част от полет, която се предоставя на органите за обслужване на въздушното движение, трябва да бъде във формата на полетен план. Терминът „полетен план“ означава в различните случаи или пълна информация по всички елементи на описанието на даден полет за целия му маршрут, или ограничена информация, изисквана *inter alia*, когато целта е да се получи разрешение за малка част от полета, като например за пресичане на въздушен път, за излитане от или за кацане на контролирано летище.

б) Полетен план се представя преди началото на:

1) всеки полет или част от него, осигурен с обслужване по контрол на въздушното движение;

2) всеки полет по правилата за полети по прибори (ППП) в границите на консултативно въздушно пространство;

3) всеки полет в райони или по трасета, определени от компетентния орган, с оглед да се улесни полетно-информационното обслужване, аварийно-оповестителното обслужване и действията по търсене и спасяване;

4) всеки полет в райони или по трасета, определени от компетентния орган, с оглед да се улесни координацията със съответните военни части или с органите за обслужване на въздушното движение в съседни държави с цел да се избегне евентуалната необходимост от прехващане с цел идентификация;

5) всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави;

6) всеки полет, планиран за изпълнение през нощта, ако се напуска околността на летище.

в) Полетният план се представя преди заминаване на пункта за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение, а по време на полет се предава на съответния орган за обслужване на въздушното движение или на контролната радиостанция „въздух — земя“, освен ако са взети мерки за представяне на повтарящи се полетни планове.

▼B

г) ►M2 Ако компетентният орган не е определил по-къс период за вътрешни полети по ПВП, полетният план за всеки полет, за който се предвижда пресичане на международни граници, обслужване по контрол на въздушното движение или консултативно обслужване на въздушното движение, се представя не по-късно от шестдесет минути преди заминаване, а ако е представен по време на полет, то моментът на представяне трябва да осигури получаването му от съответния орган за ОВД не по-късно от десет минути преди разчетното време за прелитане от ВС на: ◄

1) предвидената точка на влизане в съответния контролиран район или консултативно въздушно пространство; или

2) точката на пресичане на въздушен път или на консултативно трасе.

SERA.4005 Съдържание на полетния план

а) Полетният план включва информация по тези от следните въпроси, които се считат за важни от компетентния орган:

1) идентификация (опознавателен индекс) на въздухоплавателното средство;

2) правила за осъществяване на полета и тип на полета;

3) брой и тип(ове) въздухоплавателни средства и категория на турбулентната следа;

4) оборудване;

5) летище или оперативна площадка на излитане;

6) разчетно време за начало на движение;

7) крейсерска(и) скорост(и);

8) крейсерско(и) ниво(а);

9) маршрут на полета;

10) летище или оперативна площадка на местоназначение и общо разчетно изтекло време;

11) резервно(и) летище(а) или оперативна(и) площадка(и);

12) запас от гориво (изразен в полетно време);

13) общ брой лица на борда;

14) аварийно-спасително оборудване;

15) друга информация.

б) За полетни планове, представени по време на полет, посоченото летище или оперативна площадка на излитане служи като източник, от който при необходимост може да се получи допълнителна информация за полета. Освен това вместо разчетно време за начало на движението се посочва разчетното време за прелитане на първия пункт по маршрута съгласно полетния план.

SERA.4010 Попълване на полетен план

а) Полетният план трябва да съдържа информация по съответните въпроси в зависимост от случая, включително за „резервно(и) летище(а) или оперативна(и) площадка(и)“ за целия маршрут или частта от него, за която е представен полетният план.

▼B

б) Той трябва в допълнение да съдържа информация, когато е уместно, по всички други въпроси съгласно предписанията на компетентния орган или ако по други причини това се сметне за необходимо от лицето, което представя полетния план.

SERA.4015 Промени в полетния план

а) При спазване на разпоредбите на SERA.8020, буква б) всички промени в представен полетен план за полет по правилата за полети по прибори (ППП) или за контролиран полет по правилата за визуални полети (ПВП) се докладват във възможно най-кратък срок на съответния орган за обслужване на въздушното движение. За други полети, изпълнявани по правилата за визуални полети (ПВП), значителни промени в полетния план се докладват във възможно най-кратък срок на съответния орган за обслужване на въздушното движение.

б) Ако представената преди полета информация за запаса от гориво и броя на пътниците не е актуална към момента на излитането, това представлява съществена промяна в полетния план, която трябва да се докладва.

SERA.4020 Приключване на полетен план

а) Във възможно най-кратък срок след кацането то се докладва лично, по радиотелефон, линия за предаване на данни или чрез други средства, предписани от компетентния орган, на съответния орган за обслужване на въздушното движение на летището на кацане за всеки полет, за който е представен полетен план за целия полет или за останалата част от него до летището на местоназначение.

1) Не се изисква доклад за кацане след кацане на летище, на което се предоставя обслужване на въздушното движение, при условие че радиовръзка или визуални сигнали показват, че кацането е наблюдавано.

б) Когато полетен план е представен само за част от полета, която не включва останалата част от него до местоназначението, той се приключва, когато се изисква, посредством подходящ доклад до съответния орган за обслужване на въздушното движение.

в) Ако на летището или оперативната площадка на кацане няма орган за обслужване на въздушното движение, докладът за кацането се предава, когато се изисква, на най-близкия орган за обслужване на въздушното движение във възможно най-кратък срок след кацане, като се използва най-бързото налично средство за това.

г) Когато се знае, че съобщителните съоръжения на летището или на оперативната площадка на кацане са неподходящи и липсват други начини за обработване с наземни средства на доклада за кацане, трябва да се предприемат следните действия. Непосредствено преди кацането на въздухоплавателното средство на съответния орган за обслужване на въздушното движение се предава по възможност съобщение, което е аналогично на доклада за кацане, когато се изисква такъв доклад. Обикновено съобщението се предава на аеронавигационната станция, обслужваща органа за обслужване на въздушното движение, отговарящ за района за полетна информация, в който се експлоатира въздухоплавателното средство.

д) Докладът за кацане, изготвен от въздухоплавателното средство, трябва да съдържа информация по следните въпроси:

1) идентификация (опознавателен индекс) на въздухоплавателното средство;

2) летище или оперативна площадка на излитане;

3) летище или оперативна площадка на местоназначение (само в случай на кацане не по местоназначение);

4) летище или оперативна площадка на кацане;

5) час на пристигане.

▼B

РАЗДЕЛ 5

Визуални метеорологични условия (ВМУ), правила за визуални полети (ПВП), особени ПВП и правила за полети по прибори

SERA.5001 Минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци

Минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци се съдържат в таблица S5-1.

Таблица S5-1 (*)

Диапазон от абсолютни височини	Клас на въздушното пространство	Видимост в полет	Разстояние до облаците
На и над 3 050 m (10 000 ft) височина над средното морско равнище (AMSL)	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
Под 3 050 m (10 000 ft) AMSL и над 900 m (3 000 ft) AMSL или над 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
На и под 900 m (3 000 ft) AMSL или 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина	A (**) B C D E	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
	F G	5 km (***)	Липса на облаци и видимост на повърхността

(*) Когато преходната абсолютна височина е по-малка от 3 050 m (10 000 ft) AMSL, трябва да се използва полетно ниво (FL) 100 вместо 10 000 ft.

(**) Включването на минимални стойности на ВМУ за въздушното пространство клас A е за информация на пилотите и не означава допускането на полети, изпълнявани по правилата за визуални полети, във въздушното пространство клас A.

(***) По предписание на компетентния орган:

а) може да бъде позволена намалена на не по-малко от 1 500 m видимост в полет за полети, изпълнявани:

1) с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и навременно предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия; или

2) при обстоятелства, при които вероятността от сблъскване с други въздухоплавателни средства е ниска — например в райони с ниска интензивност на движението или при изпълнение на специални полети на малка височина.

►M2 б) вертолети могат да получат разрешение да летят при видимост в полет под 1 500 m, но не по-малка от 800 m, ако поддържат скорост, позволяваща адекватно визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други ВС или препятствия. ◄

SERA.5005 Правила за визуални полети

а) Полети по правилата за визуални полети (ПВП) се изпълняват при стойности за видимостта и разстоянието до облаците, които са равни на или по-големи от посочените в таблица S5-1, освен когато въздухоплавателното средство изпълнява полет по особени ПВП.

б) С изключение на случаите когато от орган за контрол на въздушното движение е получено разрешение за полет по особени ПВП, за полет по ПВП не може да се излита от или каца на летище, намиращо се в границите на контролирана зона, както и да се влиза в зоната на летищното движение или летищния кръг, когато обявените метеорологични условия на това летище са под следните минимални стойности:

1) долната граница на облачността е по-ниска от 450 m (1 500 ft); или

2) приземната видимост е по-малка от 5 km.

▼B

в) По предписание от компетентния орган могат да бъдат разрешени нощни полети по ПВП при следните условия:

1) ако се напуска околността на летище, трябва да се представи полетен план в съответствие със SERA.4001, буква б), точка 6);

2) при полета се установява и поддържа двупосочна радиовръзка по съответния съобщителен канал за ОВД, ако е наличен такъв;

3) прилагат се посочените в таблица S5-1 минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци със следните изключения:

i) долната граница на облачността да не е по-малко от 450 m (1 500 ft);

▼M2

ii) не се прилагат разпоредбите за намалената видимост в полет съгласно таблица S5-1 букви а) и б);

iii) във въздушното пространство клас B, C, D, E, F и G на и под 900 m (3 000 ft) над средното морско равнище или 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина, пилотът трябва да поддържа постоянен визуален контакт с повърхността; и

_____

v) за планинска област компетентният орган може да предпише по-високи минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци.

_____

▼B

5) с изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има специално разрешение от компетентния орган, нощните полети по ПВП се изпълняват на ниво, което е не по-ниско от минималната абсолютна височина за полети, установена от държавата, над чиято територия се прелита, а ако не е установена такава височина:

i) на ниво не по-ниско от 600 m (2 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, при полет над хълмиста или планинска местност;

ii) на ниво, което е не по-ниско от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в подточка i).

▼M2

г) Не се изпълняват полети по ПВП:

(1) при околозвукови и свръхзвукови скорости, освен ако не е разрешено от компетентния орган;

(2) над полетно ниво 195. Изключенията от това изискване са следните:

i) резервирано е въздушно пространство, когато това е практически приложимо, от страна на държавите членки, в което могат да бъдат разрешени полети по ПВП; или

ii) въздушно пространство до и включително полетно ниво 285, когато полети по ПВП в това въздушно пространство са били разрешени от отговорния орган за ОВД, в съответствие с процедурите за разрешаване, установени и публикувани от държавите членки в съответните аеронавигационни информации и публикации.

▼B

д) Не се дава разрешение за полети по ПВП над полетно ниво 285, когато се прилага минимална стойност от 300 m (1 000 ft) за вертикалната сепарация над полетно ниво 290.

е) С изключение на случаите когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от компетентния орган, не се изпълняват полети по ПВП:

1) над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие в радиус от 600 m от въздухоплавателното средство;

2) на по-малка височина от 150 m (500 ft) над земната или водната повърхност, или 150 m (1 500 ft) над най-високото препятствие в радиус от 150 m (500 ft) от въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в точка 1).

ж) Освен ако е посочено друго в разрешенията по контрол на въздушното движение или от компетентния орган, хоризонтални полети по ПВП в крейсерски режим на повече от 900 m (3 000 ft) над земната или водната повърхност или по-висока стойност, указана от компетентния орган, се изпълняват на крейсерско ниво, съответстващо на пътната линия, съгласно таблицата на крейсерските полетни нива в допълнение 3.

з) Полетите по ПВП трябва да са в съответствие с разпоредбите на раздел 8:

1) когато се изпълняват във въздушно пространство клас B, C или D,;

2) когато са част от летищно движение на контролирано летище; или

3) когато се изпълняват по особени ПВП.

и) Въздухоплавателно средство в полет по ПВП, изпълняван в райони или по маршрути, определени от компетентния орган, в съответствие с SERA.4001, буква б), точки 3) или 4) прослушва непрекъснато гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал на органа за обслужване на въздушното движение, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост докладва на този орган местоположението си.

й) Въздухоплавателно средство, експлоатирано в съответствие с визуалните правила за полети, което желае да премине към съответствие с правилата за полети по прибори, трябва:

1) ако е бил представен полетен план, да съобщи необходимите промени, които трябва да бъдат извършени в сегашния му полетен план; или

2) съгласно изискването в SERA.4001, буква б) да представи полетен план на съответния орган за обслужване на въздушното движение във възможно най-кратък срок и да получи разрешение преди да продължи по ППП, когато се намира в контролирано въздушно пространство.

SERA.5010 Полети по особени правила за визуални полети в контролирани зони

▼M2

В контролирани зони могат да се изпълняват полети по особени ПВП, при условие че има разрешение по КВД. Освен ако е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи, като например — но не само — полицейски полети, медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, се прилагат следните допълнителни условия:

а) такива полети по особени ПВП могат да се провеждат само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган;

▼M2

б) за пилота:

1) безоблачно и с видимост до повърхността;

2) видимостта в полет е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;

3) полет с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други ВС или препятствия; както и

в) орган за КВД не издава разрешение за полет по особени ПВП на ВС за излитане от или кацане на летище, намиращо се в границите на контролирана зона, както и за навлизане в зоната на летищното движение или летищния кръг на полетите, когато обявените метеорологични условия на това летище са под следните минимални стойности:

▼C1

1) приземната видимост е по-малко от 1 500 m или по-малко от 800 m за вертолети;

▼M2

2) долната граница на облачността е по-ниска от 180 m (600 ft).

▼B

SERA.5015 Правила за полети по прибори (ППП) — правила, приложими за всички полети по ППП

а) Оборудване на въздухоплавателното средство

Въздухоплавателните средства трябва да бъдат оборудвани с подходящи прибори и навигационни средства съобразно маршрута на полета и в съответствие с приложимото законодателство за въздушни операции.

б) Минимални нива

С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има специално разрешение от компетентния орган, полетите по ППП се изпълняват на ниво, което е не по-ниско от минималната абсолютна височина за полети, установена от държавата, над чиято територия се прелита, а ако не е установена такава височина:

1) на ниво не по-ниско от 600 m (2 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, при полет над хълмиста или планинска местност;

2) на ниво, което е не по-ниско от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в точка (1).

в) Преминаване от полет по правилата за полети по прибори към полет по правилата за визуални полети

1) Въздухоплавателното средство, избиращо да премине от полет по правилата за полети по прибори към полет по правилата за визуални полети, е длъжно специално да уведоми съответния орган за обслужване на въздушното движение, че прилагането на ППП се прекратява и да му съобщи необходимите промени в сегашния си полетен план.

2) Когато въздухоплавателно средство, изпълняващо полет по правилата за полети по прибори, се намира или попадне във визуални метеорологични условия, то не трябва да прекратява прилагането на ППП, освен когато се очаква, че полетът ще продължи достатъчно дълъг период от време в непрекъснати визуални метеорологични условия.

▼M2

3) Промяна от полет по ППП на полет по ПВП се допуска единствено след получено в орган за ОВД съобщение от пилота с израза „CANCELLING MY IFR FLIGHT“ (отмяна на полета ми по ППП), заедно с евентуалните промени, които следва да бъдат въведени в текущия полетен план. Орган по ОВД не може да отправя пряко или косвено предложение за промяна от полет по ППП на полет по ПВП.

▼B

SERA.5020 ППП — Правила, приложими за полети по ППП в границите на контролирано въздушно пространство

а) Полетите по ППП трябва да са в съответствие с разпоредбите на раздел 8, когато се изпълняват в контролирано въздушно пространство.

▼B

б) В контролирано въздушно пространство полетите по ППП в крейсерски режим се изпълняват на крейсерско ниво или, ако това е разрешено от органа за обслужване на въздушното движение, в режим на крейсерски набор между две нива или над определено ниво, избрани от таблицата на крейсерски полетни нива в допълнение 3, с изключение на това че предписаното в нея съответствие между нивата и пътната линия не се прилага, когато е посочено друго в разрешенията по контрол на въздушното движение или от компетентния орган в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“.

SERA.5025 ППП — Правила, приложими за полети по ППП извън контролирано въздушно пространство

а) Крейсерски полетни нива

Хоризонтален полет по ППП в крейсерски режим извън контролирано въздушно пространство се изпълнява на крейсерско ниво, съответстващо на неговата пътна линия, съгласно таблицата на крейсерските полетни нива в допълнение 3, освен ако е посочено друго от компетентния орган за полет на или под 900 m (3 000 ft) над средното морско равнище.

б) Връзка

Въздухоплавателно средство в полет по ППП, изпълняван извън контролирано въздушно пространство, но в райони или по маршрути, определени от компетентния орган, в съответствие с SERA.4001, буква б), точка (3) или (4), прослушва непрекъснато гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал на органа за обслужване на въздушното движение, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост установява двупосочна връзка с този орган.

в) Доклади за местоположението

За полет по ППП, изпълняван извън контролирано въздушно пространство, за който компетентният орган изисква от съответното въздухоплавателно средство да прослушва непрекъснато гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал на органа за обслужване на въздушното движение, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост да установи двупосочна връзка с този орган, въздухоплавателното средство докладва местоположението си съгласно SERA.8025 за контролирани полети.

РАЗДЕЛ 6

Класификация на въздушното пространство

▼M2

SERA.6001 Класификация на въздушното пространство

а) Държавите членки определят класа на въздушното пространство съгласно следната класификация на въздушното пространство и в съответствие с допълнение 4:

1) *Клас A*. Разрешени са само полети по правилата за полети по прибори (ППП). На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация един от друг. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

2) *Клас B*. Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация един от друг. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

3) *Клас C*. Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение, а на полетите по ППП — сепарация от други полети по ППП и от полетите по ПВП. Полетите по ПВП са със сепарация от полетите по ППП и получават информация за движението по отношение на други полети по ПВП, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. За всички полети се изисква непрекъсната гласова

▼M2

връзка „въздух — земя“. За полети по ПВП се прилага ограничение за приборната въздушна скорост (IAS) на 250 kts на височина под 3 050 m (10 000 ft) над средното морско равнище (AMSL), освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

4) *Клас D*. Разрешени са полети по ППП и по ПВП, като за всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение. Полетите по ППП са със сепарация от другите полети по ППП и получават информация за движението по отношение полетите по ПВП, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. Полетите по ПВП получават информация за движението по отношение на всички други полети, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“ и за всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

5) *Клас E*. Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). На полетите по ППП се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация от други полети по ППП. Всички полети получават информация за движението, доколкото е възможно. За полетите по ППП се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети по ППП подлежат на разрешение по КВД. Клас E не се използва за контролирани зони.

6) *Клас F*. Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). Всички участващи полети по ППП получават консултативно обслужване на въздушното движение, а всички полети получават при поискване полетно-информационно обслужване. За участващите в консултативното обслужване полети по ППП се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“ и всички полети по ППП трябва да са в състояние да установят гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Не се изисква разрешение по КВД.

7) *Клас G*. Разрешени са полети по ППП и по ПВП, като при поискване те получават полетно-информационно обслужване. Всички полети по ППП трябва да са в състояние да установят гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Не се изисква разрешение по КВД.

8) Прилагането на клас F се счита за временна мярка, докато стане възможно той да бъде заменен с алтернативна класификация.

б) Класът на въздушното пространство се определя съгласно с потребностите на държавите членки, с изключение на цялото въздушно пространство над полетно ниво 195, което се класифицира като въздушно пространство от клас C.

▼B

SERA.6005 Изисквания относно връзката и транспондерите за вторични обзорни радари (SSR)

а) Задължителна радиозона (RMZ)

1) Полетите по ПВП, изпълнявани в части от въздушно пространство клас E, F или G, и полетите по ППП, изпълнявани в части от въздушно пространство клас F или G, определени за задължителна радиозона (RMZ) от компетентния орган, прослушват непрекъснато

▼B

гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал и при необходимост установяват двупосочна връзка, освен ако се прилагат алтернативни разпоредби на доставчика на аеронавигационно обслужване за конкретното въздушно пространство.

2) Преди навлизане в задължителна радиозона пилотите осъществяват първоначално обаждане по съответния съобщителен канал, което съдържа посочване на виканата станция, позивната, типа на въздухоплавателното средство, местоположението, нивото, целите на полета и друга информация съгласно предписанията на компетентния орган.

б) Задължителна транспондерна зона (TMZ)

1) За всички полети във въздушно пространство, определено от компетентния орган като задължителна транспондерна зона (TMZ), изпълняващите ги въздухоплавателни средства носят и използват транспондери за SSR, които са в състояние да функционират в режими A и C или в режим S, освен ако се прилагат алтернативни разпоредби на доставчика на аеронавигационно обслужване за конкретното въздушно пространство.

в) Въздушните пространства, определени като задължителна радиозона и/или задължителна транспондерна зона, се обявяват надлежно в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“.

РАЗДЕЛ 7

Обслужване на въздушното движение

SERA.7001 Общи положения — цели на обслужването на въздушното движение

Целите на обслужването на въздушното движение са:

а) предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства;

б) предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства и препятствия по маневрената площ;

в) подреждане и поддържане на последователен и експедитивен поток на въздушното движение;

г) предоставяне на препоръки 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.

▼M2

SERA.7002 Информация за опасност от сблъсък, когато се предоставят услуги по ОВД въз основа на наблюдение

а) Когато идентифициран контролиран полет се окаже по конфликтна траектория с неизвестно ВС и това крие опасност от сблъсък, пилотът на контролирания полет, когато това е възможно:

1) бива уведомен за неизвестното ВС и, ако той поиска това или ако положението го изисква по мнението на ръководителя на полети (РП), се предлагат маневри за избягване на сблъсъка; както и

2) бива уведомен при преодоляване на конфликтната ситуация.

▼B

SERA.7005 Координация между оператора на въздухоплавателно средство и обслужването на въздушното движение

а) При изпълнението на своите цели органите 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 от страна на операторите на въздухоплавателни средства — предоставят на тях или на посочените от тях представители такава информация, с която могат да разполагат, така че операторите на въздухоплавателни средства или определените от тях представители да бъдат в състояние да изпълняват своите задължения.

▼B

б) В случай на изискване от оператор на въздухоплавателно средство, съобщенията (включително докладите за местоположение), получени от органите 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 от него представител, доколкото е възможно, в съответствие с договорените на местно равнище процедури.

РАЗДЕЛ 8

Обслужване по контрол на въздушното движение

SERA.8001 Приложение

Обслужване по контрол на въздушното движение се предоставя:

а) на всички полети по ППП във въздушно пространство класове A, B, C, D и E;

б) на всички полети по ПВП във въздушно пространство класове „B“, „C“ и „D“;

в) на всички полети по особени ПВП;

г) на цялото движение в контролирани летища.

SERA.8005 Функциониране на обслужването по контрол на въздушното движение

а) С цел да се осигури обслужване по контрол на въздушното движение, органът за КВД:

1) получава информация относно планираното движение на всяко въздухоплавателно средство или варианти от нея, както и информация относно действителното движение на всяко въздухоплавателно средство;

2) определя от получената информация относителното местоположение на известните въздухоплавателни средства едно спрямо друго;

▼M4

3) издава едно или повече от следните: разрешения, инструкции или информация с цел предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателните средства под негов контрол и подреждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение;;

▼B

4) при необходимост координира разрешенията с други органи:

i) когато въздухоплавателно средство може по друг начин да бъде в противоречие с движението, което се извършва под контрола на други такива органи;

ii) преди прехвърляне на контрола на въздухоплавателно средство на други такива органи.

б) Разрешенията, които се издават от органите за контрол на въздушното движение, осигуряват сепарация:

1) между всички полети във въздушно пространство клас „A“ и „B“;

2) между полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство класове „C“, „D“ и „E“;

3) между полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство клас „C“;

4) между полети по правилата за летене по прибори и полети по особени ПВП;

5) между полети по особени ПВП, освен ако е предвидено друго от компетентния орган;

с изключение, когато е по искане 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 собствена сепарация по отношение на конкретна част от полета под 3 050 m (10 000 ft) по време на набор или снижаване през деня при визуални метеорологични условия.

в) ►M4 С изключение на случаите на експлоатация на успоредни или почти успоредни писти за излитане и кацане, както е посочено в точка ATS.TR.255 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията [1], или когато може да бъде приложено намаляване на минимумите за сепарация в района на летища, органите за КВД осигуряват сепарация посредством най-малко една от следните: ◄

[1] Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 г. за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (ОВ L 62, 8.3.2017 г., стр. 1).

▼M4

1) вертикална сепарация, получена от задаване на различни нива, избрани от таблицата на крейсерските нива в допълнение 3, с изключение на това че предписаното в нея съответствие между нивата и пътната линия не се прилага, когато е посочено друго в съответния сборник „Аеронавигационна информация и публикация или в разрешенията по КВД. Номиналният минимум за вертикална сепарация е 300 m (1000 ft) до полетно ниво (FL) 410 включително и 600 m (2000 ft) над това ниво. За установяване на вертикалната сепарация не се ползва информация за геометричната височина;“;

▼B

2) хоризонтална сепарация, получена чрез осигуряване на:

i) сепарация по дължина чрез поддържане на интервал между въздухоплавателни средства, изпълняващи полет по същите, по сближаващи се или по обратни курсове, изразен във време или в разстояние; или

ii) странична сепарация чрез поддържане на различни маршрути за въздухоплавателните средства или тяхната експлоатация в различни географски зони.

SERA.8010 Минимуми на сепарация

а) Изборът на минимална сепарация за прилагане в рамките на дадена част от въздушно пространство се прави от доставчика на аеронавигационно обслужване, отговарящ за предоставянето на обслужване на въздушното движение и одобрен от съответния компетентен орган.

б) За движението от едно въздушно пространство в съседно и за маршрутите, които са по-близо до общата граница на съседните въздушни пространства отколкото приложимите при тези обстоятелства минимуми на сепарация, изборът на минимуми за сепарация се прави след консултации между доставчиците на аеронавигационно обслужване, които отговарят за предоставянето на обслужване на въздушното движение в съседното въздушно пространство.

в) Подробностите във връзка с избраните минимуми на сепарация и с техните области на прилагане се съобщават на:

1) съответните органи за обслужване на въздушното движение; и

2) пилотите и операторите на въздухоплавателни средства посредством публикуване в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“, където сепарацията се основава на употребата от въздухоплавателното средство на определени навигационни средства или определени навигационни техники.

▼M2

SERA.8012 Прилагане на сепарация при турбулентност от спътна струя на излитащ самолет

▼M4

а) Органите за контрол на въздушното движение прилагат минимуми за сепарация при турбулентна следа от спътна струя спрямо въздухоплавателни средства във фази на полета на подход и отлитане при следните обстоятелства:

1) въздухоплавателно средство в непосредствена близост зад друго въздухоплавателно средство на същата височина или на височина, по-малка от 300 m (1000 ft) под него;

2) и двете въздухоплавателни средства използват една и съща писта за излитане и кацане или успоредни писти, отдалечени на по-малко от 760 m (2500 ft) една от друга;

3) въздухоплавателно средство, пресича зад друго въздухоплавателно средство на същата височина или на височина, по-малка от 300 m (1000 ft) под него.

б) Буква а) не се прилага за долитащи въздухоплавателни средства по правилата за визуални полети и за долитащи въздухоплавателни средства по правилата за полети по прибори, които изпълняват визуален подход, когато въздухоплавателното средство е докладвало, че наблюдава предхождащото го въздухоплавателно средство и е било инструктирано да следва и да поддържа собствена сепарация от това въздухоплавателно средство. В такива случаи органът за контрол на въздушното движение издава предупреждение за турбулентна следа от спътна струя.

▼B

SERA.8015 Разрешения по контрол на въздушното движение

▼M2

а) Разрешенията по контрол на въздушното движение се основават единствено на следните изисквания за предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение:

▼M2

1) Разрешения се издават единствено за подреждане и разделяне на въздушното движение и се основават на известни условия на движение, които оказват влияние върху безопасността на експлоатацията на ВС. Тези условия на движение включват не само ВС във въздуха и по маневрената площ, върху която се осъществява контрол, но и всеки трафик на превозни средства или други препятствия, които не са монтирани за постоянно върху маневрената площ.

2) Органите за КВД издават такива КВД разрешения съгласно потребностите за предотвратяване на сблъсък и подреждане и поддържане на подреден поток на въздушното движение.

3) Разрешенията за КВД се издават навременно, за да се осигури изпращането им до ВС в срок, който позволява спазването им.

▼B

б) Операции, при които се изисква разрешение

1) Разрешение по контрол на въздушното движение се получава преди извършване на контролиран полет или на част от контролиран полет. Такова разрешение се изисква чрез представяне на полетен план на орган за контрол на въздушното движение.

2) Командирът на въздухоплавателното средство информира КВД, ако дадено разрешение по контрол на въздушното движение не е задоволително. В такива случаи КВД издава изменено разрешение, ако това е практически възможно.

3) Когато въздухоплавателното средство е поискало разрешение, включващо предимство, при поискване от съответния орган за КВД се представя доклад, обясняващ необходимостта от такова предимство.

4) *Потенциална промяна на разрешение по време на полет.* В зависимост от запаса от гориво и продължителността на полета вследствие на промяна на разрешението по време на полет, командирът на въздухоплавателното средство може да вземе решение за продължаване на полета към друго летище на местоназначение, като в този случай преди излитане съответните органи за контрол на въздушното движение се уведомяват за това с допълнителна информация в полетния план за променения маршрут, ако е известен, и новото летище на местоназначение.

5) На контролирано летище е забранено рулиране на въздухоплавателно средство по маневрената площ без разрешение от летищната контролна кула, като екипажът на въздухоплавателното средство е длъжен да изпълнява инструкциите, давани от летищната контролна кула.

▼M4

6) При векториране или назначаване на директен маршрут, който не е включен в полетния план, в резултат на което полет, извършван съгласно правилата за полети по прибори, напуска публикувано трасе за ОВД или процедура за полети по прибори, ръководителят на полети, който предоставя обзорно обслужване при ОВД, издава разрешения, така че предписаната височина за прелитане над препятствията да съществува по всяко време до момента, в който въздухоплавателното средство достигне до точката, в която пилотът отново се връща в маршрута по полетния план или се включва отново в публикувано трасе за ОВД или процедура за полети по прибори.

▼B

в) Разрешения за полети при околозвукова скорост

1) Разрешението по контрол на въздушното движение във връзка с фазата на околозвуково ускоряване при полет със свръхзвукова скорост продължава най-малко до края на тази фаза.

2) Разрешението по контрол на въздушното движение във връзка със забавяне и снижение на въздухоплавателно средство от крейсерен полет със свръхзвукова скорост към полет с дозвукова скорост следва да предоставя възможност за непрекъснато снижение най малко по време на околозвуковата фаза.

г) Съдържание на разрешенията

Разрешенията по контрол на въздушното движение посочват:

1) идентификацията на въздухоплавателното средство, както се посочва в полетния план;

2) границата за действие на разрешението;

▼M2

3) маршрут на полета, …

i) маршрутът на полета се указва подробно във всяко разрешение, когато това е необходимо, и

ii) изразът „cleared via flight planned route“ (разрешен по планиран полетен маршрут) не се използва при издаването на повторно разрешение;

▼B

4) нивото/нивата на полета за целия маршрут или за част от него и промените в нивата, ако се изискват такива;

▼M4

5) всички необходими инструкции или информация относно други въпроси като слота за излитане при управлението на потоците въздушно движение (УПВД), ако е приложимо, маневрите при подход или при отлитане, комуникацията и времето за край на валидността на разрешението.

▼B

д) ►M4 Повторение на разрешения, на инструкции и на информация, свързана с безопасността ◄

1) Полетният екипаж повтаря на ръководителя на полети свързаните с безопасността части от разрешенията по КВД и инструкциите, които се предават гласово. Следните елементи следва винаги да бъдат повтаряни:

i) разрешения за маршрути от КВД;

ii) разрешения и инструкции за навлизане, кацане на, излитане от, излизане извън пистата, пресичане, рулиране и отклонение от пистата; и

iii) писта в употреба, настройки на висотомера, кодове за SSR, зададени нови канали за връзка, инструкции за нивото, инструкции за курса и скоростта; и

iv) преходни нива, независимо дали са издадени от ръководителя или се съдържат в предаванията на ATIS.

2) Други разрешения или инструкции, включително разрешенията под условие и инструкциите за рулиране, се повтарят или се потвърждават по начин, който ясно показва, че са разбрани и ще се спазват.

3) Ръководителят изслушва повторението, за да се убеди, че разрешението или инструкцията са разбрани правилно от полетния екипаж и предприема незабавни действия за коригиране на евентуални установени по време на повторението несъответствия.

4) Не е необходимо гласово повторение на съобщения за връзка по линия за предаване на данни между ръководителите на полети и пилотите, освен ако не е посочено друго от доставчика на аеронавигационно обслужване.

▼M2

да) Промени в разрешението относно маршрута или нивото

1) При издаване на разрешение след поискана промяна на маршрута или на нивото то включва точното естество на промяната.

2) При условия на движение, които не позволяват да се разреши дадено искане за промяна се използва думата „UNABLE“ („невъзможно“). Когато обстоятелствата го позволяват, се предлага алтернативен маршрут или ниво.

дб) Разрешение, свързано с измерването на височината

1) За полети в области, в които е установена преходна височина, вертикалното местоположение на ВС, с изключение на предвиденото в точка 5) по-долу, се изразява с височини на или под преходната височина, а по отношение на полетните нива — с нива на или над преходното ниво. При пресичане на преходния слой вертикалната позиция се изразява чрез полетни нива при изкачване и чрез височини при снижение.

2) На екипажа на ВС (ЕВС) своевременно се осигурява преходно ниво преди то да бъде достигнато при снижението.

▼M4

3) Освен когато е известно, че въздухоплавателното средство вече е получило информацията при насочено предаване, настройката QNH на висотомера се включва в:

▼M4

i) разрешението за снижение при първо разрешение за височина под преходното ниво;

ii) разрешението за подход или за влизане в летищната схема на полетите;

iii) разрешението за рулиране за излитащи въздухоплавателни средства.

▼M2

4) При поискване или редовно на въздухоплавателното се предоставят QFE-настройките за висотомера в съответствие с местните разпоредби.

5) ►M4 Когато въздухоплавателно средство, което е получило разрешение за кацане или е уведомено, че има свободна писта за кацане на летище с летищно полетно-информационно обслужване (AFIS), завършва своя подход, ползвайки атмосферно налягане при превишението на летището (QFE), вертикалното местоположение на въздухоплавателното средство се изразява като височина над превишението на летището по време на частта от полета, за която може да се използва QFE, с уточнението, че то се изразява като височина над превишението на прага на ПИК: ◄

i) за оборудвани писти за излитане и кацане, ако прагът е 2 m (7 ft) или повече под превишението на летището; както и

ii) за писти, оборудвани за точен подход за кацане.

дв) Разрешения под условие

Изрази, съдържащи условие, като „зад кацащо ВС“ или „след излитащо ВС“ не се използват за движения, свързани с използваната писта или писти за излитане и кацане, освен когато въпросното ВС или превозни средства се виждат от съответния РП и пилота. ВС или превозното средство, което създава въпросното условие в издаденото разрешение е въздухоплавателното/превозното средство, което преминава пред другото засегнато ВС. Във всички случаи разрешения под условие се дават в следния ред и се състоят от:

1) позивната;

2) условието;

3) разрешението; както и

4) кратко повторение на условието.

▼B

е) Съгласуване на разрешенията

1) Разрешението по контрол на въздушното движение се съгласува между органите за контрол на въздушното движение с цел покриване на целия маршрут на въздухоплавателно средство или на конкретна част от него, както се посочва в разпоредбите по точки от (2) до (6).

2) Въздухоплавателно средство получава разрешение за целия маршрут до летището за първо планирано кацане:

i) когато преди излитането е било възможно съгласуване на разрешението между всички органи, под контрола на които ще бъде въздухоплавателното средство; или

ii) когато е налице разумна увереност, че между органите, под контрола на които ще бъде впоследствие въздухоплавателното средство, ще бъде извършено предварително съгласуване.

3) Когато съгласуване по точка (2) не е постигнато или не се предвижда, въздухоплавателното средство получава разрешение дотам, докъдето съществува разумна увереност за постигане на съгласуване; преди този момент или в този момент въздухоплавателното средство получава допълнително разрешение наред с инструкциите, които се издават по целесъобразност.

4) Когато е предписано от органа за ОВД, въздухоплавателното средство осъществява контакт със следващ орган за контрол на въздушното движение с цел получаване на последващо разрешение преди преминаване на точката на прехвърляне на контрола.

i) Въздухоплавателното средство поддържа необходимата двупосочна връзка с настоящия орган за контрол на въздушното движение, докато получи последващо разрешение.

ii) Разрешение, издадено като последващо разрешение, следва да бъде ясно идентифицируемо от пилота като такова.

▼B

iii) Освен ако не са съгласувани, последващите разрешения не следва да влияят на първоначалния профил на полета на въздухоплавателно средство във всяко въздушно пространство, различно от това на органа за контрол на въздушното движение, който отговаря за предоставянето на последващото разрешение.

5) Когато въздухоплавателно средство възнамерява да излети от летище в контролиран район и да навлезе в друг контролиран район в рамките на тридесет минути или в друг определен период от време, договорен между въпросните районни контролни центрове, съгласуването със следващия районен контролен център се извършва преди издаване на разрешението за излитане.

6) Когато въздухоплавателно средство възнамерява да напусне контролиран район за полет извън контролираното въздушно пространство и впоследствие отново навлезе в същия или в друг контролиран район, може да бъде издадено разрешение от момента на излитане до летището на първо планирано приземяване. Такова разрешение или промени в него се прилагат единствено за онези части от полета, които се извършват в рамките на контролирано въздушно пространство.

SERA.8020 Придържане към полетния план

а) С изключение на предвиденото в букви б) и г) въздухоплавателното средство се придържа към текущия полетен план или към приложимата част от текущия полетен план, представени за контролиран полет, освен ако не е поискано и получено разрешение за промяна от съответния орган за КВД, или освен при възникване на аварийна ситуация, изискваща незабавно действие от страна на въздухоплавателното средство, като в последния случай веднага щом обстоятелствата позволяват това, след тези действия по аварийната ситуация съответният орган за обслужване на въздушното движение трябва да бъде уведомен за предприетите действия, както и че тези действия са предприети по аварийна ситуация.

1) Освен ако няма друго разрешение от компетентния орган или нареждане от съответния орган за КВД, доколкото е практически възможно, контролираните полети:

i) когато са по установено трасе за ОВД, се извършват по определената осова линия за този маршрут; или

ii) когато са по друг маршрут, се извършват директно между средствата за навигация и/или пунктовете, определящи този маршрут.

2) Освен ако няма друго разрешение от компетентния орган или нареждане от съответния орган за КВД, въздухоплавателно средство, експлоатирано по отсечка от трасе за ОВД, определено чрез високочестотни всенасочени радиопредаватели, прехвърля основната си навигационна ориентация от средството зад него към средството пред него в, или от оперативна гледна точка максимално близо до, точката за преминаване, ако е установена такава.

▼M2

3) Отклоненията от изискванията по точка 1 се съобщават на съответния орган за ОВД.

▼B

б) *Непредвидени отклонения.* В случай че контролиран полет се отклонява непредвидено от текущия си полетен план, се предприемат следните действия:

1) Отклонение от пътната линия: ако въздухоплавателното средство се е отклонило от пътната линия, се предприемат незабавни действия за коригиране на курса на въздухоплавателното средство с оглед във възможно най-кратък срок движението по пътната линия да бъде възстановено.

2) Вариране на истинската въздушна скорост: ако средната истинска въздушната скорост на крейсерско ниво между точките за доклад варира или се очаква да варира с 5 % над или под истинската въздушна скорост, посочена в полетния план, съответният орган за обслужване на въздушното движение следва да бъде уведомен за това.

▼M2

3) Промяна в разчетното време: ако за разчетното време до следващата приложима точка за доклад, граница на район за полетна информация или летище на местоназначение, според това кое от тях е първо, е установено, че се различава с повече от 2 минути от стойността, съобщена на органите за ОВД, или от друг такъв период от време, предписан от компетентния орган, съответният орган за ОВД се уведомява възможно най-бързо за промененото разчетно време.

▼B

4) Освен това, когато е налице договор ADS-C, органът за ОВД се уведомява автоматично по съответната линия за предаване на данни за настъпили промени, надхвърлящи праговите стойности, предвидени по договора ADS-C.

в) *Планирани промени.* Исканията за промени в полетния план трябва да съдържат следната информация:

1) Промяна на крейсерско ниво: идентификация на въздухоплавателното средство; искано ново крейсерско ниво и крейсерска скорост на това ниво, изменено разчетно време (когато е приложимо) по отношение на следващите граници на район за полетна информация.

2) Промяна на маршрута:

i) Непроменено местоназначение: идентификация на въздухоплавателното средство; правила за полети; описание на новия маршрут на полета, включително свързаните с него данни от полетния план, като се започне от местоположението, представляващо начало на исканата промяна на маршрута; променено разчетно време; всякаква друга уместна информация.

ii) Променено местоназначение: идентификация на въздухоплавателното средство; правила за полети; описание на новия маршрут на полета до промененото летище на местоназначение, включително свързаните с него данни от полетния план, като се започне от местоположението, представляващо начало на исканата промяна на маршрута; променено разчетно време; резервно летище (резервни летища); всякаква друга уместна информация.

г) *Влошаване на метеорологичните условия под минималните за ВМУ.* Когато стане очевидно, че извършване на полет при ВМУ в съответствие с текущия полетен план няма да бъде практически възможно, контролираният полет по ПВП:

1) поисква промяна на разрешението, даваща възможност на въздухоплавателното средство да продължи при ВМУ към летището на местоназначение или към резервно летище, или да напусне въздушното пространство, за което се изисква разрешение от органите за контрол на въздушното движение; или

2) ако не може да бъде получено разрешението по буква а), продължава при визуални метеорологични условия и уведомява съответния орган за КВД за предприетите действия или по напускане на въпросното въздушно пространство, или по кацане на най-близкото подходящо летище; или

3) ако се извършва в рамките на контролирана зона, поисква разрешение за полет по особени ПВП; или

4) поисква разрешение за действие съгласно ППП.

SERA.8025 Доклади за местоположение

а) Въздухоплавателното средство, изпълняващо контролиран полет, е длъжно своевременно да докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение времето и нивото на прелитане над всяка установена задължителна точка за доклад, включително и всяка друга изисквана информация, с изключение на случаите, определени от компетентния орган или от съответния орган за обслужване на въздушното движение. При прелитане над други точки, докладите за местоположение се предават и по искане на съответния орган за обслужване на въздушното движение. Ако липсват установени точки за доклад, докладите за местоположение се предават през интервали от време, предписани от компетентния орган или определени от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

1) Когато при контролиран полет доклади за местоположението се предоставят по линия за предаване на данни, въздухоплавателното средство предоставя речеви доклади за местоположението само при поискване от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

▼M2

2) Когато контролиран полет е бил освободен от изискването да докладва в задължителни точки за докладване, пилотите, ако не е включено автоматично регистриране на местоположението, възобновяват гласово или CPDLC докладване на местоположението:

i) когато получат инструкция за това;

ii) когато бъдат информирани, че обзорното обслужване при ОВД е прекратено; или

iii) когато бъдат информирани, че обзорното обслужване при ОВД е изгубено.

3) Форматът на докладите за местоположение е в съответствие с допълнение 5, точка А.

▼B

SERA.8030 Прекратяване на контрола

Въздухоплавателното средство, което изпълнява контролиран полет, е длъжно незабавно да уведоми съответния орган за контрол на въздушното движение, когато премине към полет, неподлежащ на контрол на въздушното движение, освен когато изпълнява кацане на контролирано летище.

SERA.8035 Връзка

а) Въздухоплавателното средство, изпълняващо контролиран полет, осъществява непрекъснато прослушване на съответния съобщителен канал за гласова връзка „въздух — земя“ на органа за контрол на въздушното движение и при необходимост установява двустранна връзка с него, освен ако има други предписания от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване по отношение на въздухоплавателно средство, участващо в летищното движение на контролирано летище.

1) Изискването за въздухоплавателно средство да осъществява прослушване на съответния канал за гласова връзка „въздух — земя“ остава в сила, когато бъде установена връзка между ръководителите на полети и пилотите чрез линия за предаване на данни.

▼M2

б) Държавите членки изпълняват съответните разпоредби относно прекъсванията на връзката, приети по Чикагската конвенция. Комисията взема необходимите мерки за транспонирането на посочените разпоредби в правото на Съюза, така че да се установят общи европейски процедури относно прекъсванията на връзката най-късно до 31 декември 2017 г.

▼B

РАЗДЕЛ 9

Полетно-информационно обслужване

SERA.9001 Прилагане

а) Полетно-информационното обслужване се осигурява от съответните органи за обслужване на въздушното движение за всички въздухоплавателни средства, които е възможно да бъдат засегнати от информацията и:

1) на които се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение; или

2) които по друг начин са известни на органите за обслужване на въздушното движение.

б) Приемането на полетно-информационно обслужване не освобождава от отговорност командира на въздухоплавателно средство и той следва да вземе окончателното решение във връзка с евентуална предложена промяна в полетния план.

в) Когато органите 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.

SERA.9005 Обхват на полетно-информационното обслужване

а) Полетно-информационното обслужване включва осигуряване на подходяща информация:

1) за специфични климатични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полета (SIGMET) и за полетите и метеорологичните условия (AIRMET);

▼B

2) относно вулканична дейност преди изригване, вулканично изригване и облаци от вулканична пепел;

3) относно отделянето в атмосферата на радиоактивни материали или токсични химикали;

4) относно промените в наличието на радионавигационно обслужване;

5) относно промените в условията на летищата и свързаните с тях съоръжения, включително относно състоянието на работните площи на летищата при сняг, лед или сериозно наводнение;

6) относно безпилотните свободни аеростати;

▼M4

7) информация за необичайна конфигурация и състояние на въздухоплавателното средство;

8) всякаква друга информация, която може да е от значение за безопасността.

_____

▼B

б) В допълнение към буква а) полетно-информационното обслужване на полети включва предоставянето на информация относно:

1) докладваните атмосферни условия или прогнозата за атмосферните условия на летището на излитане, летището на местоназначение и резервните летища;

2) опасностите от сблъскване за въздухоплавателните средства, извършващи полети във въздушно пространство класове C, D, E, F и G;

▼M4

3) за полети над водни повърхности, доколкото е практически възможно и при поискване от пилота — всякаква налична информация като радиопозивна, местоположение, истинската пътна линия, скорост и т.н. на надводните плавателни съдове в района; и

4) съобщения, включително разрешения, получени от други органи за обслужване на въздушното движение, които се препредават на въздухоплавателни средства.

▼B

в) Полетно-информационното обслужване на полети по ПВП включва, освен посоченото в буква а), също и предоставяне на налична информация относно движението и атмосферните условия по маршрута на полета, които могат да направят извършването на полет по ПВП практически невъзможно.

▼M4

г) в допълнение към съответните елементи, посочени в букви а) и б), полетно-информационното обслужване на полети включва предоставянето на информация относно:

(1) опасности от сблъскване с въздухоплавателни средства, автотранспортни средства и лица, извършващи дейности в маневрената площ;

(2) използваемата ПИК.

▼B

SERA.9010 Автоматична информация за летищен терминал (ATIS)

а) Използване на съобщения от ATIS при насочено предаване на искания/отговори

1) При поискване от пилота, приложимите съобщения от ATIS се предават от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

2) Когато се предоставя Voice-ATIS и/или D-ATIS:

i) въздухоплавателното средство потвърждава приемането на информацията при установяване на връзка с органа за ОВД, осигуряващ обслужване по контрол на подхода, с летищната контролна кула или с летищния орган за полетно-информационно обслужване (AFIS) по целесъобразност; и

ii) съответният орган 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 актуалната настройка на висотомера.

▼B

3) Информацията, съдържаща се в текущата ATIS, чието получаване е потвърдено от съответното въздухоплавателно средство, може да не се включва в насоченото предаване към въздухоплавателното средство с изключение на настройката на висотомера, която се предоставя в съответствие с точка (2).

▼M4

4) Ако въздухоплавателно средство потвърди получаването на информация ATIS, която вече не е актуална, органът за ОВД незабавно предприема едно от следните действия:

i) предава на въздухоплавателното средство всеки елемент от информацията, който се нуждае от актуализация;

ii) инструктира въздухоплавателното средство да се снабди с актуална информация ATIS.

▼B

б) ATIS за пристигащи и заминаващи въздухоплавателни средства

Съобщенията от ATIS с информация за пристигане и заминаване съдържат следните елементи в посочения ред:

1) наименование на летището;

2) указание за пристигане и/или заминаване;

3) вид договор, ако връзката се осъществява чрез D-ATIS;

4) идентификатор;

5) време на наблюдението, ако е уместно;

6) вид очакван/и подход/и;

7) използвана писта/писти; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;

8) важни сведения за повърхността на пистата и спирачни действия по целесъобразност;

9) забавяне на изчакването, ако е уместно;

10) преходно ниво, където е приложимо;

11) друга основна информация във връзка с експлоатацията;

▼M2

12) посока (в градуси по магнитния компас) 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 информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

13) видимост и, когато е приложимо, хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане (runway visual range — RVR) ([1]) и — когато са налични датчици за видимост/RVR, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

▼B

14) атмосферните условия в момента ([1]);

15) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, като се взема по-голямата от двете стойности; купесто-дъждовни облаци; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е известна ([1]);

16) температура на въздуха;

17) температура на точката на оросяване;

18) настройка (настройки) на висотомера;

19) всякаква 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;

20) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и

([1]) Тези елементи се заменят със съкращението „CAVOK“ („Видимост, облаци и време в момента, по-добри от определени стойности или условия“), когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост: 10 km или повече и не е докладвана най-ниската видимост; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

▼B

21) специфични инструкции във връзка с ATIS.

в) ATIS за пристигащи въздухоплавателни средства

Съобщенията от ATIS, съдържащи единствено информация за пристигане, съдържат следните елементи в посочения ред:

1) наименование на летището;
2) указание за пристигане;
3) вид договор, ако връзката се осъществява чрез D-ATIS;
4) идентификатор;
5) време на наблюдението, ако е подходящо;
6) вид очакван/и подход/и;
7) основна/основни писта/писти за кацане; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;
8) важни сведения за повърхността на пистата и спирачни действия по целесъобразност;
9) забавяне на изчакването, ако е уместно;
10) преходно ниво, където е приложимо;
11) друга основна информация във връзка с експлоатацията;

▼M2

12) посока (в градуси на магнитния компас) 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 информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;
13) видимост и, когато е приложимо, хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане (runway visual range — RVR) ([1]) и — когато са налични датчици за видимост/RVR, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

▼B

14) атмосферните условия в момента ([1]);
15) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, като се взема по-голямата от двете стойности; купесто-дъждовни облаци; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е известна ([1]);
16) температура на въздуха;
17) температура на точката на оросяване;
18) настройка (настройки) на висотомера;
19) всякаква налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за подход, включително срез на вятъра, и информация относно последните атмосферни условия от значение за експлоатацията;
20) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и
21) специфични инструкции във връзка с ATIS.

г) ATIS за заминаващи въздухоплавателни средства

Съобщенията от ATIS, съдържащи единствено информация за заминаване, съдържат следните елементи в посочения ред:

1) наименование на летището;
2) указание за заминаване;
3) вид договор, ако връзката се осъществява чрез D-ATIS;
4) идентификатор;
5) време на наблюдението, ако е уместно;
6) писта/писти използвана/използвани за излитане; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;
7) важни сведения за повърхността на пистата/пистите, използвани за излитане, и спирачни действия по целесъобразност;

([1]) Тези елементи се заменят със съкращението „CAVOK“ („Видимост, облаци и време в момента, по-добри от определени стойности или условия“), когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост: 10 km или повече и не е докладвана най-ниската видимост; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

▼B

8) отлагане на заминаването, ако е уместно;

9) преходно ниво, където е приложимо;

10) друга основна информация във връзка с експлоатацията;

▼M2

11) посока (в градуси на магнитния компас) 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 информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

12) видимост и, когато е приложимо, хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане (runway visual range — RVR) ([1]) и — когато са налични датчици за видимост/RVR, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

▼B

13) атмосферните условия в момента ([1]);

14) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, като се взема по-голямата от двете стойности; купесто-дъждовни облаци; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е известна ([1]);

15) температура на въздуха;

16) температура на точката на оросяване;

17) настройка (настройки) на висотомера;

18) всякаква налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за първоначален набор на височина, включително срез на вятъра;

19) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и

20) специфични инструкции във връзка с ATIS.

РАЗДЕЛ 10

Аварийно-оповестително обслужване

SERA.10001 Прилагане

а) Аварийно-оповестителното обслужване се осигурява от органите за обслужване на въздушното движение:

1) за всички въздухоплавателни средства, на които се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение;

2) доколкото е възможно, за всички останали въздухоплавателни средства, които са изпратили полетен план или са известни по друг начин на обслужването на въздушното движение; и

3) за всички въздухоплавателни средства, за които е известно или се смята, че са обект на противозаконни действия.

▼M2

б) Ако компетентният орган не е предвидил друго, ВС, оборудвани с подходяща двупосочна радиовръзка се свързват между двадесет и четиридесет минути след последния контакт, независимо от неговата цел, просто за да докладват, че полетът протича по план, като това докладване включва идентификация на ВС и израза „Operations normal“ („полетът протича нормално“).

в) Съобщението „Operations normal“ („полетът протича нормално“) се изпраща по връзка „въздух — земя“ на съответния орган за ОВД.

([1]) Тези елементи се заменят със съкращението „CAVOK“ („Видимост, облаци и време в момента, по-добри от определени стойности или условия“), когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост: 10 km или повече и не е докладвана най-ниската видимост; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

▼B

SERA.10005 Информация за въздухоплавателно средство, изпълняващо полет в близост до въздухоплавателно средство в аварийно състояние

а) Когато орган за обслужване на въздушното движение установи, че въздухоплавателно средство се намира в аварийно състояние, други въздухоплавателни средства, за които е известно, че се намират в близост до въпросното въздухоплавателно средство, с изключение на предвиденото в буква б), получават възможно най-бързо информация относно естеството на аварията.

б) Когато орган за обслужване на въздушното движение е уведомен или смята, че въздухоплавателно средство е обект на противозаконни действия, във връзката „въздух — земя“ на органа за ОВД не се посочва естеството на извънредната ситуация, освен когато то е посочено първо от въпросното въздухоплавателно средство и когато е сигурно, че такова посочване няма да усложни ситуацията.

РАЗДЕЛ 11

Намеса, извънредни обстоятелства и прехват

▼M2

SERA.11001 Общи положения

_____

в) В случай че за ВС се знае или се смята, че се намира в състояние на спешност, включително ако е обект на посегателство, органите за ОВД му отделят максимално внимание, оказват му съдействие и му осигуряват предимство пред други ВС, според обстоятелствата.

г) Последващите действия по КВД се основават на намеренията на пилота, общото положение на въздушното движение в реално време и динамиката на извънредната ситуация.

SERA.11005 Посегателство

_____

аа) ВС, което е обект на посегателство, трябва да се опита да въведе код 7500 на транспондера и да съобщи на съответния орган за ОВД всякакви свързани с това важни обстоятелства и за всяко отклонение от текущия полетен план, наложено от обстоятелствата, за да може органът за ОВД да осигури предимство на ВС и да сведе до минимум възможността от конфликт с други ВС.

аб) Ако ВС е обект на посегателство, пилотът трябва да се опита да приземи ВС възможно най-скоро на най-близкото подходящо летище или на определено летище, посочено от компетентния орган, освен ако положението на борда не налага друго.

б) Когато ВС е обект на посегателство или има съмнения за такова, органите за ОВД реагират своевременно на исканията на ВС. Информацията, свързана 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 ВС.

в) Когато ВС е обект на посегателство или има съмнения за такова, органите за ОВД, в съответствие с договорените на местно равнище процедури, информират незабавно съответния определен от държавата орган и обменят необходимата информация с оператора на ВС или с посочен негов представител.

▼M2

SERA.11010 Отклонено или неидентифицирано ВС

▼B

Отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство

а) Веднага щом орган за обслужване на въздушното движение бъде уведомен за отклонено въздухоплавателно средство, той предприема необходимите стъпки, посочени в точки (1) и (3), за оказване на съдействие на въздухоплавателното средство и охраняване на неговия полет.

1) В случай че местоположението на въздухоплавателното средство не е известно, органът за обслужване на въздушното движение:

i) прави опит за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство, ако такава връзка все още не е налице;

ii) използва всички налични средства, за да определи неговото местоположение;

iii) уведомява други органи 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;

iv) уведомява, в съответствие с договорените на местно равнище процедури, съответните военни органи и им предоставя съответен летателен план и други данни във връзка с отклоненото въздухоплавателно средство;

v) изисква от посочените в подточки iii) и iv) органи и от други въздухоплавателни средства в полет съдействие за установяване на връзка с въздухоплавателното средство и определяне на неговото местоположение.

2) Изискванията в точка (1), подточки iv) и v) се прилагат също така и за органите за обслужване на въздушното движение, информирани в съответствие с точка (1), подточка iii).

3) Когато местоположението на въздухоплавателното средство бъде установено, органът за обслужване на въздушното движение:

▼M2

i) информира ВС относно неговото местоположение и относно коригиращите действия, които трябва да бъдат предприети. Тази информация се предоставя незабавно, след като органът за ОВД узнае за вероятен прехват или за друга опасност за ВС; както и

▼B

ii) при необходимост предоставя на другите органи за обслужване на въздушното движение и на съответните военни органи необходимата информация във връзка с отклоненото въздухоплавателно средство и всяка препоръка, дадена на това въздухоплавателно средство.

б) Веднага щом органът за обслужване на въздушното движение бъде уведомен 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 органът за обслужване на въздушното движение предприема следните стъпки според обстоятелствата:

1) прави опит за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство;

2) отправя запитване относно полета към другите органи за обслужване на въздушното движение в района за полетна информация и иска съдействие от тях за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство;

3) отправя запитване относно полета към органите за обслужване на въздушното движение, обслужващи съседни райони за полетна информация, и иска съдействие от тях за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство;

▼B

4) прави опит за получаване на информация от други въздухоплавателни средства в района;

5) при необходимост органът за обслужване на въздушното движение уведомява съответния военен орган веднага щом бъде установена идентичността на въздухоплавателното средство.

в) В случай на отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство следва да бъде взета предвид възможността въздухоплавателното средство да е обект на незаконна намеса. Ако органът за обслужване на въздушното движение прецени, че отклоненото или неидентифицираното въздухоплавателно средство може да е обект на незаконна намеса, съответният определен от държавата орган следва да бъде незабавно уведомен в съответствие с договорените на местно равнище процедури.

▼M2

SERA.11012 Минимален запас от гориво и извънредна ситуация, свързана с горивото

а) Когато пилотът докладва, че е достигнат минималният запас от гориво, РП информира пилота във възможно най-кратък срок за всички очаквани закъснения или че не се очакват такива.

б) Когато нивото на горивото налага обявяването на бедствие, командирът, в съответствие с SERA.14095, обявява това чрез радиотелефонния сигнал за бедствие („MAYDAY“), за предпочитане изговорен три пъти и последван от естеството на бедствието („FUEL“, т.е. недостиг на гориво).

SERA.11013 Влошено функциониране на ВС

а) Когато, в резултат от повреда или влошаване на параметрите на навигация, на средствата за връзка, висотомера, системите за управление на полета или други системи, параметрите на експлоатация на ВС не отговарят на стандартите във въздушното пространство, в което то се експлоатира, ЕВС уведомява незабавно органа за КВД. Когато повредата или влошаването на експлоатационните параметри засяга установения минимум за сепарация, РП предприема действия за определяне на друга подходяща сепарация или минимум за сепарация.

б) Влошаване на експлоатационните параметри или повреда на системата за зонална навигация (RNAV)

Когато дадено ВС не отговаря на изискванията на маршрут или процедура с RNAV, вследствие повреда или влошаване на експлоатационните параметри на системата за RNAV, пилотът иска ново разрешение с други параметри.

в) Влошаване на параметрите на вертикалната навигация, необходими за въздушно пространство с намалени минимуми на вертикална сепарация (RVSM).

1) Пилотът информира КВД във възможно най-кратък срок за всяко обстоятелство, което пречи да бъдат достигнати стандартните параметри за вертикална навигация във въздушно пространство с RVSM. В такъв случай пилотът трябва да получи преработено КВД разрешение преди да започне всякакво отклонение от разрешения маршрут и/или полетно ниво, когато това е възможно. Когато преработено разрешение от КВД не може да бъде получено преди въпросното отклонение, пилотът трябва да получи такова във възможно най-кратък срок след това.

2) По време на операции във въздушно пространство с RVSM или транзитно вертикално преминаване през него с ВС, което не е одобрено за RVSM операции, пилотите докладват, че не разполагат с одобрение за RVSM операции, както следва:

i) при първоначално повикване по който и да е от каналите във въздушното пространство с RVSM;

ii) при всяко искане за промяна в нивото; както и

iii) при всяко сверяване на разрешенията за ниво.

3) РП изрично потвърждават получаването на съобщенията от ВС, които докладват, че не разполагат с одобрение за RVSM операции.

▼**M2**

4) Влошаването на експлоатационните параметри на оборудването на ВС — докладване от пилота:

i) При получаване на информация от пилот на ВС с разрешение за RVSM операции, че оборудването на ВС вече не отговаря на изискванията за RVSM, КВД ще смята въпросното ВС като неразполагащо с одобрение за RVSM операции.

ii) КВД предприема незабавни действия за осигуряване на минимална вертикална сепарация от 600 m (2 000 ft) или подходяща хоризонтална сепарация от всички други засегнати ВС, които се намират във въздушно пространство с RVSM. ВС, на които е отнето одобрението за RVSM операции обикновено получават от КВД разрешение да напуснат въздушното пространство с RVSM, когато това е възможно.

iii) При първа възможност пилотите информират КВД за възстановяването на нормалното функциониране на оборудването, необходимо за изпълняване на изискванията за RVSM операции.

iv) Първият РКЦ, получил информация за промяна в статуса на разрешението на ВС за операции във въздушно пространство с RVSM се координира със съседните РКЦ, съгласно необходимото.

5) Силна турбуленция — непрогнозирана:

i) Когато ВС, експлоатирано във въздушно пространство с RVSM срещне силна турбуленция вследствие атмосферни условия или самолетни вихри, за която пилотът смята, че ще засегне способността на ВС да поддържа разрешеното полетно ниво, пилотът информира КВД. КВД установява подходяща хоризонтална сепарация или повишена минимална вертикална сепарация.

ii) Доколкото е възможно КВД изпълнява исканията на пилота за полетно ниво и/или промени на маршрута и предава информацията за движението съгласно изискванията.

iii) КВД изисква от другите ВС да докладват, за да прецени дали да преустанови прилагането на RVSM напълно или само в даден диапазон полетни нива или район.

iv) РКЦ, които преустановяват RVSM съгласуват това със съседните РКЦ, както и всички необходими корекции на капацитета на сектора, според необходимото, за да се гарантира гладкото прехвърляне на трафика.

6) Силна турбуленция — прогнозирана:

i) Когато съгласно метеорологичните прогнози се очакват силна турбуленция във въздушното пространство с RVSM, КВД определя дали RVSM трябва да бъде преустановена и ако е така, за колко време и за кои конкретни полетни нива и/или район.

ii) Когато RVSM е временно преустановена, нареждащият това РКЦ съгласува със съседните РКЦ подходящите полетни нива за прехвърляне на движението, освен ако е договорена документално схема за разпределение на полетните нива при извънредни случаи. РКЦ, която преустановява RVSM също така съгласува по целесъобразност със съседните РКЦ приложимите за сектора капацитети.

▼M2

SERA.11014 инструкции за разрешаване на конфликтни ситуации (RA) от бордната система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)

а) В полетен режим се използва ACAS II, освен когато, според предвиденото в списъка на минималното оборудване в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([1]), е включен режим, който позволява издаване на RA към ЕВС при засечено неочаквано сближаване с друго ВС. Това не се прилага, ако е наложително изключване на режима за издаване на RA (при използване единствено на консултативно обслужване на въздушното движение (ТА) или еквивалентна функция) поради необичайна процедура или поради условия, които влошават работните характеристики.

б) В случай на издадена RA от ACAS пилотите трябва:

1) да реагират незабавно и в съответствие с RA, освен ако това би застрашило сигурността на ВС;

2) да изпълнят RA, дори ако е налице конфликт между RA и КВД инструкция за извършване на маневра;

3) да не извършват действия, противоположни на RA;

4) при първа възможност и щом работното натоварване на ЕВС го позволява, да уведомят съответния орган за КВД за всякакви RA, които изискват отклонение от текущите КВД инструкции или разрешения;

5) да се съобразяват незабавно с всички изменения в RA;

6) да ограничат измененията в траекторията на полета до минимално необходимото за изпълнение на RA;

7) да се върнат незабавно към КВД инструкциите или разрешенията, когато конфликтът е разрешен; както и

8) да уведомят КВД при връщане към първоначалното разрешение.

в) Когато пилот докладва за издадена от ACAS RA, РП не предприема никакви опити за промяна на траекторията на полета на ВС, докато пилотът не докладва „CLEAR OF CONFLICT“ (конфликтът е разрешен).

г) Ако ВС се отклони от КВД разрешение или инструкция при изпълнение на RA или е получен доклад от пилот за издадена RA, РП престава да носи отговорност за осигуряването на сепарация между въпросното ВС и всяко друго ВС, което като пряко следствие е засегнато от маневрата съгласно RA. РП отново поема отговорност за осигуряване на сепарация между всички засегнати ВС, когато:

1) потвърди, че е получил доклад от ЕВС, че ВС е възобновило изпълнението на текущото разрешение; или

2) потвърди, че е получил доклад от ЕВС, че ВС възобновява изпълнението на текущото разрешение, и издаде алтернативно разрешение, което ЕВС потвърди, че е получил.

▼B

SERA.11015 Прехват

а) С изключение на прехващане и съпровождане, изпълнявани по искане на въздухоплавателното средство, прехватът на гражданско въздухоплавателно средство се регулира от съответните подзаконови и административни разпоредби, приети от държавите членки в съответствие с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, и по-специално член 3, буква г) от нея, съгласно който договарящите се държави в ИКАО поемат ангажимент, когато приемат разпоредби по отношение на въздухоплавателните средства под тяхна юрисдикция, да се съобразяват надлежно с безопасността на навигацията на гражданските въздухоплавателни средства.

б) Командирът на гражданско въздухоплавателно средство, когато същото е прехванато:

([1]) 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 г., стр. 1).

▼B

1) изпълнява незабавно инструкциите, дадени от прехващащото въздухоплавателно средство, като интерпретира и отговаря на визуалните сигнали, в съответствие със спецификациите в таблици S11-1 и S11-2;
2) уведомява, ако е възможно, съответния орган за обслужване на въздушното движение;
3) прави опит да установи радиовръзка с прехващащото въздухоплавателно средство или със съответния орган за управление на прехвата, като се обади на аварийната честота 121,5 MHz и съобщи позивната си и вида на полета; а в случай че не може да установи контакт и ако е възможно, повтаря това обаждане на аварийна честота 243 MHz;
4) задава режим A, код 7700 на транспондера за SSR, ако въздухоплавателното средство е оборудвано с такъв, освен когато е получило други инструкции от съответния орган за обслужване на въздушното движение.
5) ако въздухоплавателното средство е оборудвано с ADS-B или ADS-C, избира подходящата функционалност за извънредна ситуация, ако е налице такава, освен когато са получени други инструкции от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

Таблица S11 — 1

Сигнали, подавани от прехващащото въздухоплавателно средство и отговори от прехванатото въздухоплавателно средство

Серия	Сигнали, подавани от ПРЕХВАЩАЧА	Значение	Отговори, давани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство	Значение
1	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Прехващачът, заел позиция отпред, като правило вляво и над прехванатото въздухоплавателно средство (или вдясно, ако прехванатото въздухоплавателно средство е хеликоптер), разклаща крилото и мига с навигационните светлини на неравни интервали (и със светлините за кацане при прехват на хеликоптер). След получаване на потвърждение изпълнява бавен хоризонтален завой обикновено наляво (надясно при прехват на хеликоптер), заемайки необходимия курс за следване. *Забележка 1.* *Метеорологичните условия или теренът могат да наложат обръщане на позицията и курса за следване, посочени по-горе в Серия 1.* *Забележка 2.* *Ако прехванатото въздухоплавателно средство не е в състояние да поддържа скоростта си в съответствие със скоростта на прехващащото въздухоплавателно средство, очаква се последното да извърши серия от обиколки и да разклаща крилото всеки път, когато преминава покрай прехванатото въздухоплавателно средство.*	Вие сте прехванат, следвайте ме.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Разклащане на крилото, мигане с навигационните светлини на неравни интервали и следване на прехващача.	Разбрано, изпълнявам.
2	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Рязък маньовър за отклоняване от прехванатото въздухоплавателно средство, състоящ се от изпълняван в набор завой на 90 градуса и повече, без пресичане направлението на полета на прехванатото въздухоплавателно средство.	Можете да продължите полета си.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Разклащане на крилото.	Разбрано, изпълнявам.

▼B

Серия	Сигнали, подавани от ПРЕХВАЩАЧА	Значение	Отговори, давани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство	Значение
3	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Пускане на колесника (ако има такъв), включване на фаровете за кацане и прелитане над пистата за излитане и кацане в посока на кацането или, ако прехванатото въздухоплавателно средство е хеликоптер, прелитане над площадката за кацане на хеликоптери. Ако прехващачът е хеликоптер, се изпълнява подход за кацане и зависване в близост до площадката за кацане.	Кацнете на това летище.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Пускане на колесника (ако има такъв), включване на фаровете за кацане и следване на прехващача и, ако след прелитане на пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери се счете, че кацането е безопасно, се изпълнява кацане.	Разбрано, изпълнявам.

Таблица S11 — 2

Сигнали, подавани от прехванатото въздухоплавателно средство и отговори от прехващащото въздухоплавателно средство

Серия	Сигнали, подавани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство	Значение	Отговори, давани от ПРЕХВАЩАЩОТО въздухоплавателно средство	Значение
4	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Прибиране на колесника (ако има такъв) и мигане с фаровете за кацане при прелитане над пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери на височина над 300 m (1 000 ft), но не по-високо от 600 m (2 000 ft) (за хеликоптери — над 50 m (170 ft), но не по-високо от 100 m (330 ft) спрямо превишението на летището и изпълнение на кръг над пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери. Ако не е в състояние да мига с фаровете за кацане, мига с всякакви други налични светлини.	Определеното от Вас летище не отговаря на типа въздухоплавателно средство.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Ако е необходимо прехванатото въздухоплавателно средство да следва прехващача до резервно летище, прехващачът прибира колесника и използва предписаните за прехващача сигнали от Серия 1. Ако е взето решение за освобождаване на прехванатото въздухоплавателно средство, прехващачът използва предписаните за прехващача сигнали от Серия 2.	Разбрано, следвайте ме. Разбрано, можете да продължите полета си.
5	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Включване и изключване на всички светлини на равни интервали, но по начин, предотвратяващ объркването с мигащи светлини.	Не мога да изпълня.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Използване на предписаните за прехващача сигнали от Серия 2.	Разбрано.
6	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Мигане с всички светлини на неравни интервали.	Състояние на бедствие.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Използване на предписаните за прехващача сигнали от Серия 2.	Разбрано.

в) Когато инструкциите, получени по радиото от друг източник, противоречат на тези, подавани от прехващача посредством визуални сигнали, прехванатото въздухоплавателно средство е длъжно незабавно да поиска разяснение, като същевременно спазва визуалните инструкции, подавани от прехващача.

г) Когато инструкциите, получени по радиото от друг източник, противоречат на тези, подавани от прехващача по радиото, прехванатото въздухоплавателно средство е длъжно незабавно да поиска разяснение, като същевременно спазва инструкциите, подавани от прехващача по радиото.

д) Когато при изпълнение на прехват е установена двустранна радиовръзка, но е невъзможно използване на общ език, предаването на инструкциите, потвърждаването им, както и предаването на съществена информация се осъществяват чрез използване на изразите и произношението, указани в таблица S11-3, като всяка фраза се предава двукратно:

▼B

Таблица S11 — 3

Фрази, използвани от ПРЕХВАЩАЧА			Фрази, използвани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство		
Фраза	Произношение ([1])	Значение	Фраза	Произношение ([1])	Значение
ПОЗИВНА	КОЛ СА-ЙН	Каква е позивната Ви?	ПОЗИВНА (позивна) ([2])	КОЛ СА-ЙН (позивна)	Моята позивна е (позивна)
СЛЕДВАЙТЕ МЕ	ФОЛ-ЛОУ	Следвайте ме	ИЗПЪЛНЯВАМ	УИЛ-КО	►M2 Разбрано, изпълнявам ◄
СНИЖАВАЙТЕ	ДИИ-СЕНД	Снижавайте за кацане	►M2 —— ◄		
			НЕ МОГА	КЕН НОТ	Не мога да изпълня
КАЦНЕТЕ	Ю ЛААНД	Кацнете на това летище	ПОВТОРЕТЕ	РИ-ПИИТ	Повторете командата си
			ЗАГУБИХ ОРИЕНТИРОВКА	АМ ЛОСТ	Неизвестно местоположение
ПРОДЪЛЖЕТЕ	ПРО-СЕЕД	Можете да продължите полета си			
			БЕДСТВИЕ	МЕЙДЕЙ	Търпя бедствие
			ОТВЛИЧАНЕ ([3])	ХАЙ-ДЖЕК	Въздухоплавателното средство е обект на незаконна намеса
			КАЦАНЕ (обозначение на мястото)	ЛААНД (обозначение на мястото)	Разрешете кацане на (обозначение на мястото)
			СНИЖЕНИЕ	ДИИ-СЕНД	Разрешете снижение

([1]) При произнасяне на думите в тази колона се набляга на подчертаните срички.
([2]) Позивната, която се предава, е тази, използвана в радиообмена с органите за обслужване на въздушното движение и за обозначаване на полета на въздухоплавателното средство в полетния план.
([3]) Понякога е нежелателно или обстоятелствата не винаги позволяват да се използва фразата „ОТВЛИЧАНЕ“.

е) Незабавно след като органът за обслужване на въздушното движение бъде уведомен, че въздухоплавателно средство е прехванато в неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки според обстоятелствата:

1) прави опит за установяване на двупосочна връзка с прехванатото въздухоплавателно средство посредством всички налични средства, включително на аварийната радиочестота 121,5 MHz, за извънредни ситуации, освен ако такава връзка вече не е осъществена;
2) информира пилота на прехванатото въздухоплавателно средство относно прехвата;
3) установява контакт с органа за управление на прехвата, като поддържа двупосочна връзка с прехващащото въздухоплавателно средство и му предоставя наличната информация относно въздухоплавателното средство;
4) при необходимост предава съобщения между прехващащото въздухоплавателно средство или органа за управление на прехвата и прехванатото въздухоплавателно средство;
5) в тясна координация с органа за управление на прехвата предприема всички необходими стъпки с цел да се гарантира безопасността на прехванатото въздухоплавателно средство;
6) информира органите за обслужване на въздушното движение, обслужващи съседни райони за полетна информация, ако се окаже, че въздухоплавателното средство се е отклонило от такъв съседен район за полетна информация.

▼B

ж) Веднага щом органът за обслужване на въздушното движение бъде уведомен, че въздухоплавателно средство е прехванато извън неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки съобразно обстоятелствата:

1) информира органа за обслужване на въздушното движение, обслужващ въздушното пространство, в което се осъществява прехватът, като му предоставя налична информация, която ще помогне за идентифицирането на въздухоплавателното средство, и иска от него да предприеме действия съгласно буква е);

2) предава съобщения между прехванатото въздухоплавателно средство и съответния орган за обслужване на въздушното движение, органа за управление на прехвата или прехващащото въздухоплавателно средство.

ГЛАВА 12

Метеорологично обслужване — наблюдения на въздухоплавателни средства и доклади чрез гласова връзка

SERA.12001 Видове наблюдения на въздухоплавателни средства

а) По време на всяка фаза от полета се извършват следните наблюдения на въздухоплавателните средства:

1) специални наблюдения на въздухоплавателни средства; и

2) други непланови наблюдения на въздухоплавателни средства.

SERA.12005 Специални наблюдения на въздухоплавателни средства

а) Специални наблюдения се извършват и докладват от всички въздухоплавателни средства, когато се срещат или се наблюдават следните условия:

1) умерена или силна турбулентност; или

2) умерено или силно обледеняване; или

3) силни планински вълни; или

4) гръмотевични бури без град, скрити, вградени, над обширен район, или във вид на шквалова линия; или

5) гръмотевични бури с град, скрити, вградени, над обширен район, или във вид на шквалова линия; или

6) силни прашни или пясъчни бури; или

7) облак от вулканична пепел; или

▼M4

8) вулканична дейност, предхождаща изригване, или вулканично изригване; или

9) спирачният ефект на ПИК е по-лош от докладвания.

▼B

б) Компетентните органи при необходимост определят други условия, които се докладват от всички въздухоплавателни средства, когато се срещат или се наблюдават.

▼M2

в) ЕВС съставят докладите си чрез формуляри, изготвени въз основа на формуляра-образец AIREP SPECIAL, както е посочен в буква А. от допълнение 5. Тези доклади трябва да съответстват на подробните инструкции за докладване, съгласно посоченото в точка 2 от допълнение 5.

1) ЕВС използват подробните инструкции, включително по отношение на форматите на съобщенията и изразите, посочени в допълнение 5, когато предават доклади за полети, и от органите за ОВД, когато препредават тези доклади.

2) Специалните доклади за полети с информация за наблюдавана вулканична дейност се предават като чрез формуляр за докладване на вулканична дейност. ЕВС, които летят по маршрути, по които е възможна вулканична дейност, получават формуляри, изготвени по формуляра-образец за специалните доклади за вулканична дейност, посочени в буква Б. от допълнение 5.

▼B

SERA.12010 Други непланови наблюдения на въздухоплавателни средства

В случай че възникнат други метеорологични условия, които не са изброени в SERA.12005, буква а), като например 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 уведомява съответния орган за обслужване на въздушното движение веднага, щом това стане възможно.

SERA.12015 Докладване на наблюденията на въздухоплавателни средства чрез гласова връзка

а) Наблюдението на въздухоплавателно средство в полет се докладва още по време на самото наблюдение или възможно най-скоро след това.

б) Наблюденията на въздухоплавателно средство се докладват като доклади за полети и трябва да съответстват на техническите спецификации в допълнение 5.

SERA.12020 Обмен на доклади за полети

а) Органите за ОВД предават при първа възможност специални и непланови доклади за полетите към:

1) други засегнати въздухоплавателни средства;

▼M2

2) „съответната метеорологична служба за наблюдение (MWO) в съответствие с точка 3 от допълнение 5; и“

▼B

3) други засегнати органи за ОВД.

б) Предаванията към въздухоплавателните средства се повтарят с честота и в продължение на период от време, които се определят от съответния орган за ОВД.

▼M2

РАЗДЕЛ 13

Транспондер за вторичен обзорен радиолокатор (SSR)

SERA.13001 Използване на SSR транспондер

а) Когато ВС разполага с годен за експлоатация SSR транспондер, пилотът го държи включен през целия полет независимо дали ВС е във или извън въздушно пространство, в което се използва SSR за целите на ОВД.

б) Пилотите не включват функцията IDENT, освен ако това не бъде поискано от ОВД.

в) Освен при полети във въздушно пространство, в което компетентният орган е посочил като задължително ползването на транспондер, ВС с недостатъчно електрозахранване са освободени от изискването да държат непрекъснато включен транспондера.

SERA.13005 Настройки на SSR транспондера в режим A

а) За да укаже конкретна аварийна ситуация, пилотът на ВС, оборудвано с SSR:

1) въвежда код 7700, за да укаже състояние на спешност, освен при предходни инструкции от КВД към пилота да използва транспондера с определен код. В този случай пилотът може въпреки това да въведе код 7700, когато е налице конкретна причина да смята, че това ще е най-доброто действие;

2) въвежда код 7600, за да укаже загуба на радиокомуникация;

▼M2

3) прави опит да въведе код 7500, за да укаже състояние на посегателство; ако обстоятелствата го налагат, вместо това се използва код 7700.

б) Освен в случаите, описани в буква а) по-горе, пилотът:

1) въвежда кодовете съгласно инструкциите на органа за ОВД; или

2) при липса на инструкции от ОВД относно кодовете, въвежда код 2000 или друг код, съгласно предписанието на компетентния орган; или

3) когато не получава услуги по ОВД, въвежда код 7000, за да подобри търсенето на подходящо оборудвани ВС, освен ако не е наредено друго от компетентния орган.

в) Когато се установи, че кодът на екрана за въздушната обстановка се различава от определения за ВС:

1) от пилота се иска да потвърди въведения код и, ако обстановката го позволява, да въведе правилният код; както и

2) Ако продължава несъответствието между определения за ВС код и изписания на екрана код, от пилота може да бъде поискано да прекрати използването на транспондера на ВС. Следващата контролна позиция и всеки друг засегнат орган, който използва SSR или мултилатерацията (MLAT) при предоставянето на ОВД трябва да бъдат съответно уведомени.

SERA.13010 Информация, извлечена от данните за налягане и височина

а) Когато ВС е снабдено с годно за експлоатация оборудване за работа в режим С, пилотът поддържа оборудването в този режим, освен ако не получи различни инструкции от КВД.

▼M4

б) Освен ако е предписано друго от компетентния орган, проверка на информацията за нивото, измерена чрез барометричния висотомер и изобразена на екрана, се извършва поне веднъж от всеки подходящо оборудван орган за ОВД при първоначалния контакт със съответното въздухоплавателно средство или, ако това е невъзможно, при първа възможност след това.

▼M2

SERA.13015 Настройки за идентификация на ВС чрез SSR транспондер в режим S

а) ВС, оборудвани с транспондер, работещ в режим S и с функция за идентифициране на ВС предават идентификацията на ВС, както е посочено в поле 7 от полетния план по ИКАО, или — когато не е представен полетен план — регистрацията на ВС.

б) Когато на екрана за въздушната обстановка изписаната идентификация на ВС, оборудвано с транспондер с функция за работа в режим S, е различно от очакваната за въпросното ВС, от пилота се изисква да потвърди и, ако е необходимо, да въведе наново правилната идентификация на ВС.

в) Ако пилотът потвърди, че е въвел правилната идентификация на ВС в режим S, но несъответствието се запази, РП предприема следните действия:

1) информира пилота за продължаващото несъответствие;

2) когато е възможно, коригира етикета за идентификация на ВС върху екрана за въздушната обстановка; както и

▼M2

3) уведомява следващата контролна позиция и всеки друг засегнат орган, идентифициращи ВС чрез режим S, че ВС предава погрешни идентификационни данни.

SERA.13020 Повреда на SSR транспондер при условия на задължително наличие на функциониращ транспондер

а) В случай на повреда в транспондера след излитането, органите за КВД се стараят полетът да продължи до местоназначението съгласно полетния план. Възможно е обаче от пилотите да бъде поискано да се съобразяват с някои ограничения.

б) В случай на повреда на транспондер, която не може да бъде отстранена преди излитане, пилотите трябва:

1) да уведомят ОВД във възможно най-кратък срок, за предпочитане преди представянето на полетен план;

2) да попълнят в позиция 10 на формуляра за полетния план по ИКАО в рубрика RSS буквата „N“, т.е. пълна неизправност на транспондера или, в случай на частична повреда на транспондера, да въведат знак, съответстващ на функциите на транспондера, които работят; както и

3) да се съобразяват с всички публикувани процедури за искане на освобождаване от изискванията да разполагат с функциониращ SSR транспондер.

РАЗДЕЛ 14

Процедури за гласова комуникация

SERA.14001 Общи положения

Използва се стандартна фразеология за всички ситуации, за които такава фразеология е била определена. Само когато със стандартната фразеология не може да се предаде желаното, се използва свободен език.

SERA.14005 Категории съобщения

а) Категориите съобщения в контекста на аеронавигационното мобилно обслужване и последователността за установяване на комуникация и предаване на съобщения, трябва да са съобразени с таблица S14—1.

Таблица S14 — 1

Категория съобщения и приоритет на сигналите при радиотелефония	Радиотелефонен сигнал
а) Сигнали за бедствие, съобщения за бедствие и радиообмен при бедствие	**MAYDAY**
б) Съобщения за спешност, включително съобщения, предшествани от сигнала за медицински транспорт	**PAN PAN** *или* **PAN PAN MEDICAL**
в) Съобщения относно радиопеленгуването	—
г) Съобщения относно безопасността на полетите	—
д) Метеорологични съобщения	—
е) Съобщения относно редовността на полетите	—

б) Съобщенията за бедствие и радиообменът при бедствие се подчиняват на разпоредбите на точка SERA.14095.

▼M2

в) Съобщенията за спешност и радиообменът при спешност, включително съобщенията, предшествани от сигнала за медицински транспорт, се подчиняват на разпоредбите на точка SERA.14095.

SERA.14010 Съобщения относно безопасността на полетите

Съобщенията относно безопасността на полетите включват:

а) съобщения за движение и за контрол;

б) съобщения от оператор на ВС или от ВС с непосредствена важност за ВС в полет;

в) метеорологични данни с непосредствена важност за ВС в полет или в подготовка за излитане (предавани индивидуално или за излъчване);

г) други съобщения относно ВС в полет или в подготовка за излитане.

SERA.14015 Терминология при комуникация въздух—земя

а) Радиообменът въздух—земя протича на английски език или на езика, който обикновено се използва от наземната станция.

б) Комуникация на английски се осигурява при поискване от страна на всяко ВС, във всички наземни станции, които обслужват определени летища и маршрути, ползвани за международни въздухоплавателни услуги. Ако не е предвидено друго от компетентния орган за специфични случаи, комуникацията между органа за ОВД и ВС протича на английски език на летищата с над 50 000 международни движения годишно, извършвани по правилата за полети по прибори (ППП). Държавите членки, в които към датата на влизане в сила на настоящия регламент, английският език не е единственият език за предаване на информация между органите за ОВД и ВС на описаните летища, могат да решат да не изпълнят изискването за използване на английски език и уведомяват за това Комисията. В такъв случай въпросните държави членки проучват най-късно до 31 декември 2017 г. възможността да наложат английския език в комуникацията между органите за ОВД и ВС на тези летища, от съображения за безопасност — за да се избегне навлизане на ВС на заета ПИК или други рискове за безопасността, като вземат предвид приложимите разпоредби на правото на Съюза и националното законодателство относно използването на езици. Те оповестяват резултатите от проучването си и съобщават заключенията си на Агенцията и на Комисията.

в) Езиците, на които може да протича комуникацията с дадена наземна станция се поместват в сборника „Аеронавигационна информация и публикации“ и друга публикувана аеронавигационна информация относно тези съоръжения.

SERA.14020 Произнасяне по букви при радиотелефония

При радиотелефонно произнасяне по букви на собствени имена, съкращения на услуги и думи с неясно произнасяне, се използва радиотелефонната азбука в таблица S14—2.

Таблица S14—2

Радиотелефонна азбука за произнасяне по букви

Буква	Дума	Приблизително произношение (изписано с латинската азбука)
A	Alfa	АЛ ФА
B	Bravo	БРА ВО
C	Charlie	ЧАР ЛИ *или* ШАР ЛИ
D	Delta	ДЕЛ ТА
E	Echo	Е КО

▼**M2**

Буква	Дума	Приблизително произношение (изписано с латинската азбука)
F	Foxtrot	ФОКС ТРОТ
G	Golf	ГОЛФ
H	Hotel	ХО ТЕЛ
I	Индия	ИН ДИ А
J	Juliett	ДЖУ ЛИ ЕТ
K	Kilo	КИ ЛО
L	Lima	ЛИ МА
M	Mike	МАЙК
N	November	НО ВЕМ БЪР
O	Oscar	ОС КАР
P	Papa	ПА ПА
Q	Quebec	КЕ БЕК
R	Romeo	РО МИ О
S	Sierra	СИ Е РА
T	Tango	ТАН ГО
U	Uniform	Ю НИ ФОРМ *или* У НИ ФОРМ
V	Victor	ВИК ТОР
W	Whiskey	УИС КИ
X	X-ray	ЕКС РЕЙ
Y	Yankee	ЯН КИ
Z	Zulu	ЗУ ЛУ

При приблизителната транскрипция на произношението на латиница и кирилица ударението пада върху подчертаните срички.

SERA.14025 Принципи за идентификация на трасета за ОВД, различни от стандартните трасета за отлитане и долитане

а) Използване в комуникацията на идентификатори за трасе за ОВД

1) При гласова комуникация основната буква на даден идентификатор се произнася в съответствие с радиотелефонната азбука в таблица S14—2.

2) Когато при гласова комуникация се използват представките K, U или S, те се произнасят, както следва:

i) *K* — KOPTER

ii) *U* — UPPER

iii) *S* — SUPERSONIC

б) Думата „kopter“ се произнася, както в думата „хеликоптер“, а думите „upper“ и „supersonic“, както на английски език.

▼M2

SERA.14026 Основни точки

При гласова комуникация основните точки в общия случай се предават на свободен език и са маркирани като обекти на радионавигационни средства или чрез уникалния петзначен произносим „код-наименование“ за основни точки, които не са маркирани като обекти с радионавигационни средства. Ако за обекта с радионавигационно средство не се използва наименование на свободен език, то се заменя с кодиран идентификатор, който при гласова комуникация се произнася в съответствие с радиотелефонната азбука за произнасяне по букви.

SERA.14030 Използване на идентификатори за стандартни процедури по маршрути за отлитане и долитане

При гласова комуникация за стандартните процедури по маршрути за отлитане или долитане се използва идентификатор на свободен език.

SERA.14035 Предаване на числа при радиотелефония

а) Предаване на числа

1) Всички числа, използвани при предаването на позивната на ВС, курс, ПИК, скорост и посока на вятъра се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно.

i) Полетните нива се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен в случаите на полетни нива в цели стотици.

ii) Настройките на висотомера се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно с изключение на настройка от 1 000 hPa, която се предава като „ONE THOUSAND“.

iii) Всички числа за кодове от транспондер се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен когато въпросните кодове съдържат цели хиляди — тогава информацията се предава като се произнася цифрата от броя на хилядите и след това се произнася „THOUSAND“.

2) Всички числа за предаването на информация, различна от описаната в буква а), точка 1), се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен при числата, съдържащи цели стотици и цели хиляди, които се предават като се произнася цифрата в числото за стотиците или хилядите и след това се произнася „HUNDRED“ или „THOUSAND“, според случая. Комбинациите от хиляди и цели стотици се предават чрез произнасяне на отделните цифри от броя на хилядите, последвани от думата „THOUSAND“, и произнасяне на броя на стотиците, последвани от думата „HUNDRED“.

3) Когато е необходимо да се уточни число, предадено с цели хиляди и/или цели стотици, числото се предава като всяка цифра се произнася поотделно.

4) При предаване на информация за относителното местоположение спрямо обект или за конфликтен трафик по 12-часовия координатен циферблат информацията се предава като цифрите се произнасят заедно — „TEN O'CLOCK“ („десет часа“) или „ELEVEN O'CLOCK“ („единадесет часа“).

5) Числата с десетична запетая се предават, както в буква а), точка 1), като десетичната запетая се указва по реда ѝ като се произнася думата „DECIMAL“ („десетична запетая“).

6) Всичките шест цифри от цифровия идентификатор се използват за идентифициране на канала на предаване при радиотелефонен обмен в метровия обхват (VHF), освен когато петата и шестата цифра са нули —тогава се използват само първите четири цифри.

▼**M2**

SERA.14040 Произнасяне на числа

Когато се комуникира на английски език числата се предават с произношението в таблица S14—3:

Таблица S14—3

Число/числов елемент	Произношение
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Десетична запетая/Decimal	DAY-SEE-MAL
Стотици/Hundred	HUN-dred
Хиляди/Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Техника на предаване

а) Предаванията са кратки, с нормален разговорен тон.

б) Следните думи и изрази се използват в радиотелефонната комуникация, като значението им е описано в Таблица S14—4:

Таблица S14—4

Фраза	Значение
ACKNOWLEDGE/ ПОТВЪРДЕТЕ	„Потвърдете, че сте получили и разбрали това съобщение.“
AFFIRM/ПОТВЪРЖДАВАМ	„Да.“
APPROVED/РАЗРЕШАВАМ	„Разрешавам да изпълните исканото от Вас действие“.
BREAK/БРЕЙК	„С това посочвам разделянето между частите на съобщението.“
BREAK BREAK/БРЕЙК БРЕЙК	„С това посочвам отделянето между съобщения, предадени към различни ВС в условията на интензивно въздушно движение.“
CANCEL/АНУЛИРАМ	„Анулирам предаденото по-рано съобщение.“

▼**M2**

Фраза	Значение
CHECK/ПРОВЕРЕТЕ	„Проверете система, функция или процедура.“
CLEARED/РАЗРЕШАВАМ	„Разрешавам да се действа съгласно уточнените условия.“
CONFIRM/ПОТВЪРДЕТЕ	„Правилно ли съм разбрал …? или Правилно ли приехте … (*разрешение, инструкция, действие, информация*).“
CONTACT/ВРЪЗКА С	„Установете радиокомуникация с…“
CORRECT/ПРАВИЛНО	„Това е правилно“.
CORRECTION/ПОПРАВКА	„В това предаване (или в посоченото съобщение) е допусната грешка. Правилното е…“
DISREGARD/ИГНОРИРАЙТЕ	„Приемете, че това съобщение не е изпратено“.
HOW DO YOU READ/КАК МЕ ЧУВАТЕ	„Какво е качеството на моето предаване?“ (виж точка SERA.14070, буква c))
I SAY AGAIN/ПОВТАРЯМ	„Повтарям за яснота или уточнение.“
MAINTAIN/ПОДДЪРЖАМ	„Продължавам съгласно уточнените условия или поддържам зададен параметър.“
MONITOR/ПРОСЛУШВАЙТЕ	„Останете не прослушване на … (честота).“
NEGATIVE/НЕ	„Не“ *или* „Не се дава разрешение“ *или* „Това не е правилно“ *или* „Нямам възможност“.
OVER/ПРИЕМАМ	„Предаването ми завърши, очаквам отговора Ви.“
OUT/КРАЙ	„Обменът на съобщения завърши, отговор не се очаква.“
READ BACK/ПОВТОРЕТЕ	„Повторете всичко или определена част от съобщението, както сте го получили.“
RECLEARED/НОВО РАЗРЕШЕНИЕ	„Последното издадено Ви разрешение е променено, настоящото разрешение заменя частично или изцяло предишното разрешение.“
REPORT/ДОЛОЖЕТЕ	„Предайте ми следната информация (…)“.
REQUEST/РАЗРЕШЕТЕ; ИСКАМ; ПОИСКАЙТЕ	„Желая да…“ *или* „Бих искал да зная…“
ROGER/РАЗБРАНО	„Приех цялото Ви последно предаване.“
SAY AGAIN/ПОВТОРЕТЕ	„Повторете всичко или следната част … от Вашето последно предаване.“
SPEAK SLOWER/ГОВОРЕТЕ ПО-БАВНО	„Намалете скоростта на предаване на съобщението си.“
STANDBY/ИЗЧАКАЙТЕ	„Изчакайте, ще Ви повикам.“
UNABLE/НЕ МОГА	„Не мога да изпълня Вашето искане, инструкция или разрешение.“

▼**M2**

Фраза	Значение
WILCO/ЩЕ ИЗПЪЛНЯ	*(съкращение от „will comply“ („ще се съобразя“)* „Разбирам съобщението Ви и ще го изпълня.“
WORDS TWICE/ ПОВТАРЯЙТЕ ДУМИТЕ	а) *Като искане:* „Комуникацията е затруднена, моля предавайте всяка дума или група от думи два пъти.“ б) *Като информация:* „Поради затруднената комуникация всяка дума или група от думи ще бъде предадена два пъти.“

SERA.14050 Радиотелефонни позивни за ВС

а) Пълни позивни

Радиотелефонните позивни на ВС биват следните:

1) Тип „А“ — символите, които отговарят на регистрационния знак на ВС; или

2) Тип „Б“ — радиотелефонният идентификатор на оператора на ВС, последван от последните четири символа на регистрационния знак на ВС;

3) Тип „В“ — радиотелефонният идентификатор на оператора на ВС, последван от идентификационния номер на полета.

б) Съкратени позивни

Радиотелефоните позивни на ВС в буква а), с изключение на тези от тип „В“, могат да се съкратят при условията, предписани в точка SERA.14055, буква в). Съкратените позивни имат следния вид:

(1) Тип „А“ — първият символ от регистрационния знак и най-малко последните два символа на позивната;

(2) Тип „Б“ — радиотелефонният идентификатор на оператора на ВС, последван най-малко от последните два символа на позивната;

(3) Тип „В“ — няма съкратена форма.

SERA.14055 Процедури за радиотелефония

а) ВС не променя типа на радиотелефонната си позивна по време на полет, освен за ограничен период от време по инструкция на орган за КВД от съображения за безопасност. Освен от съображения за безопасност не се извършват предавания към ВС при излитане, през последната част на финалния подход или по време на пробега при кацане.

б) Установяване на радиотелефонна комуникация

1) При установяване на комуникация винаги се използват пълните радиотелефонни позивни. При установяване на комуникация ВС започват повикването си с обозначението на повикваната станция, последвано от наименованието на повикващата станция.

2) В отговор на горните повиквания се предава позивната на повикващата станция, последвана от позивната на отговарящата станция, което се приема за покана към повикващата станция да продължи предаването си. При прехвърляне на комуникация в рамките на един орган за ОВД, позивната на органа за ОВД може да се пропусне, когато това е разрешено от компетентния орган.

▼M2

3) Комуникацията започва с повикване и отговор, когато се търси установяване на контакт. Когато е сигурно, че получаващата станция ще получи повикването, повикващата станция може да предаде съобщение, без да дочака отговор от получаващата станция.

в) Последваща радиотелефонна комуникация

1) Съкратените радиотелефони позивни, както са предписани в точка SERA.14050, буква б), се използват едва след установяване на задоволителна връзка и при условие че не съществува вероятност от объркване. ВС използва съкратената си позивна едва след като е приело повикване с тази позивна от аеронавигационната станция.

2) При издаване на КВД разрешения и тяхното повтаряне от ВС, РП и пилотите винаги добавят позивната на ВС, за което се отнася разрешението. За случаи, различни от посочените, непрекъснатата двупосочна комуникация след установяване на контакт е разрешена без допълнително идентифициране или повикване до прекратяването на контакта.

SERA.14060 Прехвърляне на комуникации в метровия обхват (VHF)

а) ВС получава насоки от съответния орган за ОВД да премине от дадена радиочестота към друга в съответствие с договорените процедури. При отсъствие на такива насоки ВС уведомява органа за ОВД преди да премине на друга честота.

б) При установяване на първоначален контакт на дадена честота от метровия обхват (VHF), или при преминаването на друга, ВС предава информацията, която е възможно да изисква ДАО, отговорен за предоставянето на обслужването и одобрен от компетентния орган.

SERA.14065 Радиотелефонни процедури за преминаване на друг канал за гласова комуникация въздух—земя

а) Ако не е предвидено друго от ДАО, отговорен за предоставянето на обслужването и одобрен от компетентния орган, първоначалното повикване към орган за ОВД след преминаване на друг канал за гласова комуникация въздух—земя съдържа следните елементи:

1) обозначението на повиквания орган за ОВД;

2) позивна и — за ВС от категорията със силна турбулентна следа — обозначението „heavy“ или „super“, ако това ВС е било определено като такова от компетентния орган;

3) ниво, включително преходни нива и разрешени нива, ако не се поддържа разрешеното ниво;

4) скорост, ако такава е определена от КВД; както и

5) допълнителни елементи, които може да поиска ДАО, отговорен за предоставянето на обслужването и одобрен от компетентния орган.

б) Пилотите предоставят информация за нивото с точност 30 m или 100 ft, според показанията на висотомера на пилота.

в) Първоначално повикване на летищната контролна кула

За ВС, на което се предоставя обслужване по летищен контрол, първоначалното повикване съдържа:

1) Обозначението на повиквания орган за ОВД;

2) позивна и — за ВС от категорията с тежка турбулентна следа — обозначението „heavy“ или „super“, ако това ВС е било определено като такова от компетентния орган;

▼M2

3) местоположение; както и

4) допълнителни елементи, които може да поиска ДАО, отговорен за предоставянето на обслужването и одобрен от компетентния орган.

SERA.14070 Процедури за проверка на чуваемостта

а) Формàт на проверката:

1) идентифициране на повикваната станция;

2) идентифициране на повикващата станция;

3) думите „RADIO CHECK“ („проверка на радиокомуникацията“);

4) използвана радиочестота.

б) Формàт на отговора на проверката:

1) идентифициране на станцията, която иска проверка на чуваемостта;

2) идентифициране на отговарящата станция;

3) информация за чуваемостта на станцията, която иска проверка на проверката.

в) След проверката се използва следната скала за чуваемост:

Скала за чуваемост

1) *1* Неразбираемо (Unreadable)

2) *2* Разбираемо от време на време (Readable now and then)

3) *3* Разбираемо, но трудно (Readable but with difficulty)

4) *4* Разбираемо (Readable)

5) *5* Отлично (Perfectly readable)

SERA.14075 Обмен на съобщения

а) Съобщенията са кратки и ясни, като се използват стандартни формулировки, когато има такива.

1) Когато ВС предава потвърждение за получено съобщение, то включва позивната на ВС.

2) Когато орган за ОВД предава потвърждение за получено съобщение до ВС, то включва позивната на ВС, последвана, ако е необходимо, от позивната на органа за ОВД.

б) Край на разговора.

Радиотелефонният разговор се прекратява от получаващия орган за ОВД или от ВС, използвайки собствената позивна.

в) Поправки и повторения

1) При грешка в предаването, поправка се извършва с думата „CORRECTION“ („поправка“), повтаря се последната правилна група от думи или израз от предаденото съобщение и се предава поправката.

2) Когато грешката може да се поправи най-добре чрез повтаряне на цялото съобщение, се използва изразът „CORRECTION, I SAY AGAIN“ („поправка, повтарям“) преди да предаде съобщението втори път.

3) При съмнение в коректността на полученото съобщение приемащата станция изисква цялостно или частично повторение.

▼M2

4) При искане за цялостно повторение на дадено съобщение се използват думите „SAY AGAIN“ („повторете“). При искане за частично повторение на дадено съобщение се използва изразът: „SAY AGAIN ALL BEFORE… (first word satisfactorily received)“ („повторете всичко преди… (първата правилно приета дума)“); или „SAY AGAIN… (word before missing portion) TO…(word after missing portion)“ („повторете между… (думата преди липсващата част) и… (думата след липсващата част)“); или „SAY AGAIN ALL AFTER… (last word satisfactorily received)“ („повторете всичко след (последната правилно приета дума)“).

г) Ако при гласова проверка на предаденото съобщение бъдат забелязани неточности, след приключване на повторението се предават думите „NEGATIVE I SAY AGAIN“ („не, повтарям“), последвани от поправка на погрешните данни.

SERA.14080 Постоянно прослушване/часове на обслужване

а) По време на полет ВС прослушва постоянно каналите за комуникация съгласно с изискванията на компетентния орган и не прекратява прослушването освен от съображения за безопасност, без да уведоми съответния орган за ОВД.

1) ВС, опериращи по дълги маршрути над водни пространства или над определени зони, над които се изисква ВС да е оборудвано с авариен радиомаяк (ELT), непрекъснато прослушват аварийната честота от 121,5 MHz в метровия обхват, освен през периодите, когато ВС комуникира по други канали в метровия обхват или когато капацитетът на бордовото оборудване или задълженията в пилотската кабина не позволяват едновременното прослушване на два канала.

2) ВС непрекъснато прослушват аварийната честота от 121,5 MHz в метровия обхват в зони или по маршрути, където е възможно прехващане на ВС или съществуват други опасности и това е изискване на компетентния орган.

б) Аеронавигационните станции, които разполагат със съответното оборудване непрекъснато прослушват аварийната честота от 121,5 MHz в метровия обхват по време на часовете, в които предоставят обслужване. Когато две или повече такива станции са разположени на едно място, изискването е изпълнено, ако само едната осигури прослушване на честотата от 121,5 MHz.

в) Когато е необходимо дадено ВС или орган за ОВД да преустановят прослушването по някаква причина, те уведомяват другите станции, ако това е възможно, като посочват момента, към който се очаква да възобновят прослушването. При възобновяване на прослушването се уведомяват останалите заинтересовани станции. Когато е необходимо прекъсването да продължи повече от първоначално обявения срок и ако е възможно, се предава нов срок за възобновяване на прослушването в или около първоначално определения срок.

SERA.14085 Предаване на блинд

а) Когато ЕВС не успява да осъществи контакт на определения канал, на предходно използвания канал или на друг канал съобразно с маршрута и не може да осъществи връзка със съответните органи за ОВД, друг орган за ОВД или други ВС с всички налични средства, ЕВС предава съобщението си два пъти на определения канал или канали, започвайки с израза „TRANSMITTING BLIND“(„предавам на блинд“) и, ако е необходимо, посочва адресата или адресатите.

б) Когато ЕВС не може да осъществи връзка поради повреда в приемника, той предава доклади в разчетните времена или позиции на използвания канал, започвайки с израза „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“ („предавам на блинд поради повреда в приемника“). ЕВС:

1) предава съобщението си и след това го повтаря изцяло;

2) съобщава разчетното време на следващия доклад;

▼M2

3) ако получава обслужване по КВД, предава информация относно намерението на командира на ВС за продължаване на полета.

SERA.14087 Техника на препредаване на комуникацията

а) Когато орган за ОВД не може да установи контакт с дадено ВС след неколкократни повиквания на честоти, за които се счита, че ВС прослушва, органът за ОВД:

1) отправя искане до другите органите за ОВД да окажат съдействие чрез повикване на ВС и ако е необходимо, да препредават съобщенията; както и

2) отправя искане до друго ВС по маршрута да направи опит за установяване на връзка с ВС и ако е необходимо, да му препредава съобщения.

б) Разпоредбите по буква а) се прилагат също така:

1) по искане на съответния орган за ОВД;

2) при такова просрочване на очаквано от ВС съобщение, което навежда на прекъсване на комуникацията.

SERA.14090 Специални процедури за комуникация

а) Движение на автотранспортни средства

Фразеологията за движение по маневрената площ на автотранспортни средства, различни от буксири, съвпада с тази за движението на ВС, с изключение на инструкциите за рулиране, при които думата „PROCEED“ („продължете“) замества „TAXI“ („рулирайте“), когато се комуникира с автотранспортни средства.

б) Консултативно обслужване на въздушното движение

При консултативно обслужване на въздушното движение не се издават „clearances“ („разрешения“), а само „advisory information“ („консултативна информация“) и се използват изразите „advise“ („съветвам ви“) или „suggest“ („предлагам ви“), когато се предлага едно или друго действие на ВС.

в) Указване на силна турбулентност от спътна струя

1) За ВС от категорията със силна турбулентност от спътната струя думата „heavy“ („силна“) следва веднага позивната на ВС в първоначалния радиотелефонен контакт на такова ВС и органите за ОВД.

2) За определени от компетентния орган ВС от категорията със силна турбулентност от спътната струя, думата „super“ („супер“) следва веднага позивната на ВС в първоначалния радиотелефонен контакт на такова ВС и органите за ОВД.

г) Процедури при отклоняване поради метеорологични условия

Когато пилотът започва комуникация с КВД, може да получи бърз отговор, ако посочи „WEATHER DEVIATION REQUIRED“ („искам отклонение поради метеорологични условия“, за да посочи, че желае предимство за комуникацията по тази честота и за отговора от КВД. При необходимост пилотът започва комуникация като използва сигнала за спешност „PAN PAN“ (за предпочитане изговорен три пъти).

▼M2

SERA.14095 Процедури за радиотелефонна комуникация при бедствие и спешност

а) Общи положения

1) Радиообменът при бедствие и спешност обхваща всички радиотелефонни съобщения, свързани съответно със състоянията на бедствие и спешност. Състоянията на бедствие и спешност се определени, както следва:

i) *Бедствие*: състояние, при което за ВС съществува сериозна и/или непосредствена опасност и се изисква незабавно съдействие.

ii) *Спешност*: състояние, което се отнася за безопасността на ВС или друго превозно средство, или на лице на борда, или в обсега на видимост, но което не изисква незабавно съдействие.

2) Радиотелефонните сигнали за бедствие („MAYDAY“) и за спешност („PAN PAN“) се използват при първоначалното предаване съответно за състояние на бедствие и спешност. В началото на всяко следващо предаване за бедствие и спешност се допуска използването на радиотелефоните сигнали за бедствие и спешност.

3) Съобщенията, адресирани до ВС в състояние на бедствие или спешност, са кратки, ясни и минимални на брой и са съобразени със състоянието на ВС.

4) Ако органът за ОВД, към който предава ВС не потвърди, че е получил съобщението за бедствие или спешност, други органи за ОВД оказват съдействие, както е посочено в буква б), точка 2) и съответно буква б), точка 3).

5) Комуникацията при бедствие и спешност обикновено се запазва на честотата, на която е започнала, докато не бъде преценено, че прехвърлянето на друга честота ще осигури по-добро съдействие.

6) В състояние на бедствие и спешност радиотелефонните предавания се осъществяват бавно и отчетливо, като всяка дума се произнася ясно, за да се улесни приемането и разбираемостта на съобщенията.

б) Радиотелефонна комуникация при бедствие

1) Действия от страна на ВС при бедствие

Освен че е предшествано от радиотелефонния сигнал за бедствие „MAYDAY“ в съответствие с буква а), точка 2), за предпочитане изговорен три пъти, съобщението за бедствие, което трябва да изпрати ВС:

i) се извършва по използваната в момента честота въздух—земя;

ii) съдържа възможно най-пълна информация, изговорена отчетливо и по възможност предадена в следната последователност:

А) име на органа за ОВД, към който се изпраща съобщението (ако времето и обстоятелствата го позволяват);

Б) идентификация на ВС;

В) естеството на аварийната ситуация;

Г) решението на командира на ВС;

Д) настоящо местоположение, височина и курс на ВС.

▼**M2**

2) Действия на органа за ОВД, до който е отправено съобщението, или на първия орган ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за бедствие

Органът за ОВД, до който е отправено съобщението, или първият орган ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за бедствие:

i) незабавно повтърждава, че е получил съобщението за бедствие;

ii) поема контрола над комуникацията или изрично и ясно прехвърля тази отговорност, като уведомява ВС за прехвърлянето; както и

iii) предприема незабавни действия, за да гарантира, че цялата необходима информация е предоставена в най-кратки срокове на:

А) засегнатия орган за ОВД;

Б) засегнатия оператор на ВС или на негов представител, съгласно предварително договореното;

iv) предупреждава другите органи за ОВД, съгласно необходимото, за да се избегне прехвърляне на комуникации към честотата, която е заделена за ВС в състояние на бедствие.

3) Налагане на радиомълчание

i) ВС в състояние на бедствие или органът за ОВД, обслужващ това ВС, могат да изискат радиомълчание от всички станции от аеронавигационното мобилно обслужване в района или от всяка станция, която пречи на комуникацията с това ВС. В зависимост от конкретните обстоятелства инструкциите за радиомълчание се отправят „to all stations“ („до всички станции“) или само до една станция. И в двата случая се използват изразите:

А) „STOP TRANSMITTING“ („преустановете предаването“);

Б) радиотелефонният сигнал за бедствие „MAYDAY“.

ii) Сигналите по буква б), точка 3), подточка i) могат да се използват само от ВС в състояние на бедствие и от органа за ОВД, който води комуникацията с ВС в състояние на бедствие.

4) Действия на всички други органи за ОВД или ВС

i) Комуникацията, свързана със състояние на бедствие има абсолютно предимство пред всяка друга комуникация и органите за ОВД или ВС, които са в течение не предават на въпросната честота, освен ако:

А) състоянието на бедствие или комуникацията при състояние на бедствие бъдат отменени;

Б) всички комуникации, свързани със състоянието на бедствие бъдат прехвърлени към други честоти;

В) органът за ОВД, който води комуникацията с ВС в състояние на бедствие предостави разрешение;

Г) те самите трябва да окажат съдействие.

ii) Всички органи за ОВД или ВС, които са в течение на комуникация с ВС в състояние на бедствие и които не могат да съдействат на въпросното ВС, независимо от това трябва да продължат да прослушват тази комуникация, докато се уверят, че е предоставено съдействие.

5) Прекратяване на комуникациите при бедствие и на радиомълчанието

i) Когато дадено ВС вече не е в състояние на бедствие, ЕВС предава съобщение, с което отменя състоянието на бедствие.

▼**M2**

ii) Когато органът за ОВД, който е обслужвал ВС в състояние на бедствие, получи информация, че състоянието на бедствие е преодоляно, той предприема незабавни действия, за да гарантира, че тази информация е разпратена, колкото е възможно по-скоро до:

А) засегнатите органи за ОВД;

Б) засегнатия оператор на ВС или неговия представител, съгласно предварително договореното;

iii) Комуникациите при бедствие и наложеното радиомълчание се отменят чрез съобщение „DISTRESS TRAFFIC ENDED“ („край на състоянието на бедствие“) на честотата или честотите, използвани за комуникациите с ВС в състояние на бедствие. Това съобщение се изпраща единствено от органа за ОВД, който води комуникацията с ВС в състояние на бедствие, след приемане на съобщението, посочено в буква б), точка 5, подточка i) и получаване на разрешение от компетентния орган.

в) Радиотелефонна комуникация при спешност

1) Действия на ВС, което докладва за състояние на спешност, освен в случаите, посочени в буква в), точка 4

Съобщението, което изпраща ВС, докладващо състояние на спешност се предшества от радиотелефонния сигнал за спешност „PAN PAN“ в съответствие с буква а), точка 2), за предпочитане изговорен три пъти, като всяка дума се произнася като френската дума „panne“ („пан“), и:

i) се извършва по използваната в момента честота въздух—земя;

ii) съдържа възможно най-пълна информация, изговорена отчетливо и по възможност предадена в следната последователност:

А) име на съответния орган за ОВД;

Б) идентификатор на ВС;

В) естеството на състоянието на спешност;

Г) решението на командира на ВС;

Д) настоящо местоположение, височина и курс на ВС;

Е) всякаква друга полезна информация.

2) Действия на органа за ОВД, до който е отправено съобщението, или на първия орган за ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за спешност

Органът за ОВД, до който е отправено съобщението от ВС, докладващо състояние на спешност, или първият орган за ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за спешност:

i) потвърждава получаването на съобщението за спешност;

ii) предприема незабавни действия, за да гарантира, че цялата необходима информация е предоставена в най-кратки срокове на:

А) засегнатия орган за ОВД;

Б) засегнатия оператор на ВС или на негов представител, съгласно предварително договореното;

iii) ако е необходимо, поема комуникацията с ВС.

▼M2

3) Действия на всички други органи за ОВД или ВС

Комуникациите при спешност имат предимство пред всички други комуникации освен тези при бедствие и всички органи за ОВД или ВС се стремят да не смущават предаванията от/към ВС в състояние на спешност.

4) Действия на ВС, използвано за медицински транспорт

i) Използването на сигнала, описан в буква в), точка 4, подточка ii) указва, че съобщението, което следва, се отнася за защитен медицински транспорт съгласно Женевските конвенции от 1949 г. и Допълнителните протоколи към тях.

ii) За целите на обявяването и идентифицирането на ВС, използвани за медицински транспорт, след радиотелефонния сигнал за спешност „PAN PAN“ за предпочитане изговорен три пъти, като всяка дума се произнася като френската дума „panne“, се предава радиотелефонния сигнал за медицински транспорт „MAY-DEE-CAL“, който се произнася като френската дума „médical“. Използването на сигналите, описани по-горе, указва, че съобщението, което следва се отнася за защитен медицински транспорт.

Съобщението съдържа следните данни:

А) позивната или други признати начини за идентификация на медицински транспорт;

Б) местоположение на медицинския транспорт;

В) брой и вид на медицинския транспорт;

Г) набелязан маршрут;

Д) разчетно време по маршрута и време на излитане и кацане, в зависимост от случая; както и

Е) всякаква друга информация, като например височина на полета, прослушвани радиочестоти, използвани езици и режими и кодове за вторичния обзорен радар.

5) Действия на органите за ОВД, към които предава ВС за медицински транспорт или на другите станции, които приемат предаването

Разпоредбите на буква в), точка 2 и точка 3 се прилагат, по целесъобразност, към органите за ОВД, които приемат съобщение за медицински транспорт.

▼M4

г) Съгласно член 4а аварийната УКВ честота (121,500 MHz) се използва само за действителни аварийни цели, които включват което и да е от изброените:

(1) осигуряване на свободен канал между въздухоплавателно средство в бедствие или аварийно състояние и наземна станция, когато обичайните канали се използват за други въздухоплавателни средства;

(2) осигуряване на УКВ канал за комуникация между въздухоплавателните средства и летищата, който обикновено не се използва за международни въздухоплавателни услуги, в случай на възникване на аварийна ситуация;

(3) осигуряване на общ УКВ канал за комуникация между въздухоплавателните средства, граждански или военни, и между такива въздухоплавателни средства и наземни служби, участващи в съвместни операции по търсене и спасяване, преди да се премине, когато е уместно, към подходяща честота;

(4) осигуряване на комуникация въздух—земя с въздухоплавателни средства, когато отказ на бордовото оборудване не позволява използването на обичайните канали;

(5) осигуряване на канал за функционирането на аварийни предаватели на местоположението и за комуникация между спасителни съдове и въздухоплавателни средства, участващи в операции по търсене и спасяване;

▼**M4**

(6) осигуряване на общ УКВ канал за комуникация между граждански въздухоплавателни средства и прехващачи или органи за контрол на прехвата и между граждански въздухоплавателни средства или прехващачи и органи за обслужване на въздушното движение в случай на прехват на граждански въздухоплавателни средства.

▼B

Допълнение 1

Сигнали

1. СИГНАЛИ ЗА БЕДСТВИЕ И СПЕШНОСТ

1.1. **Общи разпоредби**

1.1.1. Независимо от разпоредбите в точки 1.2 и 1.3, въздухоплавателното средство, търпящо бедствие, използва всички средства, с които разполага, за да привлече внимание, да укаже своето местоположение и да получи помощ.

▼M2

1.1.2. Процедурите за предаване по телекомуникационен път на сигнали за бедствие и спешност трябва да са в съответствие с раздел 14.

▼B

1.2. **Сигнали за бедствие**

1.2.1. Когато съществува сериозна и непосредствена опасност за въздухоплавателното средство и то се нуждае от незабавна помощ, се използват заедно или отделно следните сигнали:

а) сигнал, предаден с използване на радиотелеграфия или с помощта на друг метод за сигнализация, състоящ се от групата SOS (.. .— — — . .. в Морзов код);

б) радиотелефонен сигнал за бедствие, състоящ се от изговорената дума „МЕЙДЕЙ“ („MAYDAY“);

в) съобщение за бедствие, предадено по линия за предаване на данни, имащо значението на думата „MAYDAY“;

г) сигнални ракети или патрони, разпръскващи червена светлина, изстрелвани поединично на кратки интервали;

д) парашутна осветителна бомба с червен цвят;

е) задаване за транспондера на режим A, код 7700.

1.3. **Сигнали за спешност**

1.3.1. Когато екипажът на въздухоплавателното средство иска да съобщи за трудности, които го принуждават да кацне, но не се нуждае от незабавна помощ, се използват заедно или отделно следните сигнали:

а) повтарящо се включване и изключване на фаровете за кацане; или

б) повтарящо се включване и изключване на навигационните светлини по начин, който предотвратява объркването с „мигане“.

1.3.2. Когато екипажът на въздухоплавателното средство иска да предаде спешно съобщение за безопасността на кораб, въздухоплавателно средство или друго превозно средство или за човек на борда или в полезрението му, се използват заедно или отделно следните сигнали:

а) сигнал, предаден с използване на радиотелеграфия или с помощта на друг метод за сигнализация, състоящ се от групата XXX (—..— —..— —..— в Морзов код);

б) радиотелефонен сигнал за спешност, състоящ се от изговорените думи „PAN, PAN“;

в) съобщение за спешност, предадено по линия за предаване на данни, имащо значението на думите „PAN, PAN“;

2. ВИЗУАЛНИ СИГНАЛИ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ПРЕДУПРЕЖДАВАНЕ НА НЕУПЪЛНОМОЩЕНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, КОЕТО ИЗПЪЛНЯВА ПОЛЕТ ИЛИ ВЪЗНАМЕРЯВА ДА НАВЛЕЗЕ В ОГРАНИЧЕНА, ЗАБРАНЕНА ИЛИ ОПАСНА ЗОНА

▼B

2.1. Когато се използват визуални сигнали за предупреждаване на неупълномощено въздухоплавателно средство, което изпълнява полет или възнамерява да навлезе в ограничена, забранена или опасна зона през деня или през нощта, от земята се изстрелва поредица от сигнални ракети на интервали от 10 секунди, всяка от които при пръсване показва червени и зелени светлини или звезди, с което указва на неупълномощеното въздухоплавателно средство, че изпълнява полет или възнамерява да навлезе в ограничена, забранена или опасна зона, както и че въздухоплавателното средство следва да предприеме необходимите коригиращи действия.

3. СИГНАЛИ ЗА ЛЕТИЩНО ДВИЖЕНИЕ

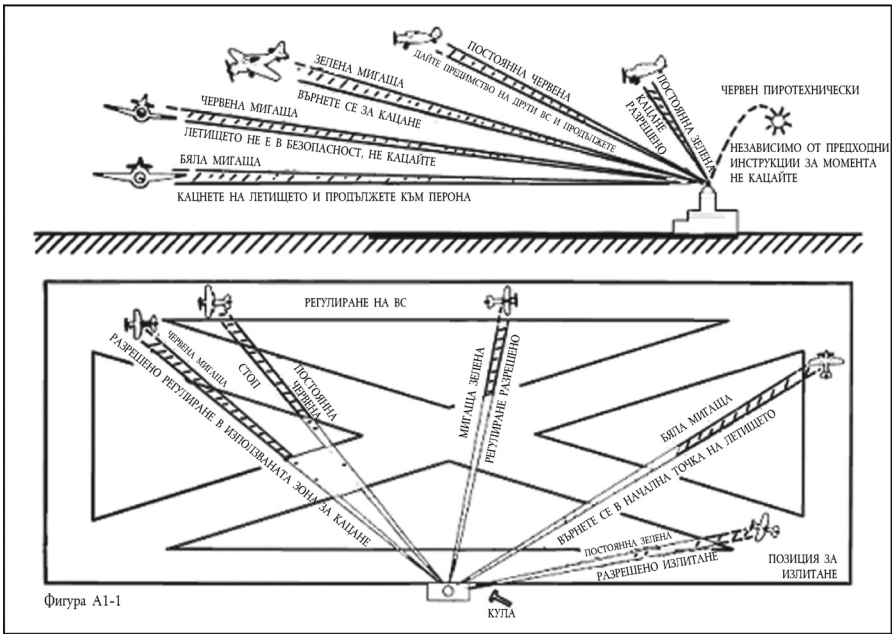
3.1. **Светлинни и пиротехнически сигнали**

3.1.1. *Инструкции*

Таблица AP 1 — 1

Светлина		От летищна контролна кула към	
		Въздухоплавателно средство в полет	Въздухоплавателно средство на земята
Насочена към съответното въздухоплавателно средство (вж. фигура A1-1).	Постоянна зелена	Кацането разрешено	Излитането разрешено
	Постоянна червена	Дайте предимство на други въздухоплавателни средства и продължете изпълнението на полет в кръг	Стоп
	Поредица от мигания на зелена светлина	Завърнете се за кацане (*)	Рулирането разрешено
	Поредица от мигания на червена светлина	Летището не е в безопасност, не кацайте	Рулирането в използваната зона за кацане разрешено
	Поредица от мигания на бяла светлина	Кацнете на това летище и продължете движението си към перона (*)	Върнете се в начална точка на летището
Червен пиротехнически сигнал		Независимо от всякакви предишни инструкции, за момента не кацайте	

(*) Разрешения за кацане и за рулиране ще бъдат предоставени своевременно.



Фигура A1-1

▼B

3.1.2. *Потвърждение от въздухоплавателно средство*

а) По време на полет:

1) през деня:

— чрез разклащане на крилото на въздухоплавателното средство, с изключение на участъка между третия и четвъртия завой (base leg) и крайния участък (final leg) на подхода;

2) през нощта:

— с двукратно мигане на светлините за кацане на въздухоплавателното средство или, ако не е оборудвано с такива, с двукратно включване и изключване на навигационните светлини.

б) На земята:

1) през деня:

— чрез движение на елероните или вертикалното кормило на въздухоплавателното средство;

2) през нощта:

— с двукратно мигане на светлините за кацане на въздухоплавателното средство или, ако не е оборудвано с такива, с двукратно включване и изключване на навигационните светлини.

3.2. **Визуални наземни сигнали**

3.2.1. *Забрана за кацане*

3.2.1.1. Хоризонтален червен квадрат с жълти диагонали (фигура A1-2), когато е показван на сигнална площадка, указва че кацането е забранено и че е възможно забраната за кацане да бъде продължителна.



фигура A1-2

3.2.2. *Необходимост от специални предпазни мерки при подход или кацане*

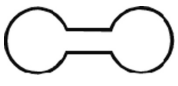
3.2.2.1. Хоризонтален червен квадрат с един жълт диагонал (фигура A1-3), когато е показван на сигнална площадка, указва че поради влошеното състояние на маневрената площ, или поради някаква друга причина, следва да се вземат специални предпазни мерки при подхода за кацане или при кацането.



фигура A1-3

3.2.3. *Използване на писти и пътеки за рулиране*

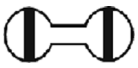
3.2.3.1. Разположена хоризонтално бяла гира (фигура A1-4), когато е показвана на сигнална площадка, указва че въздухоплавателните средства са задължени да извършват излитане, кацане и рулиране само на пистите и пътеките за рулиране.



фигура A1-4

▼B

3.2.3.2. Същата разположена хоризонтално бяла гира, както в точка 3.2.3.1, но с черна линия, разположена перпендикулярно на дръжката и преминаваща през кръглата част на гирата (фигура A1-5), когато е показвана на сигнална площадка, указва че въздухоплавателните средства са задължени да извършват излитане и кацане единствено на пистите за излитане и кацане, но за други маневри не са ограничени само до пистите и пътеките за рулиране.



фигура A1-5

3.2.4. *Закрити писти или пътеки за рулиране*

▼M2

3.2.4.1. Едноцветни кръстове в контрастиращ цвят — бял на ПИК и жълт на пътеките за рулиране (фигура A1-6) — показвани хоризонтално върху писти и пътеки за рулиране или части от тях, указват област, негодна за движение на въздухоплавателни средства.

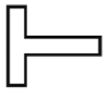
▼B



фигура A1-6

3.2.5. *Посоки за кацане или излитане*

3.2.5.1. Хоризонтален бял или оранжев знак за кацане „T“ (фигура A1-7) указва посоката, която следва да се използва от въздухоплавателните средства за излитане и кацане, които трябва да се извършват в посока, успоредна на ствола на буквата „T“ към траверсата. Когато се използва през нощта, знакът за кацане „T“ трябва да бъде или осветен или очертан с бели светлини.



фигура A1-7

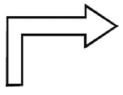
3.2.5.2. Комплект от две цифри (фигура A1-8), показвани вертикално на летищната контролна кула или в близост до нея, указва на въздухоплавателните средства в маневрената площ посоката за излитане, изразена в групи от по 10 градуса до най-близките 10 градуса на магнитния компас.



фигура A1-8

3.2.6. *Дясно движение*

3.2.6.1. Когато е показвана в маневрената площ или хоризонтално в края на използваната писта за излитане и кацане или летателна писта, стрелката за дясно движение, оцветена в лесно забележим цвят (фигура A1-9), указва, че следва да бъде направен завой надясно преди кацане и след излитане.



фигура A1-9

▼B

3.2.7. *Пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение*

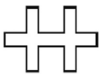
3.2.7.1. Буквата „C“, показвана вертикално с черен цвят на жълт фон (фигура A1-10), указва местоположението на пункта за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение.



фигура A1-10

3.2.8. *Изпълняване на полети на планери*

3.2.8.1. Двоен бял кръст, когато е показван хоризонтално (фигура A1-11) на сигнална площадка, указва че летището се използва от планери и че се изпълняват полети на планери.



фигура A1-11

4. НАСОЧВАЩИ СИГНАЛИ

4.1. **От сигналист към въздухоплавателно средство**

4.1.1. Сигналите за използване от сигналиста, при необходимост с осветени ръце за подобряване на видимостта им от мястото на пилота, и пред въздухоплавателното средство в позиция са:

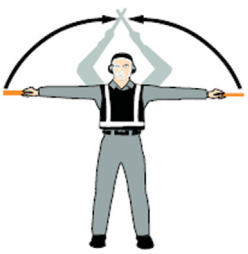
а) за въздухоплавателно средство с неподвижно крило — от лявата му страна, където може да бъде видян най-добре от пилота; и

б) за хеликоптери — там където сигналистът може да бъде видян най-добре от пилота.

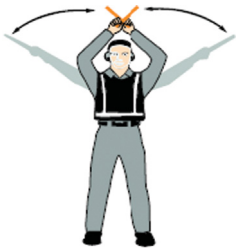
4.1.2. Преди да бъдат използвани описаните по-долу сигнали, сигналистът е длъжен да се увери че зоната, в рамките на която ще маневрира въздухоплавателното средство, е свободна от обекти, с които въздухоплавателното средство, изпълнявайки изискването по SERA.3301, буква а), би могло в други случаи да се сблъска.

	1. **Рулирайте съгласно подаваните ви сигнали** (*) Вдигнете дясната ръка над нивото на главата с палка, насочена нагоре; Движете към тялото насочената надолу палка в лявата ръка. (*) Този сигнал указва, от лице, разположено в края на крилото на въздухоплавателното средство, към пилота/сигналиста/оператора, изпълняващ буксиране, че движението на въздухоплавателното средство от/към позиция за паркиране ще бъде безпрепятствено.
	2. **Вашата местостоянка е тук** Вдигнете напълно изпънатите ръце право над главата, с палки, насочени нагоре.

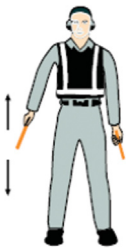
▼B

	3. **Продължете към следващия сигналист или съгласно разпорежданията на кулата или наземния контрол** Насочете двете ръце нагоре; движете и изпъвайте ръцете настрани от тялото и посочете с палките посоката, в която се намира следващият сигналист или пистата за рулиране.
	4. **Рулирайте направо** Свийте изпънатите ръце в лактите и движете палките нагоре и надолу от нивото на гръдния кош към главата.
	5 а) **Завийте наляво (от гледна точка на пилота)** С дясна ръка и палка изпънати под прав ъгъл спрямо тялото подайте сигнал „Приближете се“ с лявата ръка. Скоростта на подаване на този сигнал показва на пилота желаната скорост на движение на самолета.
	5 б) **Завийте надясно (от гледна точка на пилота)** С лява ръка и палка изпънати под прав ъгъл спрямо тялото подайте сигнал „Приближете се“ с дясната ръка. Скоростта на подаване на този сигнал показва на пилота желаната скорост на движение на самолета.
	6 а) **Нормално спиране** Изпънете напълно ръцете си и палките под прав ъгъл спрямо двете страни на тялото и бавно ги придвижете над главата си, докато палките се кръстосат.

▼B

	6 б) **Аварийно спиране** Рязко изпънете ръцете и палките и ги придвижете над главата си, докато палките се кръстосат.
	7 а) **Натиснете спирачките** Повдигнете дясната си ръка с отворена длан малко над нивото на рамото. Като поддържате зрителен контакт с полетния екипаж, стиснете дланта си в юмрук. **Не се** движете, докато не получите потвърждение от полетния екипаж с вдигане на палци.
	7 б) **Освободете спирачките** Повдигнете дясната си ръка със стисната в юмрук длан малко над нивото на рамото. Като поддържате зрителен контакт с полетния екипаж, отпуснете дланта си. **Не се** движете, докато не получите потвърждение от полетния екипаж с вдигане на палци.
	8 а) **Спирачните столчета са поставени** С напълно изпънати ръце и палки над главата движете палките навътре с рязко движение, докато не се докоснат. **Уверете се**, че е получено потвърждение от полетния екипаж.
	8 б) **Спирачните столчета са махнати** С напълно изпънати ръце и палки над главата движете палките навън с рязко движение. **Не** отстранявайте столчетата, докато не получите разрешение от полетния екипаж.

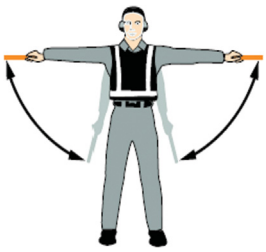
▼B

	9. **Пуснете двигателя(ите)** Вдигнете на нивото на главата дясната си ръка с палка, сочеща нагоре, и започнете да я движите в кръг, като същевременно държите лявата си ръка над нивото на главата и сочите двигателя, който трябва да бъде запуснат.
	10. **Изключете двигателя(ите)** Изпънете ръка с палката в нея пред тялото на нивото на раменете, след което придвижете ръката и палката до края на лявото рамо и я придвижете до края на дясното рамо с „режещо“ движение пред гърлото.
	11. **Намалете скоростта** Движете изпънатите ръце надолу в „успокояващ“ жест, като местите палките нагоре и надолу от кръста към коленете.
	12. **Намалете оборотите на двигателя(ите) от посочената страна** С ръце, спуснати надолу и палки, сочещи към земята, движете или *дясната*, или *лявата* палка нагоре и надолу, указвайки че съответно двигателят(ите) от *лявата* или *дясната* страна следва да бъде(ат) забавен(и).
	13. **Движете се назад** С ръце пред тялото на нивото на кръста, въртете ръцете една над друга в движение напред. За да спрете движението назад на въздухоплавателното средство, използвайте сигнал 6 а) или 6 б).

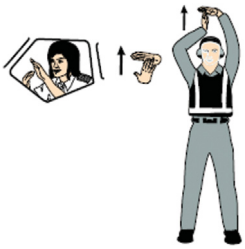
▼B

	14 а) **Завийте при движение назад (с движение на опашката надясно)** Насочете лявата ръка с палка в нея надолу и движете дясната ръка от положение вертикално над главата до положение хоризонтално напред, като повтаряте движението на дясната ръка.
	14 б) **Завийте при движение назад (с движение на опашката наляво)** Насочете дясната ръка с палка в нея надолу и движете лявата ръка от положение вертикално над главата до положение хоризонтално напред, като повтаряте движението на лявата ръка.
	15. **Пътят е свободен/всичко е наред** (*) Вдигнете дясната ръка на нивото на главата с палка, сочеща нагоре, или покажете ръка с вдигнат нагоре палец; лявата ръка остава встрани при коляното. (*) Този сигнал се използва също и като технически сигнал за връзка/обслужване.
	16. **Изпълнявайте висене** (*) Изпънете изцяло ръцете и палките под прав ъгъл странично на тялото. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	17. **Издигайте се** (*) Изпънете изцяло ръцете и палките под прав ъгъл странично на тялото с длани, обърнати нагоре, и движете ръцете в посока нагоре. Скоростта на движение на ръцете указва скоростта на движение нагоре на въздухоплавателното средство. (*) Използва се при зависване на вертолети.

▼B

	18. **Снижавайте** (*) Изпънете изцяло ръцете и палките под ъгъл от 90 градуса странично на тялото с длани, обърнати надолу, и движете ръцете в посока надолу. Скоростта на движение на ръцете указва скоростта на движение надолу на въздухоплавателното средство. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	19 а) **Летете хоризонтално наляво (от гледна точка на пилота)** (*) Изпънете ръката хоризонтално под ъгъл от 90 градуса спрямо дясната страна на тялото. Движете другата ръка в същото направление с движение, наподобяващо метене с метла. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	19 б) **Летете хоризонтално надясно (от гледна точка на пилота)** (*) Изпънете ръката хоризонтално под ъгъл от 90 градуса спрямо лявата страна на тялото. Движете другата ръка в същото направление с движение, наподобяващо метене с метла. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	20. **Кацнете** (*) Кръстосайте пред тялото насочените надолу ръце и палки. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	21. **Поддържайте позицията/изчакайте** Изпънете изцяло ръцете и палките надолу под ъгъл 45 градуса странично спрямо тялото. Задръжте това положение, докато въздухоплавателното средство получи разрешение за следващата маневра.

▼B

	22. **Можете да започнете рулиране** Направете стандартен жест за поздрав с дясната ръка и/или палка, за да укажете на въздухоплавателното средство, че може да потегли. Поддържайте зрителен контакт с полетния екипаж до започване на рулирането от въздухоплавателното средство.
	23. **Не ползвайте командното табло (технически сигнал за връзка/обслужване)** Изпънете изцяло дясната ръка над главата и свийте в юмрук или дръжте палката в хоризонтално положение; лявата ръка остава встрани при коляното.
	24. **Включване на електрозахранването (технически сигнал за връзка/обслужване)** Дръжте ръцете изцяло изпънати над главата; отворете лявата длан хоризонтално и движете краищата на пръстите на дясната ръка, докато докоснат отворената длан на лявата ръка (образувайки буквата „Т“). През нощта могат да бъдат използвани светещи палки за образуване на буквата „Т“ над главата.
	25. **Изключване на електрозахранването (технически сигнал за връзка/обслужване)** Дръжте ръцете изцяло изпънати над главата с краищата на пръстите на дясната ръка, докосващи отворената в хоризонтално положение длан на лявата ръка (образувайки буквата „Т“); после отдалечете дясната ръка от лявата. **Не** изключвайте електрозахранването, докато не получите разрешение от полетния екипаж. През нощта могат да бъдат използвани светещи палки за образуване на буквата „Т“ над главата.
	26. **Сигнал за отрицание (технически сигнал за връзка/обслужване)** Дръжте дясната ръка опъната под ъгъл от 90 градуса спрямо тялото на нивото на раменете и насочете палката надолу към земята или покажете ръка с палец, обърнат надолу; лявата ръка остава встрани при коляното.

▼B

	27. **Установете връзка по интерфон (технически сигнал за връзка/ обслужване)** Изпънете двете ръце встрани под ъгъл от 90 градуса спрямо тялото и движете ръцете си така, че да обхванете с длани двете уши.
	28. **Спуснете/приберете стълбата (технически сигнал за връзка/ обслужване)** (*) С дясната ръка прибрана отстрани и лявата ръка под ъгъл от 45 градуса над нивото на главата, движете дясната ръка към лявото рамо с движение, наподобяващо метене с метла. (*) Този сигнал е предназначен главно за въздухоплавателни средства със стълби, монтирани в предната част.

4.2. **От пилота на въздухоплавателно средство към сигналиста**

4.2.1. Тези сигнали се използват от пилот в пилотската кабина, чиито ръце се виждат ясно от сигналиста и са осветени така, че да улесняват наблюдението им от страна на сигналиста.

▼M2

	а) Спирачки натиснати: вдигнете ръка с изпънати пръсти хоризонтално пред лицето, после свийте в юмрук.
	б) Спирачки освободени: вдигнете ръка със стиснат юмрук хоризонтално пред лицето, после изпънете пръстите.
	в) Поставете спирачните столчета: с изпънати ръце и обърнати навън длани движете ръцете в посока навътре до кръстосването им пред лицето.
	г) Отстранете спирачните столчета: с ръце, кръстосани пред лицето и обърнати навън длани, движете ръцете навън.

▼M2

	д) Готов за запуск на двигателя(ите): вдигнете съответния брой пръсти на едната ръка, указващ номера на двигателя за запуск.

▼B

4.3. **Технически сигнали за връзка/обслужване**

4.3.1. Сигнали с ръце се използват само когато устна връзка е невъзможна по отношение на техническите сигнали за връзка/обслужване.

4.3.2. Сигналистите се уверяват, че са получили потвърждение от полетния екипаж по отношение на техническите сигнали за връзка/обслужване.

5. СТАНДАРТНИ АВАРИЙНИ СИГНАЛИ С РЪЦЕ

5.1. Следните сигнали с ръце са установени като минимално изискуеми за аварийна връзка между командващия аварийно-спасителните и противопожарните действия/пожарникарите и пилотската кабина и/или членовете на кабинния екипаж на въздухоплавателното средство, претърпяло инцидент. Аварийно-спасителните и противопожарни сигнали с ръце следва да се подават от лявата предна страна на въздухоплавателното средство за кабинния екипаж.

	1. **Препоръчва се евакуация** Препоръчва се евакуация въз основа на преценката на външната ситуация от командващия аварийно-спасителните и противопожарните действия. Ръка встрани от тялото хоризонтално, с длан вдигната на нивото на очите. Изпълнете повикващо движение с ръка, движейки дланта под ъгъл в посока назад. Ръката, с която не се изпълнява повикващо движение, се държи прибрана към тялото. През нощта — същото с палки.
	2. **Препоръчва се спиране** Препоръчва се спиране на извършваната евакуация. Спира се движението на въздухоплавателното средство или друга текуща дейност. Ръцете са пред главата — кръстосани при китките През нощта — същото с палки.
	3. **Аварията е овладяна** Няма външни доказателства за наличие на опасни условия или „всичко е наред“ („all-clear“) Ръцете са изпънати встрани и надолу под ъгъл от 45 градуса спрямо тялото. Ръцете се движат едновременно в посока навътре към тялото до кръстосване на китките, а после се връщат обратно в начално положение. През нощта — същото с палки.

▼B

	4. **Пожар** Движете дясната ръка в „осморки“ от рамото до коляното, като същевременно сочите с лявата си ръка към района на пожара. През нощта — същото с палки.

▼B

Допълнение 2

Безпилотни неуправляеми аеростати

1. КЛАСИФИКАЦИЯ НА БЕЗПИЛОТНИТЕ НЕУПРАВЛЯЕМИ АЕРОСТАТИ

1.1. **Безпилотните неуправляеми аеростати се класифицират като (вж. фигура AP2-1):**

а) *лек:* безпилотен неуправляем аеростат, който носи полезен товар от един или повече пакети с обща маса до 4 kg, освен ако не е класифициран като тежък в съответствие с буква в), точки 2), 3) или 4); или

б) *среден:* безпилотен неуправляем аеростат, който носи полезен товар от един или повече пакети с обща маса от 4 kg и повече, но по-малко от 6 kg, освен ако не е класифициран като тежък в съответствие с буква в), точки 2), 3) или 4) по-долу; или

в) *тежък:* безпилотен неуправляем аеростат, който носи полезен товар:

1) с обща маса 6 kg или повече; или

2) включващ пакет от 3 kg или повече; или

3) включващ пакет от 2 kg или повече с повърхнинна плътност над 13 g на квадратен сантиметър, определена чрез разделяне на общата маса на пакета в грамове полезен товар на неговата най-малка повърхност, изразена в квадратни сантиметри; или

4) използва въже или друго устройство за окачване на полезния товар, което издържа сила на удар, равна на или превишаваща 230 N, за отделяне на окачения товар от аеростата.

2. ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

2.1. Безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира без разрешение от държавата, от която е пуснат.

2.2. Безпилотен неуправляем аеростат, различен от лек аеростат, използван изключително за метеорологични цели и експлоатиран по начин, определен от компетентния орган, не се експлоатира на територията на друга държава членка без разрешение от тази друга държава.

2.3. Разрешението по точка 2.2 се получава преди пускането на аеростата, ако при планирането на експлоатацията съществува разумно очакване, че аеростатът може да достигне до въздушното пространство над територията на друга държава. Такова разрешение може да бъде получено за поредица от полети на аеростати или за специфичен тип повтарящи се полети, напр. полети на аеростати с цел метеорологични изследвания.

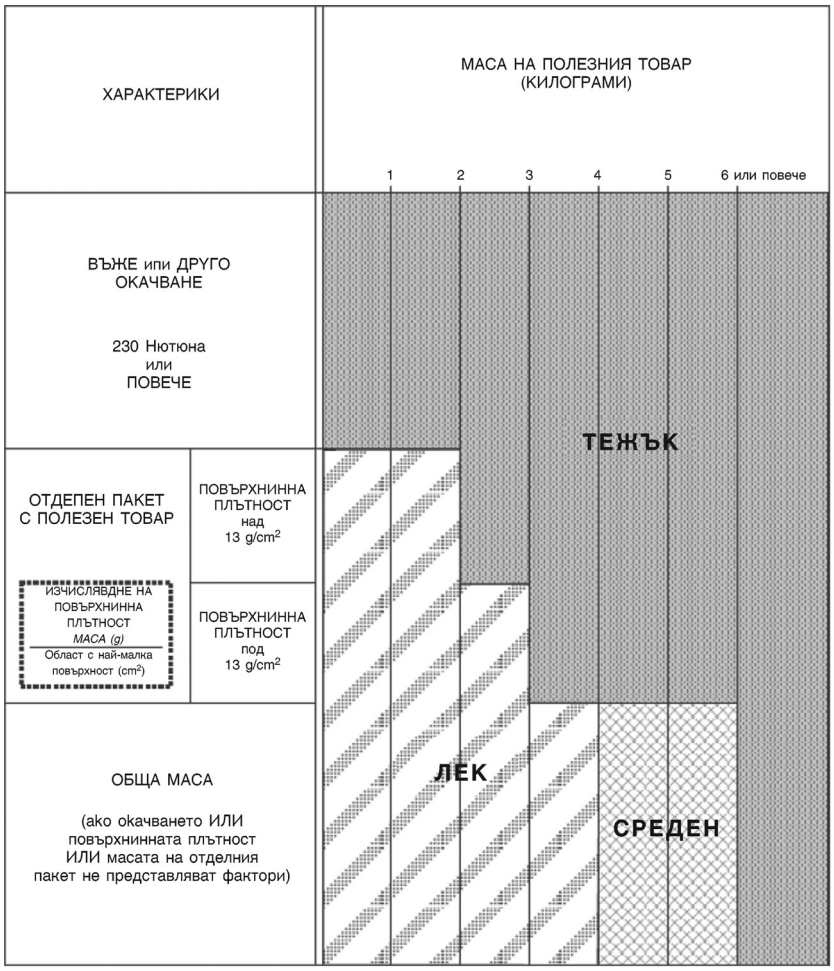
2.4. Безпилотният неуправляем аеростат се експлоатира в съответствие с условията, определени от държавата на регистрация и държавата(ите), над които се очаква да прелети.

2.5. Не се разрешава безпилотният неуправляем аеростат да се експлоатира по начин, по който се създава опасност за хора или имущество при съприкосновение със земята на аеростата или на част от него, включително полезния товар.

2.6. Не се разрешава тежкият безпилотен неуправляем аеростат да се експлоатира над открито море без предварително съгласуване с доставчика(ците) на аеронавигационно обслужване.

▼B

Фигура AP2-1



3. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОБОРУДВАНЕТО

3.1. Тежкият безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира без предварително съгласуване с доставчика(ците) на аеронавигационно обслужване на или през ниво на барометрична височина под 18 000 m (60 000 ft), на което:

а) има облаци или други явления, влошаващи видимостта, с покритие над 4/8; или

б) хоризонталната видимост е по-малка от 8 km.

3.2. Тежък или среден безпилотен неуправляем аеростат не се пуска по начин, който ще доведе до полет на този аеростат на височина под 300 m (1 000 ft) над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от несвързани с експлоатацията хора на открито.

3.3. Тежък безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира, освен ако:

а) е оборудван с най-малко две автоматични или дистанционно управлявани устройства или системи за прекратяване на полета, функциониращи независимо едни от други;

б) полиетиленовият аеростат с нулево налягане използва най-малко два метода, системи, устройства или техни комбинации, функциониращи независимо, с цел прекратяване полета на обвивката (балона);

▼B

в) обвивката на аеростата е снабдена с устройство(а), отразяващо(и) радарните вълни, или е покрита с радарно отразяващ слой, който предизвиква ехо на екрана на наземен радар, работещ в честотен диапазон от 200 MHz до 2 700 MHz, или аеростатът е оборудван с други подобни устройства, позволяващи непрекъснатото му следене от оператор извън обхвата на наземния радар.

3.4. Тежък безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира при следните условия:

а) в район, където се използва вторичен обзорен радар, ако не е оборудван с транспондер за вторична радиолокация с възможност за докладване на барометричната височина, който непрекъснато излъчва зададен код или може да бъде включен при необходимост от следящата станция; или

б) в район, където се използва наземно ADS-B оборудване, освен ако не е снабден с ADS-B предавател с възможност за докладване на барометричната височина, който излъчва непрекъснато или може да бъде включен при необходимост от следящата станция.

3.5. Експлоатацията на безпилотен неуправляем аеростат, оборудван с привързана антена, за счупването на която във всяка точка е необходима сила, по-голяма от 230 N, е разрешена само ако антената е маркирана с цветни вимпели, прикрепени през интервали не по-големи от 15 m.

3.6. Експлоатацията на тежки неуправляеми безпилотни аеростати през нощта или през друг период, посочен от компетентния орган, на височини под 18 000 m (60 000 ft) барометрична абсолютна височина е разрешена само когато аеростатът, оборудването и полезният му товар са осветени, независимо от това дали ще се отделят по време на полет.

3.7. Експлоатацията на тежки неуправляеми безпилотни аеростати на височини под 18 000 m (60 000 ft) барометрична абсолютна височина, оборудвани с устройство за окачване (с изключение на ярко оцветен разтворен парашут), по-дълго от 15 m, е разрешена само когато това устройство е оцветено на висококонтрастни ивици или има прикрепени цветни вимпели.

4. ПРЕКРАТЯВАНЕ

4.1. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат е длъжен да задейства съответното устройство по точка 3.3, букви а) и б) за прекратяване на полета му:

а) когато стане известно, че атмосферните условия са по-лоши от изискваните за полета;

б) ако повреда или друга причина правят по-нататъшния полет опасен за въздушното движение или за хора и имущество на повърхността; или

в) преди неразрешено навлизане във въздушното пространство над територията на друга държава.

5. СЪОБЩЕНИЯ ЗА ПОЛЕТИТЕ

5.1. **Съобщение преди полет**

5.1.1. Съответният орган за ОВД се уведомява предварително не по-късно от седем дни преди датата на предполагаемия полет на среден или тежък неуправляем безпилотен аеростат.

5.1.2. Съобщението за предполагаемия полет включва следната информация според изискванията на съответния орган за ОВД:

а) индекс на полета на аеростата или кодово наименование на проекта;

б) класификация и описание на аеростата;

▼B

в) вторичен код, адрес на въздухоплавателното средство или честота на радиофар, когато се използват;

г) наименование и телефонен номер на оператора;

д) място на пускане;

е) разчетно време за пускане (или начало и край на многократни пускания);

ж) количество на аеростатите, които ще бъдат пуснати, и планирания интервал между пусканията (при многократни пускания);

з) предполагаема посока на издигане;

и) крейсерско(и) ниво(а) (в барометрична височина);

й) разчетно време за пресичане на ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина или за достигане на крейсерското ниво, когато то е 18 000 m (60 000 ft) или по-ниско, и разчетното местоположение. При пускане на група от няколко аеростата един след друг информацията за времето за пускане включва разчетните времена за достигане на съответното ниво от първия и последния аеростат от групата (например 122136Z—130330Z);

к) разчетно време и дата на прекратяване на полета и планиран район на приземяване/прибиране на аеростата. При продължителни полети на аеростати, когато датата и времето на приключване на полета и мястото на прибиране не могат да бъдат предсказани точно, се използва терминът „с голяма продължителност“. Когато се предвижда повече от едно място на приземяване/прибиране, всяко място се указва заедно със съответното разчетно време за приземяване. При приземяване на група от няколко аеростата един след друг информацията за времето на приземяване включва разчетното време за кацане на първия и последния аеростат от групата (например 070330Z—072300Z).

▼M2

5.1.3. Всички промени на предпусковата информация по точка 5.1.2 се изпращат на съответния орган за ОВД не по-късно от 6 часа преди разчетното време на пускане или, в случаите на изследване на слънчеви или космически смущения, изпълнявани в условията на дефицит от време — не по-късно от 30 минути преди разчетното време за начало на полета.

▼B

5.2. **Съобщение за пускане**

5.2.1. Незабавно след пускане на среден или тежък неуправляем безпилотен аеростат операторът е длъжен да уведоми съответния орган за ОВД за:

а) индекса на полета на аеростата;

б) мястото на пускане;

в) фактическото време на пускане;

г) разчетното време за пресичане на барометрична височина 18 000 m (60 000 ft) или за достигане на крейсерското ниво, когато то е 18 000 m (60 000 ft) или по-ниско, и разчетното местоположение; и

д) всякакви други промени в предварителната информация, съобщена по точка 5.1.2, букви ж) и з).

5.3. **Съобщение за отмяна на пускане**

5.3.1. Операторът е длъжен незабавно да уведоми съответния орган за ОВД за отмяната на планиран полет на среден или тежък неуправляем безпилотен аеростат, за който е било съобщено по параграф 5.1.

▼B

6. ЗАПИС НА МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И ДОКЛАДИ

6.1. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат, изпълняващ полет на или под ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина, е длъжен да следи пътната линия на аеростата и да докладва за местоположението му съгласно изискванията на органите за ОВД. Операторът е длъжен да записва местоположението на аеростата на всеки 2 часа, освен ако органите за ОВД не изискват доклади за местоположението му на по-малки интервали.

6.2. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат, изпълняващ полет над ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина, е длъжен да следи полета на аеростата и да докладва за местоположението му съгласно изискванията на органите за ОВД. Операторът е длъжен да записва местоположението на аеростата на всеки 24 часа, освен ако органите за ОВД не изискват доклади за местоположението му на по-малки интервали.

6.3. Когато не могат да се изпълнят изискванията на параграфи 6.1 и 6.2 за записване на местоположението, операторът е длъжен незабавно да уведоми съответния орган за ОВД. Уведомлението включва последното регистрирано местоположение на аеростата. Съответният орган за ОВД се уведомява незабавно при възобновяване на следенето на аеростата.

6.4. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат е длъжен един час преди началото на планирано снижение да предаде на съответния орган за ОВД следната информация за аеростата:

а) текущо географско местоположение;

б) текущо ниво (отчетено по барометрична височина);

в) разчетно време на пресичане на ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина, ако е приложимо;

г) разчетното време и място на кацане.

6.5. Операторът на тежък или среден неуправляем безпилотен аеростат е длъжен да уведоми съответния орган за ОВД за приключване на експлоатацията.

▼B

Допълнение 3

Таблица на крейсерски нива

1.1. Крейсерските нива, които трябва да се спазват, са, както следва:

TRACK (*)											
From 000 degrees to 179 degrees						From 180 degrees to 359 degrees					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the competent authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

▼B

Допълнение 4

Класове въздушно пространство — обслужване и изисквания за полетите

(препратка SERA.6001 и SERA.5025, буква б)

Клас	Тип полет	Осигурена сепарация	Обслужване	Ограничение на скоростта (*)	Радиовръзка изискване към капацитета	Изискване за непрекъсната двупосочна гласова връзка въздух-земя	Подлежи на разрешение по КВД
A	само ППП	Всички въздухоплавателни средства	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
B	ППП	Всички въздухоплавателни средства	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
	ПВП	Всички въздухоплавателни средства	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
C	ППП	ППП от ППП ППП от ПВП	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
	ПВП	ПВП от ППП	1) Контрол на въздушното движение за сепарация от ППП; ►M2 2) Обслужване по КВД, информация за движението ПВП/ПВП (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване) ◄	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
D	ППП	ППП от ППП	Обслужване по КВД, Служба за контрол на въздушния трафик, информация за движението за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети, (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване)	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да

▼B

Клас	Тип полет	Осигурена сепарация	Обслужване	Ограничение на скоростта (*)	Радиовръзка изискване към капацитета	Изискване за непрекъсната двупосочна гласова връзка въздух-земя	Подлежи на разрешение по КВД
	ПВП	Нулева	►M2 Обслужване по КВД, информация за движението ППП/ПВП и ПВП/ПВП (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване) ◄	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
E	ППП	ППП от ППП	Обслужване по КВД, и доколкото е практически възможно, информация за движението за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети,	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
	ПВП	Нулева	Информация за движението, доколкото е практически възможно	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
F	ППП	ППП от ППП доколкото е практически възможно	Консултативно обслужване на въздушното движение; полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да (***)	Не (***)	Не
	ПВП	Нулева	Полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
G	ППП	Нулева	Полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да (**)	Не (**)	Не
	ПВП	Нулева	Полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не

(*) Когато нивото на преходна абсолютна височина е под 3 050 m (10 000 ft) AMSL, следва да се използва полетно ниво (FL) 100 вместо 10 000 ft. Компетентният орган може, също така, да освободи типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост.

(**) Пилотите осъществяват непрекъснато наблюдение на гласовата връзка въздух-земя и при необходимост установяват двупосочна връзка по съответния канал за връзка в задължителната радиозона.

(***) Гласови връзки въздух-земя са задължителни за всички полети, участващи в консултативното обслужване. Пилотите прослушват непрекъснато гласовата връзка въздух-земя и при необходимост установяват двупосочна връзка по съответния канал за връзка в задължителната радиозона.

▼M2

Допълнение 5

Технически спецификации във връзка с наблюденията на ВС и докладите чрез гласова връзка

А. ИНСТРУКЦИИ ЗА ДОКЛАДВАНЕ

MODEL AIREP SPECIAL

	ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
	—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1	Aircraft identification	*(aircraft identification)*
	2	Position	POSITION *(latitude and longitude)* OVER *(significant point)* ABEAM *(significant point)* *(significant point) (bearing) (distance)*
	3	Time	*(time)*
	4	Level	FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET
	5	Next position and estimated time over	*(position) (time)*
	6	Ensuing significant point	*(position)* NEXT
Section 2	7	Estimated time of arrival	*(aerodrome) (time)*
	8	Endurance	ENDURANCE *(hours and minutes)*
Section 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption	 TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

▼M2

1. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДИТЕ ЗА ПОЛЕТИТЕ

1.1. **Доклади за местоположение и специални доклади за полетите**

1.1.1. Раздел 1 от образеца, посочен в буква А, е задължителен за докладите за местоположение и специалните доклади за полетите, макар да е възможно точки 5 и 6 от него да бъдат пропуснати. Раздел 2 се добавя, изцяло или частично, само когато това е поискано от оператора или неговия упълномощен представител, или, когато това е счетено за необходимо от командира на ВС. Раздел 3 е част от специалните доклади за полетите.

1.1.2. Условие, налагащо издаването на специален доклад за полети, което следва да бъде избрано от списъка, представен в точка SERA.12005, буква а).

1.1.3. В случай на специални доклади за полети, съдържащи информация за вулканична дейност, се съставя следполетен доклад с помощта на формуляра за докладване на вулканична дейност (образец VAR), включен в буква Б. Всички наблюдения се отразяват и посочват съответно на подходящите места във формуляра образец VAR.

1.1.4. Специалните доклади за полетите се изготвят възможно най-скоро след наблюдаването на явление, което изисква съставянето на специален доклад за полет.

2. ПОДРОБНИ ИНСТРУКЦИИ ЗА ДОКЛАДВАНЕ

2.1. Елементите, съдържащи се в доклада за полет се докладват в реда, в който са изброени в образеца на формуляр AIREP SPECIAL.

— MESSAGE TYPE DESIGNATOR (ИДЕНТИФИКАТОР НА ВИДА СЪОБЩЕНИЕ). Докладва се „SPECIAL“ („специален“) за обозначаване на специален доклад.

Раздел 1

Елемент 1 — AIRCRAFT IDENTIFICATION (ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО). Докладва се радиотелефонната позивна на ВС, както е предписано в точка SERA.14050

Елемент 2 — POSITION (МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ). Докладва се местоположение с ширина (градуси с 2 цифри или градуси и минути с 4 цифри, последвани от „Север“ или „Юг“) и дължина (градуси с 3 цифри или градуси и минути с 5 цифри, последвани от „Изток“ или „Запад“) или с основна точка, идентифицирана с кодирано обозначение (2—5 знака), или с основна точка, последвана от магнитния пеленг (3 цифри) и разстояние в морски мили от точката. Преди основната точка се посочва „ABEAM“, ако е приложимо.

Елемент 3 — TIME (ВРЕМЕ). Докладва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри), освен ако е предписано да се докладват минути след кръгъл час (2 цифри) въз основа на споразумения за регионално въздухоплаване. Докладваното време трябва да е действителното време на ВС при позицията, а времето на изготвяне или предаване на доклада. Времето винаги се докладва в часове и минути по UTC, когато се предава специален доклад за полет.

Елемент 4 — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE (ПОЛЕТНО НИВО ИЛИ ВИСОЧИНА). Докладва се полетно ниво с 3 цифри при стандартни настройки на барометричния висотомер. Докладва се надморска височина в метри, последвано от „METRES“ („метри“), или във футове, последвано от „FEET“ („футове“), при QNH-настройки. Докладва се „CLIMBING“ (последвано от нивото) при изкачване или „DESCENDING“ (последвано от нивото) при снижаване до ново ниво след преминаване през основната точка.

▼M2

Елемент 5 — NEXT POSITION AND ESTIMATED TIME OVER (СЛЕДВАЩА ПОЗИЦИЯ И РАЗЧЕТНО ВРЕМЕ В НЕЯ). Докладва се следващата позиция за докладване и разчетното време в нея или се докладва разчетната позиция, която ще бъде достигната час по-късно, в съответствие с действащите процедури за докладване на позиция. Използва се моделът за данни за местоположение, описан в елемент 2. Докладва се разчетното време в тази позиция. Докладва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри), освен ако е предписано да се докладват минути след кръгъл час (2 цифри) въз основа на споразумения за регионално въздухоплаване.

Елемент 6 — ENSUING SIGNIFICANT POINT (ПОСЛЕДВАЩА ОСНОВНА ТОЧКА). Докладва се последваща основна точка след „следваща позиция и разчетно време в нея“.

Раздел 2

Елемент 7 — ESTIMATED TIME OF ARRIVAL (РАЗЧЕТНО ВРЕМЕ НА ПРИСТИГАНЕ). Докладва се името на летището на първото планирано приземяване, последвано от разчетното време за пристигане на това летище в часове и минути по UTC (4 цифри).

Елемент 8 — ENDURANCE (ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ). Докладва се „ENDURANCE“, последвана от запаса от гориво, изразен в полетно време, в часове и минути (4 цифри).

Раздел 3

Елемент 9 — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT (ЯВЛЕНИЕ, КОЕТО НАЛАГА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ЗА ПОЛЕТ). Докладва се едно от следните явления (на които ЕВС попада или наблюдава):

— умерена турбулентност — „TURBULENCE MODERATE“, както и

— силна турбулентност — „TURBULENCE SEVERE“.

Прилагат се следните определения:

— Умерена — условия, при които се наблюдават умерени колебания в ориентацията и/или височината на ВС, но ВС се намира през цялото време под пълен контрол. Обикновено се наблюдават малки колебания във въздушната скорост. Отклонения от 0,5—1,0 g в показанията на акселерометъра в центъра на тежестта на ВС. Трудности при придвижване ходом. Пътниците чувстват пристягане на предпазните колани. Незакрепените предмети се преместват.

— Силна — условия, при които се наблюдават резки колебания в ориентацията и/или височината на ВС; ВС е възможно да излиза от контрол за кратки периоди. Обикновено се наблюдават сериозни колебания във въздушната скорост. Отклонения от > 1,0 g в показанията на акселерометъра в центъра на тежестта на ВС. Пътниците чувстват болезнено пристягане на предпазните колани. Незакрепените предмети се търкалят.

— Умерено обледеняване като „ICING MODERATE“ и силно обледеняване като „ICING SEVERE“.

Прилагат се следните определения:

— Умерено — условия, при които промяна в курса и/или височината се смята за желателна.

— Силно — условия, при които промяна в курса и/или височината се смята за наложителна.

▼M2

— Силни планински вълни като „MOUNTAIN WAVE SEVERE“.

Прилагат се следните определения:

— Силни — условия, при които придружаващия низходящ въздушен поток е 3,0 m/s (600 ft/min) или повече и/или ВС среща силна турбулентност.

— Гръмотевична буря без град, като „THUNDERSTORM“; гръмотевична буря с град, като „THUNDERSTORM WITH HAIL“.

Прилагат се следните определения:

Докладват се гръмотевичните бури, които:

— са закрити от омара, или

— са във вътрешността на облаци, или

— се разпростират на голямо разстояние, или

— образуват шквална линия.

— Тежка прашна или пясъчна буря, като „DUSTSTORM HEAVY“ или „SANDSTORM HEAVY“.

— Облак от вулканична пепел, като „VOLCANIC ASH CLOUD“.

— Вулканична дейност преди изригване или вулканично изригване, като „PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY“ или „VOLCANIC ERUPTION“.

Прилагат се следните определения:

„Вулканична дейност преди изригване“ в случая означава необичайна и/или засилена вулканична дейност, която е вероятно да предшества вулканично изригване.

2.2. Информацията, записана във формуляра за докладване на вулканична дейност (образец VAR), която не е предназначена за предаване по радиотелефония, а при пристигане на летище, се предоставя незабавно от оператора или от член на летателния екипаж на летищната метеорологична служба. Ако достъпът до тази служба не е лесно осъществим, попълненият формуляр се предоставя в съответствие с местните разпоредби, договорени между доставчиците на метеорологично обслужване и ОВД и оператора на ВС.

3. ПРЕПРАЩАНЕ НА МЕТЕОРОЛОГИЧНА ИНФОРМАЦИЯ, ПОЛУЧЕНА ЧРЕЗ ГЛАСОВА ВРЪЗКА

При получаване на специални доклади за полети органите за ОВД ги предават незабавно на съответната метеорологична служба за наблюдение (MWO). За да се гарантира, че съдържанието на докладите за полети ще бъде въведено в автоматизирани наземни системи, елементите на тези доклади се предават по модела за предаване на данни по-долу и в предписания ред.

— ADDRESSEE (АДРЕСАТ). Записва се повикваната станция и, при необходимост, необходимостта от препредаване.

— MESSAGE TYPE DESIGNATOR (ИДЕНТИФИКАТОР НА ВИДА СЪОБЩЕНИЕ). Записва се „ARS“ за обозначаване на специален доклад за полет.

— AIRCRAFT IDENTIFICATION (ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО). Записват се идентификационните данни на ВС по модела за предаване на данни в позиция 7 на полетния план, без разстояние между обозначението на оператора и регистрацията на ВС или идентификационния номер на полета, ако се използва такъв.

▼M2

Раздел 1

Елемент 0 — POSITION (МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ). Записва се местоположение с ширина (градуси с 2 цифри или градуси и минути с 4 цифри, последвани без разстояние от „N“ или „S“) и дължина (градуси с 3 цифри или градуси и минути с 5 цифри, последвани без разстояние от „E“ или „W“) или с основна точка, идентифицирана с кодирано обозначение (2—5 знака), или с основна точка, последвана от магнитния пеленг (3 цифри) и разстояние в морски мили (3 цифри) от точката. Преди основната точка се посочва „ABEAM“, ако е приложимо.

Елемент 1 — TIME (ВРЕМЕ). Записва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри).

Елемент 2 — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE (ПОЛЕТНО НИВО ИЛИ ВИСОЧИНА). Когато се докладва полетно ниво, се записва „F“, последвано от 3 цифри (напр. „F310“). Когато се докладва височина, тя се записва в метри, последвано от „M“, или във футове, последвано от „FT“. Записва се „ASC“ при изкачване или „DES“ при снижаване.

Раздел 2

Елемент 9 — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT (ЯВЛЕНИЕ, КОЕТО НАЛАГА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ЗА ПОЛЕТ). Докладваното явление се записва, както следва:

— умерена турбулентност — „TURB MOD“,

— силна турбулентност — „TURB SEV“,

— умерено обледеняване — „ICE MOD“,

— силно обледеняване — „ICE SEV“,

— силни планински вълни — „MTW SEV“,

— гръмотевична буря без град — „TS“,

— гръмотевична буря с град — „TSGR“,

— силна прашна или пясъчна буря — „HVY SS“,

— облак от вулканична пепел — „VA CLD“,

— вулканична дейност, предхождаща изригване, или вулканично изригване — „VA“,

— град — „GR“,

— купесто-дъждовни облаци — „CB“.

TIME TRANSMITTED (ВРЕМЕ НА ПРЕДАВАНЕ). Записва се само когато се предава раздел 3.

4. СПЕЦИФИЧНИ РАЗПОРЕДБИ ВЪВ ВРЪЗКА С ДОКЛАДВАНЕТО НА СРЕЗ НА ВЯТЪРА И ВУЛКАНИЧНА ПЕПЕЛ

4.1. **Докладване на срез на вятъра**

4.1.1. При докладване на наблюдението от ВС на срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход се включва типа ВС.

▼**M2**

4.1.2. Когато са били докладвани или прогнозирани условия на срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход, но такива не са били наблюдавани, командирът информира съответния орган за ОВД при първа възможност, освен ако командирът знае, че съответният орган за ОВД вече е информиран за това от друго ВС.

4.2. **Докладване след полета на вулканична дейност**

4.2.1. При пристигане на ВС на летището, изготвеният доклад за вулканична дейност се предоставя незабавно от оператора на ВС или от член на летателния екипаж на летищната метеорологична служба, или ако пристигащите членове на летателния екипаж нямат лесен достъп до такава служба, попълненият формуляр се третира в съответствие с местните разпоредби, договорени между доставчиците на метеорологично обслужване и ОВД и оператора на ВС.

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

▼M2

Б. **ФОРМУЛЯР ЗА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ЗА ПОЛЕТ ОТНОСНО ВУЛКАНИЧНА ДЕЙНОСТ (ОБРАЗЕЦ VAR)**

MODEL VAR: to be used for post- flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air- reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT- IN- COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME; UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME; UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION SO_2 DETECTED yes ☐ no ☐ Ash encountered yes ☐ no ☐			Other _____ (brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD	☐ (a) Wispy		☐ (b) Moderate dense		☐ (c) Very dense
10) COLOUR OF ASH CLOUD	☐ (a) White		☐ (b) Light grey		☐ (c) Dark grey
	☐ (d) black		☐ (e) other _____		
11) ERUPTION	☐ (a) continuous		☐ (b) intermittent		☐ (c) not visible
12) POSITION OF ACTIVITY	☐ (a) Summit		☐ (b) side		☐ (c) Single
	☐ (d) Multiple		☐ (e) Not observed		
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION	☐ (a) Lightning		☐ (b) Glow		☐ (c) Large rocks
	☐ (d) Ash fallout		☐ (e) Mushroom cloud		☐ (f) All
14) EFFECT ON AIRCRAFT	☐ (a) Communication		☐ (b) Navigation systems		☐ (c) Engines
	☐ (d) Pitot static		☐ (e) Windscreen		☐ (f) Windows
15) OTHER EFFECTS	☐ (a) Turbulence		☐ (b) St. Elmo's Fire		☐ (c) Other fumes
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

▼B

Добавка към ПРИЛОЖЕНИЕТО

Списък на общоприетите разлики за уведомяване на ИКАО по член 5 от настоящия регламент:

▼M2

Приложение 2 на ИКАО

Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 2 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения

▼B

Разлика A2-01	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.2	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.3210, буква б), се посочва: „б) *Въздухоплавателните средства дават предимство на въздухоплавателно средство, за което имат информация, че е с влошена маневреност.*“
Разлика A2-02	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.3.2. б)	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.3215, буква б), точка (2) се посочва (с добавянето към стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.2.3.2 б) на подчертания текст): „2) *всички въздухоплавателни средства, намиращи се върху работната площ на летище, трябва да бъдат с включени светлини, обозначаващи доколкото е възможно габаритите им, ако не са подходящо осветени от стационарни или други източници*;“
Разлика A2-03	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.5. в) и г)	В Регламент (ЕС) № 923/2012, параграф SERA.3225 се различава от стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.2.5. в) и г) с това, че в него се посочва, че букви в) и г) не се прилагат за аеростати: „в) с изключение на аеростатите, при подход за кацане и след излитане да изпълнява всички завои наляво, освен ако няма други инструкции от УВД; г) с изключение на аеростатите, да излита и каца срещу вятъра, освен ако е за предпочитане друго направление поради съображения за безопасност, конфигурацията на пистата за излитане и кацане или въздушното движение.“

▼M2

Разлика A2-04	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.3.1.2.	Приложение 2 на ИКАО, 3.3.1.2 се заменя с точка SERA.4001, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012. Разликите между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на Съюза са, както следва: — По отношение на полети по ПВП, планирани през международни граници, Регламентът на Съюза (точка SERA.4001, буква б), точка (5) се различава от стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.3.1.2, буква д) с добавянето на подчертания текст, както следва: *„всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави.“*

▼M2

	— По отношение на полетите по ППП и ПВП, планирани за изпълнение през нощта, в настоящия Регламент на Съюза е добавено следното изискване към SERA.4001, буква б), точка 6): „6) *всеки полет, планиран за изпълнение през нощта, ако се напуска околността на летище.*“

▼B

Разлика A2-05	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.2.4.	Нова разпоредба. В Регламент (ЕС) № 923/2012, параграф SERA.3210, буква в), точка (3), подточка i) се различава от стандарта на ИКАО, приложение 2, 3.2.2.4, като в нея се уточнява, че: „i) *Задминаване на планери. Планер, задминаващ друг планер, може да завие надясно или наляво.*“

▼M2

—	

▼B

Разлика A2-07	
Приложение 2 на ИКАО Глава 4 4.6	ИКАО, приложение 2, 4.6 се заменя с Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.5005, като в буква е) се въвеждат критерии за разрешаване при наличие на препятствия, както следва: „е) *С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от компетентния орган, не се изпълняват полети по ПВП:* 1) *над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие в радиус от 600 m от въздухоплавателното средство*; 2) *на по-малка височина от 150 m (500 ft) над земната или водната повърхност, или 150 m (500 ft) над най-високото препятствие в радиус от 150 m (500 ft) от въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в точка (1).*“
Разлика A2-08	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.8 и Допълнение 2	Думите „в бедствие“ в глава 3, част 3.8, не са включени в правото на Съюза, като по този начин се разширява обхватът на мисиите за ескорт на всякакъв вид на полета, при който е изискана такава услуга. Освен това разпоредбите, съдържащи се в допълнение 2, части 1.1 до 1.3 включително, както и такива, които се намират в притурка A, не се съдържат в правото на Съюза.

▼M2

Приложение 3 на ИКАО

Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 3 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения.

Разлика А3-01	
Приложение 3 на ИКАО Глава 5	Нова разпоредба. В точка SERA.12005 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 се посочва: б) Компетентните органи при необходимост определят други условия, които ЕВС докладват, когато ги срещат или наблюдават.

Приложение 10 на ИКАО

Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 10 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения.

Разлика А10-01	
Приложение 10 на ИКАО Том II: Глава 5 5.2.1.4.1	Приложение 10 на ИКАО, том II, глава 5.2.1.4.1 е транспонирано в точка SERA.14035 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 с някои разлики. Разликите между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на Съюза са, както следва: SERA.14035 Предаване на числа при радиотелефония а) Предаване на числа 1) Всички числа, използвани при предаването на позивната на ВС, курс, ПИК, скорост и посока на вятъра се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно. i) Полетните нива се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен в случаите на полетни нива в цели стотици. ii) Настройките на високомера се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно с изключение на настройка от 1 000 hPa, която се предава като „ONE THOUSAND“. iii) Всички цифри за кодове от транспондер се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен когато въпросните кодове съдържат цели хиляди — тогава информацията се предава като се произнася цифрата в броя на хилядите и след това се произнася „THOUSAND“. 2) Всички числа за предаването на информация, различна от описаната в буква а), точка 1), се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен при числата, съдържащи цели стотици и цели хиляди, които се предават като се произнася всяка цифра от броя на стотиците или хилядите и след това се произнася „HUNDRED“ или „THOUSAND“, според случая. Комбинациите от хиляди и цели стотици се предават чрез произнасяне на отделните цифри от броя на хилядите, последвани от думата „THOUSAND“, и произнасяне на броя на стотиците, последвани от думата „HUNDRED“.

▼M2

	3) Когато е необходимо да се уточни число, предадено с цели хиляди и/или цели стотици, числото се предава като всяка цифра се произнася поотделно. 4) При предаване на информация за относителното местоположение спрямо обект или за конфликтен трафик по 12- часовия координатен циферблат информацията се предава като цифрите се произнасят заедно — „TEN O'CLOCK“ („десет часа“) или „ELEVEN O'CLOCK“ („единадесет часа“). 5) Числата с десетична запетая се предават, както в буква а), точка 1), като десетичната запетая се указва по реда ѝ като се произнася думата „DECIMAL“ („десетична запетая“). 6) Всичките шест цифри от цифровия идентификатор се използват за идентифициране на канала на предаване при радиотелефонен обмен в метровия обхват (VHF), освен когато петата и шестата цифра са нули —тогава се използват само първите четири цифри.
Разлика A10-02	
Приложение 10 на ИКАО Том II: Глава 5 5.2.1.7.3.2.3	Приложение 10 на ИКАО, том II, глава 5.2.1.7.3.2.3 е транспонирано в точка SERA.14055 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 с една разлика. Разликата между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на ЕС е, както следва: SERA.14055 Процедури за радиотелефония б) 2) В отговор на горните повиквания се предава позивната на повикващата станция, последвана от позивната на отговарящата станция, което се приема за покана към повикващата станция да продължи предаването си. При прехвърляне на комуникация в рамките на един орган за КВД, позивната на органа за КВД може да се пропусне, когато това е разрешено от компетентния орган.

▼M2

Приложение 11 на ИКАО

Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 11 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения.

▼B

Разлика A11-01	
Приложение 11 на ИКАО Глава 2 Параграф 2.25.5	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.3401 буква г), точка (1) се различава от приложение 11 към ИКАО, стандарт 2.25.5, като в нея се упоменава, че „*За проверка на времето то се дава с точност поне до ~~половин~~ минута.*“
Разлика A11-02	
Приложение 11 на ИКАО Глава 2 Параграф 2.6.1	Възможност за освобождаване. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 по SERA.6001 се позволява на въздухоплавателни средства да превишават ограничението на скоростта от 250 възела, ако е налице одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост
Разлика A11-03	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8005, буква б) се посочва: б) Разрешенията, които се издават от органите за контрол на въздушното движение, осигуряват сепарация: (1) между всички полети във въздушно пространство клас A и B; (2) между полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство клас C, D и E; (3) между полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство клас C; (4) между полети по правилата за летене по прибори и полети по особени правила за визуални полети; (5) между полети по особени правила за визуални полети, освен ако не е предвидено друго от компетентния орган; освен 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 собствена сепарация по отношение на конкретна част от полета под 3 050 m (10 000 ft) по време на набор или снижаване през деня при визуални метеорологични условия.
Разлика A11-04	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8015 се посочва (с добавяне към стандарта на ИКАО в приложение 11, 3.7.3.1 на подчертания текст): д) Повтаряне на разрешения и на информация, свързана с безопасността

▼B

	(1) Полетният екипаж повтаря на ръководителя на полети свързаните с безопасността части от разрешенията по КВД и инструкциите, които се предават гласово. Следните елементи следва винаги да бъдат повтаряни: i) разрешения за маршрути от КВД; ii) разрешения и инструкции за навлизане, кацане на, излитане от, излизане извън пистата, пресичане, рулиране и отклонение от пистата; и iii) писта в употреба, настройки на висотомера, кодове за SSR, новозададени канали за връзка, инструкции за нивото, инструкции за скоростта и курса; и iv) преходни нива, независимо дали са издадени от ръководителя или се съдържат в предаванията на ATIS.
Разлика A11-05	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8015, буква д), точка 2) се посочва (с добавяне към стандарта на ИКАО в приложение 11, 3.7.3.1.1 на подчертания текст): (2) Други разрешения или инструкции, включително разрешенията под условие и инструкциите за рулиране, се повтарят или се признават по начин, който ясно показва, че са разбрани и ще се спазват.

▼M2

Разлика A11-06	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	Нова разпоредба. В точка SERA.5010 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 се посочва: **SERA.5010 Полети по особени правила за визуални полети в контролирани зони** В контролирани зони могат да се изпълняват полети по особени ПВП, при условие че има разрешение по КВД. Освен ако е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи, като например — но не само — медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, се прилагат следните допълнителни условия: а) такива полети могат да се провеждат само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган; ~~а)~~ б) за пилота: 1) безоблачно и с видимост до повърхността; 2) видимостта в полет е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети; 3) полет с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други ВС или препятствия; както и

▼M2

	в) орган за КВД не издава разрешение за полет по особени ПВП на ВС за излитане от или кацане на летище, намиращо се в границите на контролирана зона, както и за навлизане в зоната на летищното движение или летищния кръг на полетите, когато обявените метеорологични условия на това летище са под следните минимални стойности: ~~б) за КВД:~~ ~~1) само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган;~~ ~~2)~~ 1) приземната видимост е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети; 2) долната граница на облачността е по-ниска от 180 m (600 ft).

▼B

Разлика A03-07	
Приложение 3 на ИКАО Глава 5	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.12005 се посочва: б) Компетентните органи при необходимост определят други условия, които се докладват от всички въздухоплавателни средства, когато се срещат или се наблюдават.