

ИНСТРУКЦИЯ № 512 от 1.12.2006 г. за провеждане на радиотелефонна комуникация при обслужване на въздушното движение в Република България

Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 5 от 18.01.2007 г., в сила от 5.03.2007 г.

Глава първа ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Раздел I

Общи положения

Чл. 1. С тази инструкция се определят правилата и процедурите за осъществяване на радиотелефонна комуникация, както и стандартната радиотелефонна фразеология, използвана при обслужване на въздушното движение (ОВД) в обслужваното въздушно пространство на Република България.

Чл. 2. (1) Радиотелефонната комуникация "земя-въздух" при ОВД в Република България се осъществява на:

1. английски език - за всички международни полети и за всички полети в контролирано въздушно пространство;
2. английски или български език - за всички вътрешни полети извън контролирано въздушно пространство.

(2) Радиотелефонната комуникация "земя-земя" се осъществява на български или английски език в зависимост от споразумението между отделните органи/служби.

(3) Във всички ситуации, за които има определена стандартна радиотелефонна фразеология, се използва тази радиотелефонна фразеология.

Чл. 3. (1) При необходимост дадено въздухоплавателно средство (ВС) да изпраща сигнали за тестване или настройка, които могат да смутят работата на дадена аеронавигационна станция, екипажът на ВС иска съгласието на оператора на тази станция, преди такива сигнали да бъдат излъчени.

(2) Предаванията по ал. 1 трябва да са минимални на брой.

Чл. 4. (1) Когато е необходимо дадена наземна станция да изпраща тестови сигнали за настройване на предавателя или приемника, тези сигнали се състоят от изговорени цифри (ЕДНО, ДВЕ, ТРИ и т.н., или ONE, TWO, THREE etc.) с продължителност до 10 s. Тестовите сигнали са последвани от радиопозивната на станцията, която ги излъчва.

(2) Предаванията по ал. 1 трябва да са минимални на брой.

Чл. 5. Отговорността за установяване на радиотелефонна комуникация е на аеронавигационната станция, която има съобщение за предаване.

Чл. 6. При изпратено повикване към дадена аеронавигационна станция второ повикване се изпраща не по-рано от 10 s.

Чл. 7. При повикване на дадена аеронавигационна станция едновременно от няколко ВС станцията определя последователността за комуникация с ВС.

Чл. 8. (1) При комуникация между ВС продължителността на комуникацията се определя от ВС, което отговаря на повикването.

(2) Ако комуникациите по ал. 1 се осъществяват на честотата на орган за ОВД, ВС предварително иска съгласие за осъществяване на комуникация от този орган.

(3) Искане на разрешение по ал. 2 не е необходимо при кратък обмен на информация.

Раздел II

Категории на съобщенията

Чл. 9. (1) Категориите на съобщенията, използвани при аеронавигационно подвижно обслужване, и приоритетите при установяване на радиотелефонна комуникация и предаване на съобщения се определят в съответствие с табл. 1.

Таблица 1

Категория на съобщението и приоритети в низходящ ред	Сигнал при радиотелефония
а) Повиквания при бедствие, съобщения при бедствие и бедстващ трафик	MAYDAY
б) Спешни съобщения, включително съобщения предшествани от сигнал за медицински транспорт	PAN PAN или PAN PAN MEDICAL
в) Съобщения свързани с използването на станция за радиопеленговане	–
г) Съобщения за безопасност на полетите	–
д) Метеорологични съобщения	–
е) Съобщения за редовност на полетите	–

(2) Съобщение NOTAM може да се класифицира във всяка от категориите или приоритетите по ал. 1, букви от "в" до "е". Решението кой приоритет да се използва зависи от съдържанието на съобщението и важността му за съответните ВС.

Чл. 10. Съобщенията за безопасност на полета са:

1. съобщения за движение и контрол съгласно Инstrukция № 4444 за управление на въздушното движение на МТ;
2. съобщения, подадени от авиационен оператор или от ВС, които са от непосредствено значение за ВС в полет;
3. метеорологична информация, която е от непосредствено значение за ВС в полет или непосредствено преди отлитане;
4. други съобщения, отнасящи се до ВС в полет или непосредствено преди отлитане.

Чл. 11. Метеорологичните съобщения включват метеорологична информация към и от ВС, различна от тази в чл. 10, т. 3 .

Чл. 12. Съобщенията за редовност на полетите са:

1. съобщения относно експлоатационното състояние или поддръжката на основни средства, осигуряващи безопасността или редовността на полетите на ВС;
2. съобщения относно обслужването на ВС;
3. инструкции към представители на авиационния оператор за промени в изискванията за пътници и екипаж, причинени от неизбежни отклонения от нормалните експлоатационни графици; индивидуални изисквания на пътниците или екипажа не се допускат в такъв тип съобщение;
4. съобщения за непланирани кацания, които ще бъдат извършени от ВС;
5. съобщения за части и материали за ВС, които са спешно необходими;
6. съобщения за промени в експлоатационните графици на ВС.

Чл. 13. Директните комуникационни канали "пилот - ръководител на полети" могат да се използват за предаване на съобщения за редовност на полетите при условие, че това няма да доведе до нарушаване на основното им предназначение и че няма други налични канали за предаване на такива съобщения.

Чл. 14. Съобщенията, които имат един и същи приоритет, се предават по реда на постъпването им.

Чл. 15. (1) Комуникацията между пилотите "въздух-въздух" обхваща съобщения, свързани с безопасността и редовността на полетите.

(2) Категорията и приоритетът на съобщенията по ал. 1 се определят в зависимост от тяхното съдържание съгласно чл. 9, ал. 1 .

Раздел III

Анулиране на съобщения

Чл. 16. (1) При получаване на инструкции за анулиране на дадено непълно предадено съобщение предаващата съобщението станция уведомява приемащата да не взема под внимание предадената до момента информация.

(2) Действията по ал. 1 се осъществяват чрез използване на съответната радиотелефонна фразеология.

Чл. 17. Станцията, анулирала предадено съобщение, носи отговорност за всяко следващо действие.

Глава втора

РАДИОТЕЛЕФОННИ ПРОЦЕДУРИ

Раздел I

Изговаряне на думите по букви при радиотелефонната комуникация

Чл. 18. (1) Имена, служебни съкращения и думи, чието звучене е неясно, се изговарят по букви съгласно радиотелефонната азбука от табл. 2.

Таблица 2

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

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

(2) Във фонетично представяне на произношението с използване на латинската азбука и кирилицата сричките, които трябва да бъдат ударени, са посочени със звезда (*) преди тях.

Раздел II

Предаване на числа при радиотелефонната комуникация

Чл. 19. (1) Числата се предават, като се използва произношението от таблица 3.

Таблица 3

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

(2) Сричките в табл. 3, напечатани с главни букви, са ударени, например в ZE-RO има еднакво ударение на двете срички, докато във FOW-er на първата сричка пада основното ударение.

Чл. 20. (1) Всички числа, освен тези по чл. 21 , се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно.

(2) Прилагането на процедурата по ал. 1 се осъществява в съответствие с посочените примери в табл. 4:

Таблица 4

Примери	Предават се като	Предават се като
Позивни на ВС	ЧАРЛИ ЧАРЛИ АЛФА (ЕЪР ЧАЙНА)	CHARLIE CHARLIE ALFA
ССА 246	ДВЕ ЧЕТИРИ ШЕСТ	(AIR CHINA) TWO FOUR SIX
OAL 232	ОЛИМПИК (ОСКАР АЛФА ЛИМА) ДВЕ ТРИ ДВЕ	OLYMPIC (OSCAR ALFA LIMA) TWO THREE TWO
Полетни нива	ПОЛЕТНО НИВО ЕДНО ОСЕМ НУЛА	FLIGHT LEVEL ONE EIGHT ZERO
FL 180		
FL 45	ПОЛЕТНО НИВО ЧЕТИРИ ПЕТ	FLIGHT LEVEL FOUR FIVE
Курсове	КУРС ЕДНО НУЛА НУЛА	HEADING ONE ZERO ZERO
100 градуса		
080 градуса	КУРС НУЛА ОСЕМ НУЛА	HEADING ZERO EIGHT ZERO
Посока и скорост на вятъра	ВЯТЪР ЕДНО ПЕТ НУЛА ГРАДУСА	WIND ONE FIVE ZERO
150?/18 kt	ЕДНО ОСЕМ ВЪЗЛИ	DEGREES ONE AIT KNOTS
150?/18 kt, пориви 30 kt	ВЯТЪР ЕДНО ПЕТ НУЛА ГРАДУСА	WIND ONE FIVE ZERO
	ЕДНО ОСЕМ ВЪЗЛИ ПОРИВИ ТРИ НУЛА ВЪЗЛИ	DEGREES ONE AIT KNOTS GUSTING THREE ZERO KNOTS
Вторични кодове	КОД ДВЕ ЧЕТИРИ НУЛА НУЛА	SQUAWK TWO FOUR ZERO ZERO
2400		
4203	КОД ЧЕТИРИ ДВЕ НУЛА ТРИ	SQUAWK FOUR TWO ZERO THREE
ПИК	ПИСТА ДВЕ СЕДЕМ	RUNWAY TWO SEVEN
27		
09	ПИСТА НУЛА ДЕВЕТ	RUNWAY ZERO NINE
Настройка на висотомера	QNH ЕДНО НУЛА ЕДНО НУЛА	QNH ONE ZERO ONE ZERO
1010		

1000	QNH ЕДНО НУЛА НУЛА НУЛА	QNH ONE ZERO ZERO ZERO
------	-------------------------	------------------------

Чл. 21. (1) Всички числа, използвани при предаването на информация за абсолютна/относителна височина, относителна височина на облаците, полетни нива, видимост и видимост на ПИК (RVR), които съдържат цели стотици и цели хиляди, се предават чрез произнасяне на всяка цифра в числото на стотиците или хилядите, последвано от думата **СТОТИЦИ (HUNDRED)** или **ХИЛЯДИ (THOUSAND)**, която от двете е уместна.

(2) Комбинации от хиляди и цели стотици се предават чрез произнасяне на отделните цифри на хилядите, последвани от думата **THOUSAND**, и произнасяне на броя на стотиците, последвани от думата **HUNDRED**.

(3) Прилагането на процедурата по ал.1 и 2 се осъществява в съответствие с посочените примери в табл. 5:

Таблица 5

Примери за	Предават се като	Предават се като
Абсолютна/относителна височина 800	Абсолютна/относителна височина ОСЕМСТОТИН	ALTITUDE/HEIGHT EIGHT HUNDRED
3400	ТРИ ХИЛЯДИ И ЧЕТИРИ СТОТИН	ALTITUDE/HEIGHT THREE THOUSAND FOUR HUNDRED
12000	ЕДНО ДВЕ ХИЛЯДИ	ALTITUDE/HEIGHT ONE TWO THOUSAND
Относителна височина на облаците 2200	Относителна височина на облаците ДВЕ ХИЛЯДИ И ДВЕТА	CLOUD HEIGHT TWO THOUSAND TWO HUNDRED
4300	ЧЕТИРИ ХИЛЯДИ И ТРИСТА	CLOUD HEIGHT FOUR THOUSAND THREE HUNDRED
Полетни нива 100	ПОЛЕТНО НИВО СТО	FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED
200	ПОЛЕТНО НИВО ДВЕТА	FLIGHT LEVEL TWO HUNDRED
Видимост 2000	ВИДИМОСТ ДВЕ ХИЛЯДИ	VISIBILITY TWO THOUSAND
5000	ВИДИМОСТ ПЕТ ХИЛЯДИ	VISIBILITY FIVE THOUSAND
Видимост на ПИК 600	RVR ШЕСТСТОТИН	RVR SIX HUNDRED

1500	RVR ХИЛЯДА И ПЕТ СТОТИН	RVR ONE THOUSAND FIVE HUNDRED
------	----------------------------	-------------------------------

Чл. 22. (1) Числа, които съдържат десетична точка, се предават съгласно чл. 20, ал. 1 в подходяща последователност с обозначаване на десетичната точка чрез думата DECIMAL.

(2) Прилагането на процедурата по ал. 1 се осъществява в съответствие с посочените примери в таблица 6:

Таблица 6

Число	Предава се като	Предава се като
118, 1	ЕДНО ЕДНО ОСЕМ ЗАПЕТАЯ ЕДНО	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE
127, 650	ЕДНО ДВЕ СЕДЕМ ЗАПЕТАЯ ШЕСТ ПЕТ НУЛА	ONE TWO SEVEN DECIMAL SIX FIVE ZERO

Чл. 23. (1) Астрономическо време се предава в минути, с изключение на случаите, когато е възможно да възникне объркване и се налага да се предаде и часът.

(2) Всяка цифра от астрономическото време се произнася поотделно.

(3) Прилагането на процедурата по ал.1 и 2 се осъществява в съответствие с посочените примери в таблица 7:

Таблица 7

Време	Предава се като	Предава се като
0920 (9:20 А.М.)	ДВЕ НУЛА или НУЛА ДЕВЕТ ДВЕ НУЛА	TWO ZERO or ZERO NINE TWO ZERO
1643 (4:43 Р.М.)	ЧЕТИРИ ТРИ или ЕДНО ШЕСТ ЧЕТИРИ ТРИ	FOUR THREE or ONE SIX FOUR THREE

Чл. 24. При проверка на точността на приетите числа предаващият съобщението е длъжен да поиска от приемащия съобщението да повтори приетите числа.

Раздел III

Техника на предаване

Чл. 25. Всяко писмено съобщение се прочита преди започване на предаването, за да се предотвратят ненужни закъснения при комуникацията.

Чл. 26. Предаванията са кратки, с нормален разговорен тон.

Чл. 27. (1) Техниката на речево предаване е такава, че във всяко предаване да се постигне най-добрата възможна разбираемост.

(2) Техниката на речево предаване за постигане на висока степен на разбираемост включва:

1. произнасяне на всяка дума ясно и отчетливо;
 2. поддържане на равномерна скорост на речта, която не надхвърля 150 думи в минута;
 3. забавяне на скоростта на речта по т.2, когато е необходимо съдържанието на дадено съобщение да бъде записано;
 4. въвеждане на малка пауза преди и след числата;
 5. поддържане на постоянно ниво на силата на говора;
 6. спазване на правилата за работа с микрофон и избягване на силни изкривявания на речта, които могат да бъдат предизвикани от:
 - а) речево предаване от разстояние, твърде близко до микрофона;
 - б) докосване на микрофона;
 - в) държане на микрофона с ръка при комбинираната радиотелефонна гарнитура;
 7. временно прекъсване на речевото предаване, когато операторът отклони главата си встрани от микрофона;
 8. натискане напълно на бутона за предаване преди започване на предаването и освобождаването му след завършване на съобщението.
- (3) След завършване на предаването операторите трябва да се убедят, че бутонът за предаване е освободен, за да се избегне блокиране на честотата от т.нар. "залепнал" бутон за предаване.

Чл. 28. Техниката на речево предаване се адаптира към конкретните условия за комуникация.

Чл. 29. (1) Съобщенията, приети за предаване, се предават на разговорен език или с помощта на фразеологията, без да се променя смисълът на съобщението.

(2) Съдържащите се съкращения на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) в текста на съобщението, което се предава към ВС, се преобразуват в несъкратени думи или изрази, с изключение на тези, които поради честата им и общоприета употреба се разбират по принцип от авиационния персонал.

Чл. 30. С цел ускоряване на комуникацията фонетичното произнасяне по букви не се използва, освен ако не съществува риск това да повлияе на правилното приемане и разбиране на съобщението.

Чл. 31. Предаването на дълги съобщения се прекъсва от време на време, за да може предаващият оператор да се увери, че използваната честота е свободна и ако е необходимо, приемащият оператор да може да поиска повторение на неполучените части от съобщението.

Чл. 32. Стандартните думи и фрази се използват в радиотелефонната комуникация съгласно табл. 8.

Таблица 8

Дума/фраза	Дума/фраза	Значение
ACKNOWLEDGE	ПОТВЪРДЕТЕ	Потвърдете, че сте получили и разбрали това съобщение.
AFFIRM	ПОТВЪРЖДАВАМ	Да.
APPROVED	ОДОБРЕНО	Разрешавам да изпълните исканото от Вас действие.
BREAK	БРЕЙК	С това посочвам разделянето между частите на съобщението. (използва се, когато текстът и съставните части на съобщението не са ясно разграничени помежду си)
BREAK BREAK	БРЕЙК БРЕЙК	С това посочвам отделянето между съобщения предадени към различни ВС в условията на интензивно въздушно движение.
CANCEL	АНУЛИРАМ	Анулирам предаденото по-рано съобщение.
CHECK	ПРОВЕРЕТЕ	Проверете система или процедура. (обикновено отговор не се очаква)
CLEARED	РАЗРЕШАВАМ	Разрешавам да се действа съгласно уточнените условия.
CLIMB	НАБИРАМ ВИСОЧИНА	Набирам и ще поддържавам зададената височина (полетно ниво).
CONFIRM	ПОТВЪРДЕТЕ	Правилно ли съм разбрал следната фраза.....? или Правилно ли приехте това съобщение?
CONTACT	УСТАНОВЕТЕ КОМУНИКАЦИЯ	Установете комуникация с
CORRECT	ПРАВИЛНО	Това е правилно.
CORRECTION	ПОПРАВКА	В това предаване (или в посоченото съобщение) е допусната грешка. Правилната

		версия е
DESCEND	СНИЖАВАМ	Снижавам и ще поддържам зададената височина (полетно ниво) .
DISREGARD	ИГНОРИРАЙТЕ	Приемете, че това съобщение не е изпратено.
HOW DO YOU READ	КАК МЕ ЧУВАТЕ	Какво е качеството на моето предаване?
I SAY AGAIN	ПОВТАРЯМ	Повтарям за яснота или уточнение.
MAINTAIN	ПОДДЪРЖАМ	Продължавам съгласно уточнените условия или поддържам зададен параметър.
MONITOR	ПРОСЛУШВАЙТЕ	Останете на прослушване на... (честота) .
NEGATIVE	НЕ	Не или Не се дава разрешение или Това не е правилно.
OUT	КРАЙ	Обменът на съобщения завърши, отговор не се очаква (не се използва при VHF комуникации) .
OVER	ПРИЕМАМ	Предаването ми завърши, очаквам отговора Ви (не се използва при VHF комуникации) .
PASS YOUR MESSAGE	ПРЕДАЙТЕ ВАШЕТО СЪОБЩЕНИЕ	Продължете да предавате вашето съобщение
READ BACK	ПОВТОРЕТЕ	Повторете всичко или определена част от съобщението, както сте го получили.
REPORT	ДОЛОЖЕТЕ	Предайте ми следната информация
REQUEST	МОЛЯ	Бих искал да зная или Желая да
ROGER	РАЗБРАНО	Приех цялото Ви последно предаване. Забележка: Да не се използва в отговор на въпрос изискващ "READ BACK" или като директен положителен или отрицателен отговор.
SAY AGAIN	ПОВТОРЕТЕ	Повторете всичко или следната част.... от Вашето последно предаване.
SPEAK SLOWER	ГОВОРЕТЕ ПО-БАВНО	Намалете скоростта на предаване на съобщението си.

STANDBY	ИЗЧАКАЙТЕ	Изчакайте, ще ви повикам.
UNABLE	НЕ МОГА	Не мога да изпълня Ваша молба, инструкция или разрешение (обикновено следва причина).
VERIFY	ПРОВЕРЕТЕ И ПОТВЪРДЕТЕ	Проверете и потвърдете.
WILCO	ИЗПЪЛНЯВАМ	Разбирам съобщението Ви и ще го изпълня.
WORDS TWICE	ПОВТАРЯЙТЕ ДУМИТЕ	а) като искане: комуникацията е затруднена, моля предавайте всяка дума или група от думи два пъти. б) като информация: поради затруднената комуникация всяка дума или група от думи ще бъде предавана два пъти.

Раздел IV

Съставяне на съобщения

Чл. 33. (1) Съобщенията, предавани от станция за аеронавигационно подвижно обслужване, съдържат следните части в посочения ред:

1. повикване, което посочва получателя и подателя;
2. текст.

(2) Прилагането на процедурата по ал.1 се осъществява в съответствие с посочените примери:

(повикване) NEW YORK RADIO SWISS ONE ONE ZERO

(текст) REQUEST SELCAL CHECK

или

(повикване) SWISS ONE ONE ZERO NEW YORK RADIO

(текст) CONTACT SAN JUAN 124,456

Раздел V

Повикване

Чл. 34. Аеронавигационните станции от аеронавигационното подвижно обслужване се обозначават със:

1. име на района, в който е разположена аеронавигационната станция; и
2. име на органа за ОВД или вид обслужване.

Чл. 35. Органът за ОВД или вида на обслужването се обозначават съгласно табл. 9, а когато е установена задоволителна комуникация, може да се пропусне името на района.

Таблица 9

Орган/Обслужване	Позивна	Позивна
Районен контролен център	КОНТРОЛ	CONTROL
Контрол на подхода	ПОДХОД	APPROACH
Контрол на подхода с радар при долитане	ДОЛИТАНЕ	ARRIVAL
Контрол на подхода с радар при отлитане	ОТЛИТАНЕ	DEPARTURE
Контрол на летището	КУЛА	TOWER
Контрол на наземното движение	ЗЕМЯ	GROUND
Радар (по принцип)	РАДАР	RADAR
Радар за точен подход	РАДАР ЗА КАЦАНЕ	PRECISION
Радиопеленгаторна станция	ПЕЛЕНГАТОР	HOMER
Полетно-информационно обслужване	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Даване на разрешение	РАЗРЕШЕНИЕ	DELIVERY
Контрол на перона	ПЕРОН	APRON
Аеронавигационна станция	РАДИО	RADIO

Чл. 36. (1) За нуждите на радиотелефонията се определят следните видове позивни на ВС:

1. вид "А" - символите, които отговарят на регистрационния знак на ВС, като името на производителя на ВС или името на модела на ВС може да се използва като представка; или

2. вид "Б" - радиотелефонната позивна на опериращата авиокомпания/агенция, последвана от последните четири символа на регистрационния знак на ВС; или

3. вид "В" - радиотелефонната позивна на опериращата авиокомпания/агенция, последвана от номера на съответния полет.

(2) Примери за позивните по ал. 1 са посочени в табл. 10.

Чл. 37. (1) Позивните на ВС по чл. 36, с изключение на вид "В", могат да бъдат съкратени при условията на чл. 45, ал. 1 и 2.

(2) Позивните на ВС по чл. 36 се съкращават, както следва:

1. вид "А" - първият символ на регистрационния знак на ВС и минимум последните два символа на позивната, като на мястото на първия символ може да се използва името на производителя на ВС или модела на ВС;

2. вид "Б" - радиотелефонната позивна на опериращата авиокомпания/агенция, последвана от минимум последните два символа на регистрационния знак;

3. вид "В" - няма съкратена форма.

(3) Примери за съкратените позивни по ал. 2 са посочени в табл. 10.

Таблица 10

Примери за пълни и съкратени позивни					
Пълна позивна	Позивна "А"			Позивна "Б"	Позивна "В"
	N 57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937 или SAS 937
Съкратена позивна	N 26	CESSNA CD	CITATION CD	VARIG MA	няма съкратена форма
	или N 826	или CESSNA BCD	или CITATION BCD	или VARIG VMA	
*Примерите отбелязани с * илюстрират прилагането на чл. 36, ал. 2					

Раздел VI

Радиотелефонни процедури

Чл. 38. Въздухоплавателните средства не променят радиотелефонната си позивна по време на полет, освен по инструкция на органа за КВД в интерес на безопасността на полетите.

Чл. 39. (1) Забраняват се предавания към ВС по време на:

1. излитане (take-off);
2. последната част на финалния подход (last part of the final approach);
3. пробег след кацане (roll-on).

(2) Забраната по ал. 1 не се прилага в случай, че е застрашена безопасността на полета.

Чл. 40. (1) Пълните радиотелефонни позивни се използват, когато се установява първоначална комуникация.

(2) При установяване на първоначална комуникация от ВС, класифицирани в категория тежко ВС (HEAVY) "Н", с орган за ОВД, задължително след позивната на ВС се включва думата "HEAVY".

(3) Прилагането на процедурата за повикване в радиотелефонната комуникация се осъществява в съответствие с посочените примери в табл. 11.

Таблица 11

Процедура на повикване в радиотелефонната комуникация*			
Обозначение на повикваната станция	Позивна тип "А"	Позивна тип "Б"	Позивна тип "В"
	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Обозначение на повикващата станция	GABCD**	SPEEDBIRD ABCD**	AEROFLOT 321** или AFL 321
* В случаи, когато повикването е иницирано от аеронавигационната станция, то може да бъде извършено чрез предаване на кодирани тонални сигнали. ** С изключение на радиотелефонния код на позивната и типа на ВС, всеки символ в позивната трябва да бъде изговорен поотделно.			

(4) Прилагането на процедурата за отговор на повикване в радиотелефонната комуникация се осъществява в съответствие с посочените примери в таблица 12.

Таблица 12

Процедура на отговор в радиотелефонната комуникация			
Обозначение на повиканата станция	Позивна тип "А"	Позивна тип "Б"	Позивна тип "В"
	GABCD*	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT 321*
Обозначение на повикващата станция	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Покана да се продължи предаването	PASS YOUR MESSAGE	PASS YOUR MESSAGE	PASS YOUR MESSAGE
* С изключение на радиотелефонния код на позивната и типа на ВС, всеки символ в позивната трябва да бъде изговорен поотделно.			

Чл. 41. (1) Станциите, предаващи информация към всички ВС, които могат да получат тази информация, започват предаването с общо повикване "ВСИЧКИ СТАНЦИИ (ALL STATIONS)", последвано от позивната на предаващата станция.

(2) При общи повиквания не се очаква отговор, освен ако отделни станции са повикани да потвърдят приемането.

Чл. 42. Повиканата станция, която не е сигурна за позивната на предаващата станция, отговаря със следното съобщение - "STATION CALLING (позивна на повиканата станция) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN".

Чл. 43. При установяване на контакт комуникацията започва с повикване и отговор. Повикващата станция може да предаде съобщение, без да очаква отговор от повиканата станция, ако е сигурно, че тази станция ще приеме повикването.

Чл. 44. (1) Комуникацията между ВС "въздух-въздух" се установява на съответната честота "въздух-въздух" - 123,450 MHz, или чрез директно повикване до конкретно ВС, или чрез общо повикване.

(2) Първоначалното повикване по ал. 1 трябва да включва ясна идентификация на канала "INTERPILOT".

(3) Прилагането на процедурите по предходните алинеи се осъществява в съответствие с посочените примери:

"CLIPPER 123 - SABENA 901 - INTERPILOT - DO YOU READ"

или

"ANY AIRCRAFT VICINITY OF 30 NORTH 160 EAST - JAPANAIR 401 - INTERPILOT".

Чл. 45. (1) Съкратените позивни по чл. 37 се използват в радиотелефонната комуникация само когато няма вероятност за объркване и е установена надеждна комуникация.

(2) Въздухоплавателните средства използват съкратена позивна само ако са били повикани по този начин от аеронавигационна станция.

(3) При комуникация по ал. 1 за даване и потвърждаване на разрешение РП и пилотът на ВС задължително винаги добавят позивната на ВС.

Раздел VII

Обозначаване на канал за радиотелефонна комуникация

Чл. 46. Повикване към аеронавигационна станция се извършва, като се посочи каналът за комуникация, който се използва.

Чл. 47. За определяне на канала за комуникация "земя-въздух" в радиотелефонната комуникация се използват шест цифри, с изключение на случаите по чл. 48, ал. 1 .

Чл. 48. (1) В случаите, когато последните две цифри са нула, за обозначаване канала за комуникация "земя-въздух" се използват само първите четири цифри.

(2) Процедурите по ал.1 и чл. 47 се прилагат в съответствие с посочените примери в табл. 13.

Таблица 13

Канал	Предава се като	Предава се като
118,000	ЕДНО ЕДНО ОСЕМ ЗАПЕТАЯ НУЛА	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,005	ЕДНО ЕДНО ОСЕМ ЗАПЕТАЯ НУЛА НУЛА	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO

	ПЕТ	ZERO FIVE
118,010	ЕДНО ЕДНО ОСЕМ ЗАПЕТАЯ НУЛА ЕДНО НУЛА	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118,025	ЕДНО ЕДНО ОСЕМ ЗАПЕТАЯ НУЛА ДВЕ ПЕТ	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,050	ЕДНО ЕДНО ОСЕМ ЗАПЕТАЯ НУЛА ПЕТ НУЛА	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118,100	ЕДНО ЕДНО ОСЕМ ЗАПЕТАЯ ЕДНО	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

Раздел VIII

Правила за проверка

Чл. 49. Предаванията за проверка съдържат:

1. позивна на станцията, към която е отправено повикването;
2. позивна на станцията, отправяща повикването;
3. израза "ПРОВЕРКА НА РАДИОКОМУНИКАЦИЯТА (RADIO CHECK)";
4. използвания канал за комуникация.

Чл. 50. Отговорът на предаванията за проверка по чл. 49 съдържа:

1. позивна на запитващата станция;
2. позивна на отговарящата аеронавигационна станция;
3. думата "РАЗБИРАЕМОСТ (READABILITY)", последвана от цифра, съответстваща на скалата по чл. 52 .

Чл. 51. Предаванията по чл. 49 и 50 се записват в аеронавигационната станция.

Чл. 52. Разбираемостта на предаването по чл. 49 се оценява по следната скала:

1. ЕДНО (ONE) - неразбираемо (unreadable);
2. ДВЕ (TWO) - разбираемо от време на време (readable now and then);
3. ТРИ (THREE) - разбираемо, но трудно (readable but with difficulty);
4. ЧЕТИРИ (FOUR) - разбираемо (readable);
5. ПЕТ (FIVE) - отлично разбираемо (perfectly readable).

Раздел IX

Обмен на съобщения при осъществяване на радиотелефонна комуникация

Чл. 53. (1) При радиотелефонна комуникация съобщенията са кратки, еднозначни и при възможност се използва стандартната фразеология по глава шеста.

(2) Съкратените форми и позивни се използват само след като е установена първоначална комуникация и няма вероятност да възникне объркване.

Чл. 54. Приемащият оператор трябва да се увери, че съобщението е получено правилно, преди да потвърди приемането.

Чл. 55. (1) Потвърждението на съобщение, прието от дадено ВС, съдържа позивната на това ВС.

(2) Пилотът на ВС потвърждава приемането на важни съобщения при контрол на въздушното движение (КВД) или части от тях, като ги повтаря и завършва съобщението с позивната на ВС.

(3) Процедурите по по ал. 1 и 2 се прилагат в съответствие с посочените примери:

Аеронавигационна станция:

"TWA NINE SIX THREE MADRID"

ВС:

"MADRID TWA NINE SIX THREE"

Аеронавигационна станция:

"TWA NINE SIX THREE DESCEND FL 190"

ВС (потвърждавайки):

"CLEARED TO DESCEND FL 190 - TWA NINE SIX THREE"

Чл. 56. Когато аеронавигационна станция потвърждава съобщение от ВС, съобщението съдържа позивната на ВС и ако е необходимо - думата "ROGER (разбрано)".

Чл. 57. Когато потвърждаването на приемането се извършва от аеронавигационна станция към друга аеронавигационна станция, съобщението съдържа позивната на аеронавигационната станция, която потвърждава приемането.

Чл. 58. (1) За извършване на проверка на приемането приемащата станция може да повтори съобщението, като допълнително потвърждение на приемането.

(2) В случая по ал. 1 станцията, към която се извършва повторение на информацията, потвърждава точността на приетото съобщение чрез предаване на своята позивна.

Чл. 59. Ако докладът за местоположението и друга информация (доклади за времето и др.) се приемат в едно и също съобщение, информацията се потвърждава с думи, като "WEATHER RECEIVED" (ВРЕМЕТО Е ПРИЕТО), след като докладът за местоположението е бил потвърден чрез повторение.

Чл. 60. Приемащата станция завършва радиотелефонните разговори с използване на собствената си позивна.

Чл. 61. (1) При грешка в предаването поправка се извършва с думата "CORRECTION (ПОПРАВКА)", повтаряне на последната правилна група или израз от предаденото съобщение и предаване на поправката.

(2) В случай че е необходимо повтаряне на цялото съобщение, операторът използва изрза "CORRECTION, I SAY AGAIN (ПОПРАВКА, ПОВТАРЯМ)", преди втори път да предаде на съобщението.

(3) Когато предаваният съобщение оператор прецени, че приемането ще бъде затруднено, той предава два пъти важните елементи от съобщението.

(4) В случай че има съмнение за точността на полученото съобщение, приемащият оператор иска пълно или частично повторение.

(5) При необходимост от повторение на цялото съобщение се използва изразът "SAY AGAIN". Ако е необходимо повторение на част от съобщението, операторът използва изразите: "SAY AGAIN ALL BEFORE (първата задоволително приета дума)"; или "SAY AGAIN.... (думата преди липсващата част) TO E (думата след липсващата част)"; или "SAY AGAIN ALL AFTER (последната задоволително приета дума)".

(6) Специфични термини за получаване на информация са: "SAY AGAIN ALTIMETER" и "SAY AGAIN WIND".

(7) Ако при проверката на точността на повторението на съобщение операторът забележи неправилни елементи, той предава думата "NEGATIVE", последвана от правилното съобщение.

Чл. 62. Докладите за нормално протичане на полета се състоят от повикване и изрза "OPERATIONS NORMAL".

Глава трета

УСТАНОВЯВАНЕ И ОСИГУРЯВАНЕ НА КОМУНИКАЦИЯ

Раздел I

Готовност за работа и работно време

Чл. 63. По време на полет станциите на ВС трябва да са в състояние на готовност за работа на честота, която се изисква от съответния орган за ОВД и не се променя, без да бъде информиран органът за ОВД, освен когато съществува заплаха за безопасността на полета.

Чл. 64. По време на полет над обозначени райони, над които се изисква оборудване с аварийен предавател (ELT), ВС непрекъснато прослушва VHF честотата за аварийни случаи - 121,5 MHz, с изключение

на тези, когато ВС комуникира по други VHF канали или оборудването на борда на ВС не позволява едновременно прослушване на две честоти.

Чл. 65. В районите/маршрутите, където се изисква непрекъснато прослушване на VHF честотата за аварийни случаи - 121,5 MHz, както и когато съществува възможност за прехват на ВС или възникване на други опасни ситуации, ВС задължително прослушва аварийната честота.

Чл. 66. Въздухоплавателни средства, изпълняващи полети, различни от тези по чл. 64 и 65, прослушват по възможност честотата за аварийни случаи.

Чл. 67. (1) Честотата за аварийни случаи се използва за:

1. осигуряване на свободен комуникационен канал между ВС, търпящо бедствие или нуждаещо се от спешна помощ, и органите за ОВД, когато основните канали са заети от други ВС;

2. осигуряване на VHF комуникационен канал между ВС и летища, на които няма разположени органи за ОВД, в случай на възникване на аварийна ситуация;

3. осигуряване на общ комуникационен канал между гражданско или военно ВС и наземните служби за търсене и спасяване;

4. осигуряване на комуникация "въздух-земя" в случай на отказ на бордното оборудване на ВС и невъзможност за установяване на комуникация по основните канали;

5. осигуряване на канал за комуникация между плавателен съд, търпящ бедствие, и ВС, участващо в операцията за търсене и спасяване;

6. осигуряване на общ VHF комуникационен канал между гражданско ВС и ВС, изпълняващо прехват/органа за управление на прехвата и между гражданското ВС/прехващача и органа за ОВД.

(2) Аварийната честота в случаите по ал. 1, т. 3 не се използва, ако затруднява ефективната комуникация между ВС и органите за ОВД.

Чл. 68. (1) Честотата за аварийни случаи се осигурява:

1. във всички районни контролни центрове (РКЦ) и центрове за полетна информация (ЦПИ);

2. в летищните контролни кули (ЛКК) и органите за контрол на подхода, обслужващи международните летища;

3. във всички служби, определени от ГД ГВА, за изпълнение на задачите по чл. 67, ал. 1.

(2) Когато два или повече органа за ОВД са съвместени, оборудването с честотата за аварийни случаи 121,5 MHz може да бъде осигурено само в единия от тях.

Чл. 69. Пилотът на ВС, който използва комуникационния канал "въздух-въздух", паралелно прослушва честотата на съответния орган за

ОВД, аварийната честота и другите задължителни за прослушване комуникационни канали.

Чл. 70. Аеронавигационните станции прослушват определените за тях комуникационни канали.

Чл. 71. Работещите аеронавигационни станции непрекъснато прослушват аварийната честота.

Чл. 72. (1) Когато е необходимо дадена станция на ВС или аеронавигационна станция да преустанови работа поради някаква причина и ако е възможно, тя информира другите засегнати станции с посочване на времето, в което се очаква да възстанови работата си.

(2) Когато станцията по ал. 1 възстанови работата си, тя информира за това засегнатите станции.

Чл. 73. Когато извънпланово е преустановена работата на дадена станция, промененото време за възстановяване на работата се предава по възможност в първото уточнено време по плана.

Раздел II

Използвани честоти

Чл. 74. Станциите на ВС работят на съответните честоти на аеронавигационните станции по маршрута на ВС.

Чл. 75. Контролната радиостанция "въздух-земя" определя честотата(ите), която/които се използват при нормални условия от ВС, комуникиращи с тази аеронавигационна станция.

Чл. 76. Комуникацията с ВС е с предимство пред комуникация между наземните станции.

Раздел III

Установяване на комуникация

Чл. 77. (1) Въздухоплателното средство комуникира директно с контролната радиостанция "въздух-земя" за района, в който се изпълнява полетът на ВС.

(2) При невъзможност за осъществяване на комуникацията по ал. 1 ВС използва всички други възможни начини за препредаване на съобщения към контролната радиостанция "въздух-земя".

Чл. 78. Когато не могат да бъдат осъществени нормални комуникации от аеронавигационна станция към ВС, станцията използва всички други възможни начини за препредаване на съобщения към ВС.

Раздел IV

Прехвърляне на комуникацията

Чл. 79. (1) Ръководителят на полети, в съответствие с договорените процедури, дава инструкция на ВС за преминаване от един комуникационен канал на друг.

(2) Когато не е получена инструкция по ал. 1, ВС уведомява съответния орган за ОВД, преди да извърши смяна на комуникационния канал.

(3) Въздухоплавателно средство, изпълняващо полет в контролирано въздушно пространство (КВП), преминава от един комуникационен канал на друг само след разрешение от съответния орган за контрол на въздушното движение.

Чл. 80. Въздухоплавателното средство, когато установява първоначална комуникация или преминава на друг комуникационен канал ВС, предава необходимата информация на съответния орган за ОВД.

Раздел V

Даване на КВД разрешения/инструкции и изискване за повторение

Чл. 81. (1) Ръководителите на полети дават КВД разрешения на екипажа на ВС, като изговарят бавно и ясно думите в разрешението, за да може екипажът да го запише.

(2) Разрешението за отлитане (departure clearance) се предава на екипажа на ВС при възможност преди запуск на двигателите.

(3) КВД разрешения при възможност не се предават на екипажа на ВС по време на рулиране, излизане на използвана ПИК или излитане.

(4) Думата "CLEARED" (разрешено Ви е) се използва за предаване:

1. на КВД разрешения;
2. на разрешения за отлитане и подход;
3. на разрешение за излитане и кацане.

(5) Процедурите по предходните алинеи се прилагат в съответствие с посочените примери:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 82. (1) Разрешението за отлитане (departure clearance) не е инструкция за излитане (take-off) или заемане на използваемата ПИК.

(2) Изразът "TAKE-OFF" (излитане) се използва само при даване на разрешение за излитане или за анулирането му, а във всички останали случаи се използва думата "DEPARTURE" (отлитане) или думата "AIRBORN" (излетял).

Чл. 83. (1) Съобщенията по КВД, задължителни за повторение (read back) от екипажа на ВС/водача на автотранспортното средство, са:

1. инструкции за рулиране/буксиране;
2. инструкции за промяна на полетно ниво/височина;
3. инструкции за промяна на курса на ВС;
4. инструкции за промяна на скоростта;
5. разрешения за отлитане (departure clearances);
6. разрешения за долитане (arrival clearances);
7. инструкции, свързани с използвана ПИК;
8. разрешения за вход, кацане на, излитане от, рулиране в обратно направление, пресичане или изчакване в близост до използвана ПИК;

9. инструкции за използване на транспондерите;
10. инструкции за настройка на висотомера;
11. инструкции, свързани с радиопеленгаторна станция;
12. информация за вида на радарното обслужване;
13. информация за преходни нива;
14. инструкции за смяна на комуникационния канал при комуникация "въздух-земя".

(2) При условие, че повторението на съобщенията по ал. 1 е неправилно, РП използва думата "NEGATIVE" и дава правилната инструкция или разрешение.

(3) При условие че екипажът на ВС получи инструкция или разрешение, което не може да изпълни, той информира РП с изрази "UNABLE COMPLY" (не мога да изпълня) и съобщава причините.

(4) Ръководителят на полети отговаря за проверка на коректността на повторението на издадените от него разрешения и/или инструкции по КВД.

Раздел VI

Загуба на комуникация "въздух-земя"

Чл. 84. (1) Когато екипажът на ВС не успее да установи връзка с аеронавигационната станция на дадена честота, той трябва да се опита да установи връзка на друга честота, определена за съответния маршрут.

(2) Ако опитът по ал. 1 е неуспешен, екипажът на ВС трябва да се опита да установи комуникация с друго ВС или други аеронавигационни станции на честоти за съответния маршрут.

Чл. 85. (1) При неуспешни опити по чл. 84 екипажът на ВС предава съобщението си два пъти по определената честота(-и), като започва с изрази "TRANSMITTING BLIND" (ПРЕДАВАМ НА БЛИНД) и ако е необходимо, включва получателя(-ите), за които е предназначено съобщението.

(2) При работа в мрежа съобщение, което е изпратено "на блинд", се предава два пъти по основната и по резервната честота.

(3) Преди да смени честотата, екипажът на ВС обявява честотата, на която ще извърши смяната.

Раздел VII

Отказ на приемник

Чл. 86. (1) Когато пилотът не може да установи комуникация поради повреда в приемника на аеронавигационна станция, той предава доклади в определените по графика времена или позиции на използваната честота, като започва с изрази "TRANSMITTING BLIND

DUE RECEIVER FAILURE" (ПРЕДАВАМ НА БЛИНД ПОРАДИ ПОВРЕДА В ПРИЕМНИКА).

(2) Пилотът повтаря всички съобщения, които предава към аеронавигационната станция.

(3) По време на процедурата по ал. 2 пилотът уведомява за времето на следващото си предаване.

Чл. 87. Екипажът на ВС, на което е осигурено КВД в допълнение към изискванията по чл. 86 , предава и информация за намерението за продължаване на полета.

Чл. 88. Когато екипажът на дадено ВС не може да установи комуникация поради повреда в бордното комуникационно оборудване, поставя на транспондера вторичен код 7600 за обозначаване на отказа.

Раздел VIII

Загуба на комуникация "земя-въздух"

Чл. 89. Когато аеронавигационна станция не може да установи връзка с дадено ВС след неколkokратни повиквания на честоти, за които се счита, че ВС прослушва, тогава тази станция е длъжна:

1. да поиска от другите аеронавигационни станции да окажат съдействие чрез повикване на ВС и ако е необходимо, да прехвърли това ВС на друга честота;

2. да поиска от друго ВС по маршрута да се опита да установи комуникация с даденото ВС и ако е необходимо, да прехвърли това ВС на съответната честота.

Чл. 90. Разпоредбите на чл. 89 се прилагат:

1. по искане от съответния орган за ОВД;

2. при предположение за загуба на комуникация, когато очакваното съобщение от ВС не е било прието в рамките на определения период от време.

Чл. 91. Ако комуникация с ВС не бъде установена, аеронавигационната станция предава съобщения, различни от разрешения по КВД, чрез "предаване на блинд" по честотата(-ите), която(-ито) се предполага, че ВС прослушва.

Чл. 92. Разрешения по КВД не се предават "на блинд" към ВС с изключение на случаите, когато се отговаря на конкретно запитване от ВС.

Глава четвърта

ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА СЕЛЕКТИВНО ПОВИКВАНЕ

Раздел I

Общи положения

Чл. 93. Процедурите по тази глава се прилагат, когато се използва системата за селективно повикване (SELCAL), и променят някои от процедурите за повикване по глава втора.

Чл. 94. (1) Със система за селективно повикване SELCAL речевото повикване се замества с предаване на кодирани тонални сигнали към ВС по радиотелефонните канали.

(2) Единичното селективно повикване се състои от комбинация от четири предварително избрани аудиотона, чието предаване е приблизително 2 s.

(3) Тонове по ал. 2 се генерират в кодиращото устройство на аеронавигационната станция и се получават от декодера, свързан към аудиоизхода на приемника на ВС.

(4) Приемането на присвоения код на тона (SELCAL код) активира системата за повикване в кабината на екипажа под формата на светлинни и/или аудиосигнали.

Чл. 95. Системата за селективно повикване се използва от подходящо оборудвани станции за селективно повикване "земя-въздух" по HF и VHF радиоканали.

Раздел II

Уведомяване на аеронавигационните станции за SELCAL кодовете на ВС

Чл. 96. Отговорността за разпознаване на SELCAL кода на радиотелефонната позивна на ВС от всички аеронавигационни станции, с които ВС установява комуникация по време на конкретен полет, е на съответния оператор и на пилота на ВС.

Чл. 97. Операторът разпространява на равномерни интервали до всички заинтересовани аеронавигационни станции списък на SELCAL кодовете, присвоени на неговите ВС.

Чл. 98. Екипажът на ВС отговоря за:

1. попълване на SELCAL кода в полетния план, предаден на съответните органи за ОВД;
2. осигуряване на правилната информация за SELCAL кода.

Раздел III

Предполетна SELCAL проверка

Чл. 99. Въздухоплавателното средство се свързва със съответната аеронавигационна станция и иска SELCAL проверка преди полета, като при необходимост предава своя SELCAL код.

Чл. 100. (1) При използване на основни и резервни честоти SELCAL проверка обикновено се извършва първо на резервната честота, а след това на основната честота.

(2) След успешна проверка по ал. 1 станцията на ВС е готова за продължителна комуникация на основната честота.

Чл. 101. Ако проверката преди полета установи, че наземното SELCAL оборудване или SELCAL оборудването на ВС не работи, ВС прослушва постоянно комуникационните канали "земя-въздух" по време на полета, докато се възстанови работата на SELCAL.

Раздел IV

Установяване на SELCAL комуникация и процедури за ВС в полет

Чл. 102. Когато дадена аеронавигационна станция извърши повикване чрез SELCAL, ВС отговаря със своята радиотелефонна позивна и изрази "PASS YOUR MESSAGE" (ПРЕДАЙТЕ ВАШЕТО СЪОБЩЕНИЕ).

Чл. 103. След установяване на SELCAL комуникация от станция на ВС аеронавигационните станции използват SELCAL комуникация с това ВС.

Чл. 104. В случай, че подаден по SELCAL сигнал остане без отговор след две повиквания по основната честота и две повиквания по резервната честота, аеронавигационната станция предава речево повикване.

Глава пета

ПРОЦЕДУРИ В РАДИОТЕЛЕФОННАТА КОМУНИКАЦИЯ ПРИ БЕДСТВИЕ И СПЕШНОСТ

Раздел I

Общи положения

Чл. 105. (1) Комуникацията с ВС, търпящо бедствие или в състояние на спешност, съдържа всички радиотелефонни съобщения за бедствие и спешност.

(2) Бедствие е състояние на ВС, за което съществува заплаха от сериозна и/или предстояща опасност и се изисква незабавно съдействие.

(3) Спешност е състояние, което не изисква незабавно съдействие и се отнася за безопасността на ВС или друго превозно средство, или на лице на борда, или в обсега на видимост.

Чл. 106. Сигналът за бедствие в радиотелефонната комуникация "MAYDAY" и сигналът за спешност "PAN PAN" се използват в началото на първата комуникация за бедствие и за спешност.

Чл. 107. В началото на всяка последваща комуникация при бедствие и при спешност се използват радиотелефонните сигнали за бедствие и за спешност.

Чл. 108. Съобщения, адресирани до ВС в състояние на бедствие или на спешност, са кратки, ясни и минимални на брой.

Чл. 109. (1) Ако станцията, към която е изпратено съобщение от ВС за бедствие или спешност, не изпрати потвърждение на съобщението, другите станции оказват съдействие на ВС по чл. 113 и 121 .

(2) Други станции са всяка друга станция, получила съобщение за бедствие или за спешност.

Чл. 110. (1) Въздухоплавателно средство в условията на бедствие или на спешност не сменя честотата, на която е осъществило първоначален контакт, освен при условие че може да получи по-добро съдействие, като смени честотата.

(2) В състояние на бедствие и на спешност и в зависимост от ситуацията могат да се използват честоти 121,5 MHz или алтернативни налични VHF или HF честоти.

Чл. 111. В състояние на бедствие и на спешност радиотелефонните предавания се осъществяват бавно и отчетливо, като всяка дума се произнася ясно, за да улесни приемането и разбираемостта на съобщенията.

Раздел II

Радиотелефонна комуникация в случай на бедствие

Чл. 112. (1) Съобщението за бедствие, което се изпраща от ВС, се предшества от сигнала за бедствие MAYDAY, който се изговаря три пъти.

(2) Съобщението за бедствие:

1. се предава на честотата "въздух-земя", ползвана в момента;
2. се предава ясно в следната последователност и включва:
 - а) позивната на станцията, към която се изпраща съобщението;
 - б) позивната на ВС;
 - в) естеството на бедствие;
 - г) решението на командира на ВС;
 - д) настоящото местоположение, ниво (например полетно ниво, абсолютна височина и т.н.) и курса на ВС;
 - е) всяка друга полезна информация (брой хора на борда, остатък гориво и др.).

Чл. 113. Станцията, към която ВС е изпратило съобщение за бедствие, или първата станция, потвърждаваща такова съобщение, е длъжна:

1. незабавно да потвърди съобщението за бедствие;
2. да поеме воденето на комуникация или да прехвърли отговорността за провеждане на комуникацията на друга станция, като уведоми ВС за това;
3. да предприеме незабавни действия, с които да гарантира, че цялата необходима информация е предоставена възможно най-бързо на:
 - а) съответния орган за ОВД;
 - б) съответния оператор на ВС или негов представител;
4. да предупреди другите станции за наличието на ВС, търпящо бедствие, за да се предотврати прехвърлянето на други въздухоплавателни средства на дадената честота.

Чл. 114. (1) Въздухоплавателно средство, търпящо бедствие, или органът за ОВД, контролиращ това ВС, могат да изискат радиомълчание от всички станции от подвижното аеронавигационно обслужване в района или от всяка станция, която пречи на комуникацията с това ВС.

(2) В зависимост от конкретните обстоятелства инструкциите за радиомълчание се отправят "до всички станции" (ALL STATIONS) или само до една станция.

(3) За налагане на радиомълчание се използват изразите:

1. STOP TRANSMITTING (преустановете предаването);
2. MAYDAY (бедствие).

Чл. 115. (1) Комуникациите при бедствие са с предимство пред всички други комуникации.

(2) Всички станции, получили информация за ВС, търпящо бедствие, с изключение на тази, която комуникира с това ВС, не предават на дадената честота, освен ако:

1. бедствието не е отменено;
2. въздухоплавателното средство, търпящо бедствие, е прехвърлено на друга честота;
3. има разрешение от станцията, контролираща ВС, търпящо бедствие;
4. може да окаже съдействие на ВС.

Чл. 116. Всяка станция, която е уведомена за наличието на ВС, търпящо бедствие, и която не може пряко да съдейства, продължава да прослушва дадената честота, докато се увери, че е предоставено съдействие на това ВС.

Раздел III

Прекратяване на комуникациите в случай на бедствие

Чл. 117. Когато дадено ВС вече не е в състояние на бедствие, предава съобщение, с което отменя състоянието на бедствие.

Чл. 118. Станция, която осъществява комуникация с ВС, търпящо бедствие, и получила информация, че условието за бедствие е отпаднало, незабавно предприема действия за разпространяване на тази информация до:

1. съответния орган за ОВД;
2. съответния оператор на ВС или негов представител.

Чл. 119. (1) Процедурите за комуникация при бедствие и за радиомълчание се отменят с предаване на съобщение по честотата или честотите, използвани от ВС, търпящо бедствие, включващо изрази "DISTRESS TRAFFIC ENDED" (КРАЙ НА СЪСТОЯНИЕТО НА БЕДСТВИЕ).

(2) Съобщението по ал. 1 се предава от станцията, която осъществява комуникация с ВС, търпящо бедствие, след приемане на съобщението по чл. 117 или с решение на тази станция.

Раздел IV

Радиотелефонна комуникация в състояние на спешност

Чл. 120. (1) Съобщението за спешност, изпратено от ВС, се предшества от сигнала за спешност "PAN PAN", изговорен три пъти.

(2) Съобщението за спешност:

1. се предава на честотата "въздух-земя", която се използва в момента;
2. включва следните елементи, предадени ясно и в следната последователност:
 - а) позивна на станцията, към която се изпраща съобщението;
 - б) позивната на ВС;
 - в) естеството на спешния случай;
 - г) решението на командира на ВС;
 - д) текущото местоположение, ниво (напр. полетно ниво, височина и т.н.) и курса на ВС;
 - е) всякаква друга полезна информация (брой хора на борда, остатък гориво и др.).

Чл. 121. Станцията, към която е изпратено от ВС съобщение за спешност, или първата станция, потвърждаваща съобщението за спешност, е длъжна:

1. да потвърди съобщението за спешност;
2. да предприеме незабавни действия, с които да гарантира, че цялата необходима информация е предоставена възможно най-бързо на:
 - а) съответния орган за обслужване на въздушното движение;
 - б) съответния оператор на ВС или негов представител;

3. при необходимост да следи провеждането на комуникациите.

Чл. 122. (1) Комуникацията при спешност има предимство пред всички други комуникации, с изключение на тези за бедствие.

(2) Всички станции осигуряват предимство на предаванията от ВС, което е в състояние на спешност.

Раздел V

Комуникационни процедури в състояние на спешност за въздухоплавателни средства, използвани за медицински транспорт

Чл. 123. (1) За целите на обозначаване и опознаване на ВС, използвани за медицински транспорт, предаването на радиотелефонния сигнал за спешни случаи "PAN PAN" трябва да бъде последвано от радиотелефонния сигнал за медицински транспорт "MEDICAL", произнесено като "MAY-DEE-CAL".

(2) Използването на сигналите по ал. 1 показва, че съобщението, което следва, се отнася до защитен медицински транспорт.

(3) Съобщение, предадено от ВС, което е защитен медицински транспорт, съдържа следните данни:

1. позивната на медицинския транспорт;
2. местоположение на медицинския транспорт;
3. брой и тип на ВС;
4. маршрут на полета;
5. разчетни времена по маршрута, време на излитане и кацане;
6. всяка друга необходима информация, като височина на полета, използвани езици, вторичен код и др.

Раздел VI

Комуникация при незаконна намеса

Чл. 124. Станцията, към която е изпратено съобщение от ВС, обект на незаконна намеса, или първата станция, потвърждаваща повикване от това ВС, е длъжна да окаже всякакво възможно съдействие, включително уведомяване на съответните органи за ОВД и на всяка друга станция, оператор или лице, което е в състояние да спомогне за полета на ВС.

Глава шеста

РАДИОТЕЛЕФОННА ФРАЗЕОЛОГИЯ

Раздел I

Общи положения

Чл. 125. (1) Фразеологията, съдържаща се в тази глава, осигурява уеднаквяване и хармонизиране на радиотелефонната комуникация при ОВД.

(2) Използването на стандартни фрази помага за предотвратяване на всяка възможност за неправилно разбиране на смисъла на предаденото съобщение.

Чл. 126. Някои съкращения, като ILS, QNH, RVR и други, поради честата си употреба са част от авиационната терминология и могат да се използват без прилагането на радиотелефонната азбука.

Чл. 127. Фразеологията се използва от пилотите, персонала за ОВД и останалия наземен състав за осъществяване на радиотелефонна комуникация, свързана с ОВД.

Чл. 128. Думата "IMMEDIATELY" (незабавно) се използва в случаи, когато се изискват незабавни действия за предотвратяване на събития, застрашаващи безопасността на полетите.

Чл. 129. Честата употреба на думи и фрази, които изразяват учтивост, вежливост или любезност, трябва да се избягва.

Чл. 130. При предаване на съобщение и при условие, че не съществува опасност от двусмисленост или неправилно разбиране, следните думи могат да бъдат пропуснати:

1. SURFACE (приземен), когато се отнася за посока и скорост на вятъра;

2. DEGREES (градуси), когато се отнася за радарни курсове на ВС;

3. VISIBILITY (видимост), CLOUD (облачност) и HEIGHT (относителна височина), когато се отнасят за метеорологични сведения;

4. HECTOPASCALS (хектопаскали), когато се отнася за данни за настройка на висотомера;

5. OVER (приемам), ROGER (разбрано), OUT (край).

Раздел II

Инструкции за определяне на височина

Чл. 131. (1) Фразеологията за предаване и потвърждаване на разрешения за набиране и снижение на ВС се използва в зависимост от наситеността на въздушното движение и конкретната въздушна ситуация.

(2) За избягване на неправилно разбиране и интерпретиране на съобщенията за определяне на височината на ВС се прилагат следните правила:

1. думата "TO" (до) се изпуска от съобщенията за набиране и снижение на полетни нива (FLIGHT LEVELS);

2. във всички съобщения за набиране и снижение на ВС до определена височина се използва думата "TO" (до), последвана от думите "HEIGHT" (относителна височина) или "ALTITUDE" (абсолютна височина);

3. фразата "RE-CLEARED" (ново разрешение) не се използва;

4. при предаване на съобщения, съдържащи полетни нива, всяка цифра се изговаря отделно, освен в случаите, когато се предават полетни нива от цели стотици - FL 100, FL 200, FL 300 и т.н., които се изговарят като - Flight level one HUNDRED, two HUNDRED, three HUNDRED (полетно ниво сто, двеста, триста...), като думата "HUNDRED" (сто) не се използва за предаване на курсове на ВС.

(3) Фразеологията по предходните алинеи се прилага в съответствие с посочените примери:



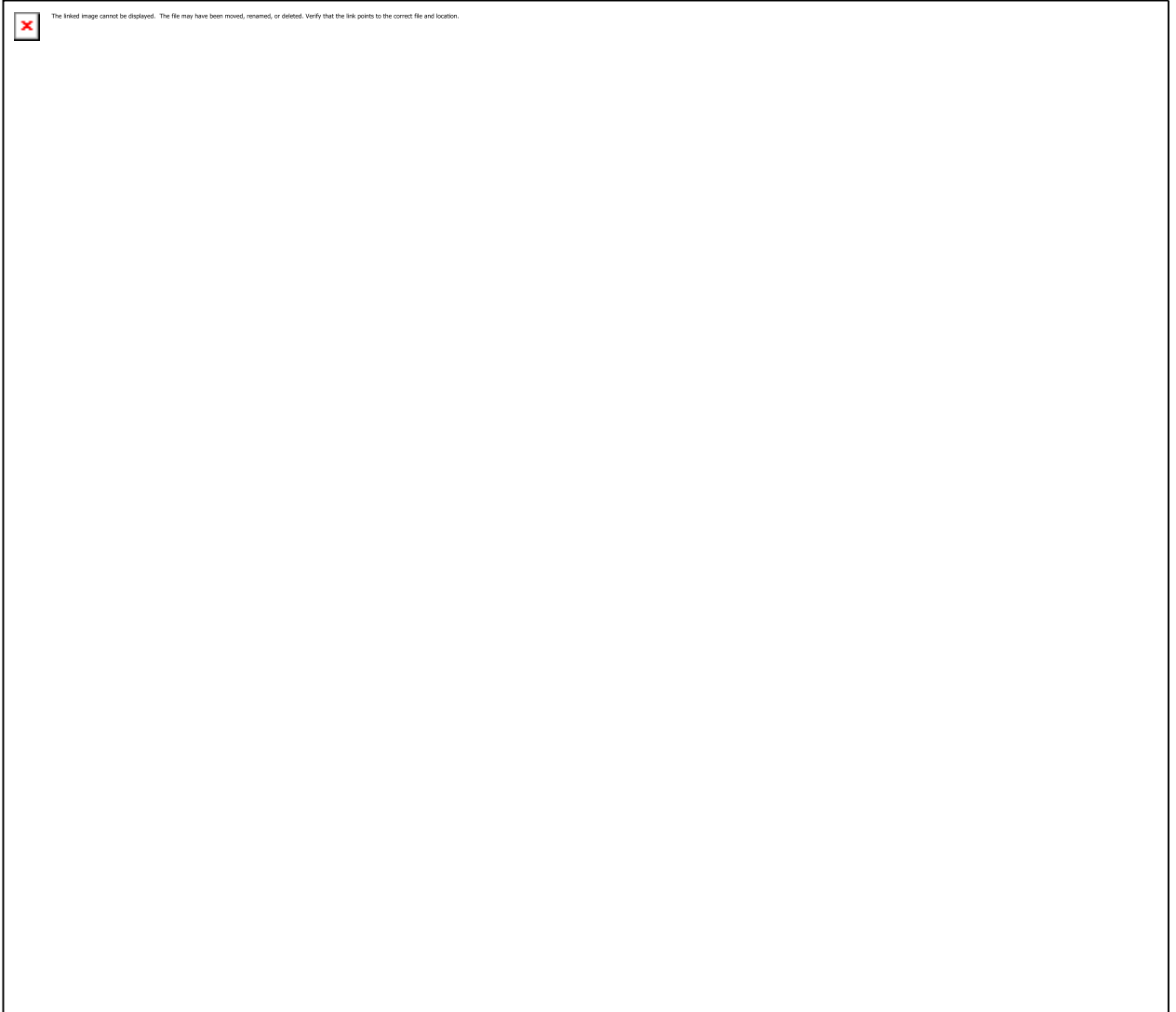
The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 132. Инструкциите за набиране и снижение се предават в съответствие с посочените по-долу примери:

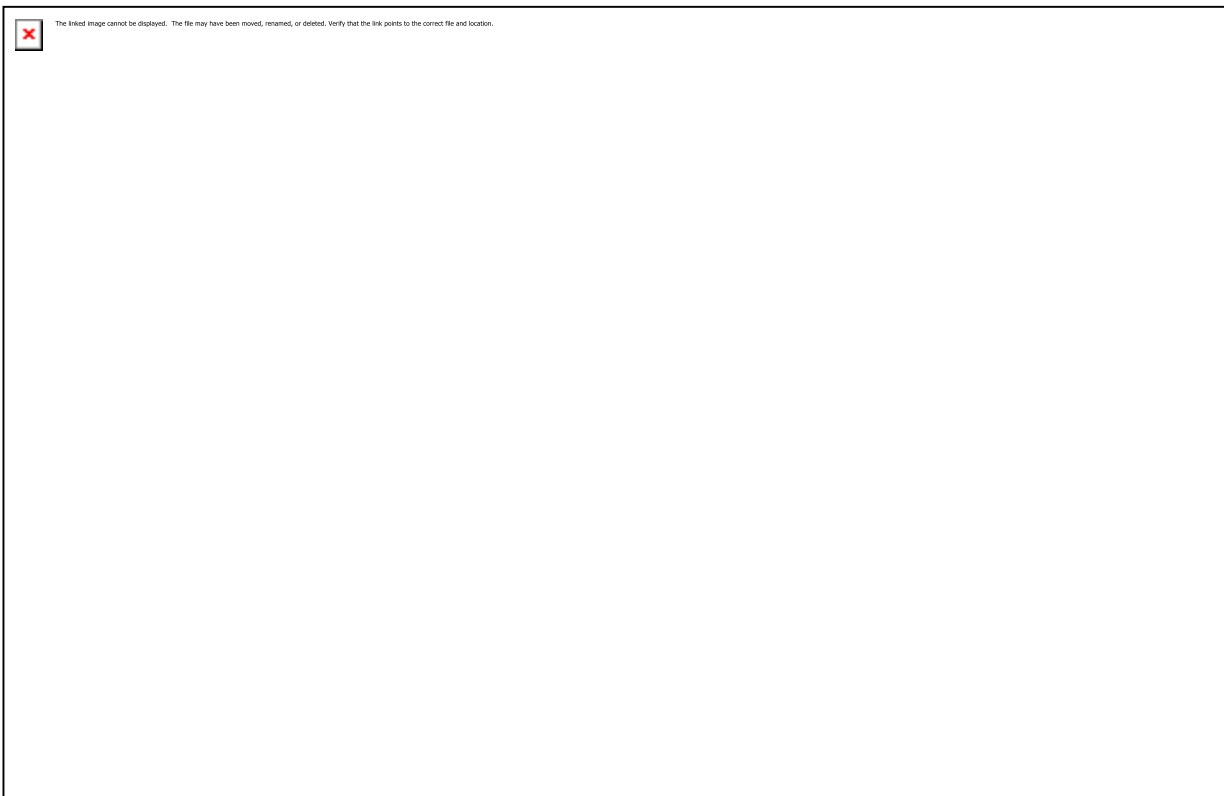


The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 133. В отделни случаи РП изисква от пилота поддържане на оптимална скорост на снижение, като използва посочената по-долу фразеология:



Чл. 134. (1) При необходимост ВС да изпълни незабавно снижение/набиране на височина или изпълнение на маневра в хоризонтална равнина РП използва думата "IMMEDIATELY" (незабавно) в следната фразеология:

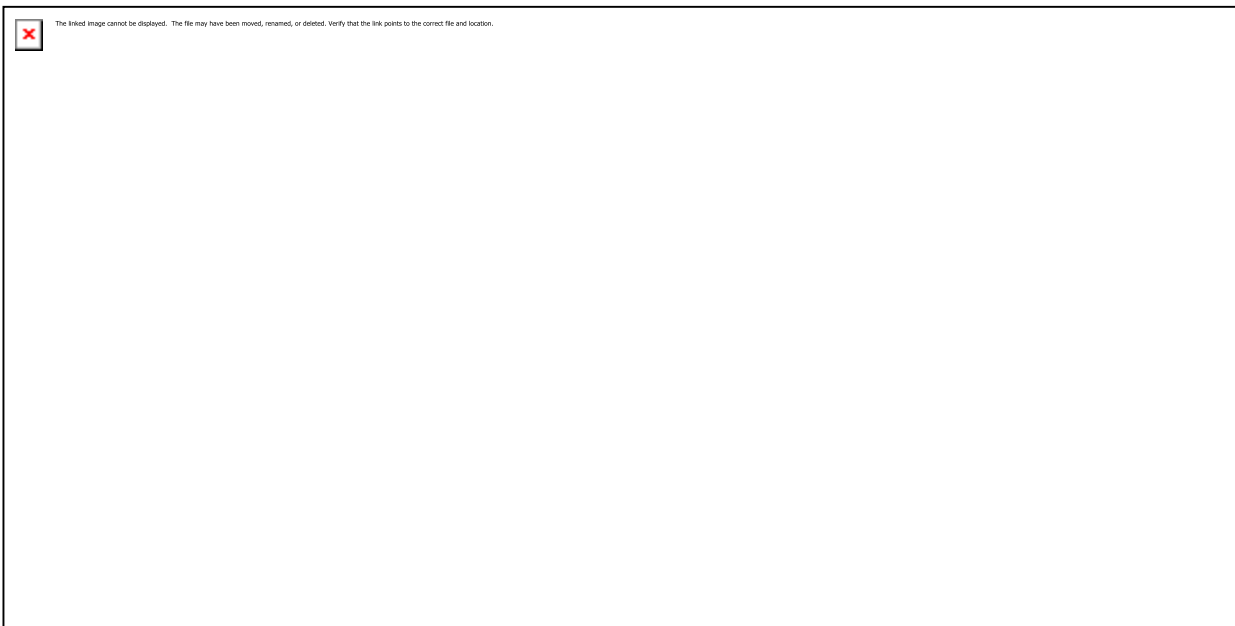


(2) Ръководителят на полети информира ВС за причината за изпълнение на процедурата по ал. 1, като дава трафик информация на пилота за конфликтното ВС.

Чл. 135. (1) Екипажите на ВС изпълняват инструкциите на органите за КВД веднага след като ги получат.

(2) Когато началото за изпълнение на дадена инструкция се определя по преценка на екипажа на ВС, се използват думите "WHEN READY" (при готовност).

(3) При изпълнение на инструкцията по ал. 2 екипажът на ВС докладва за напускане на настоящото полетно ниво/височина, когато висотомерът на ВС показва фактическо напускане на даденото полетно ниво/височина и тенденция за промяна.



Раздел III

Докладване на местоположението на ВС

Чл. 136. (1) Съобщенията за местоположение съдържат следните елементи:

1. позивна на ВС;
2. местоположение;
3. време;
4. височина;
5. следващ пункт и разчетно време на прелитане.

(2) Съобщенията по ал. 1 се предават в съответствие с посочения пример:



Чл. 137. Ръководителят на полета може да освободи ВС от изискването да предава съобщения за местоположението си, ако по време на полета РП получава достатъчно информация от други източници (например наземен радар и др.), като използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Раздел IV

Полетни планове от въздуха

Чл. 138. (1) Полетен план от въздуха се предава от екипажа на ВС на органа за ОВД и включва следната информация:

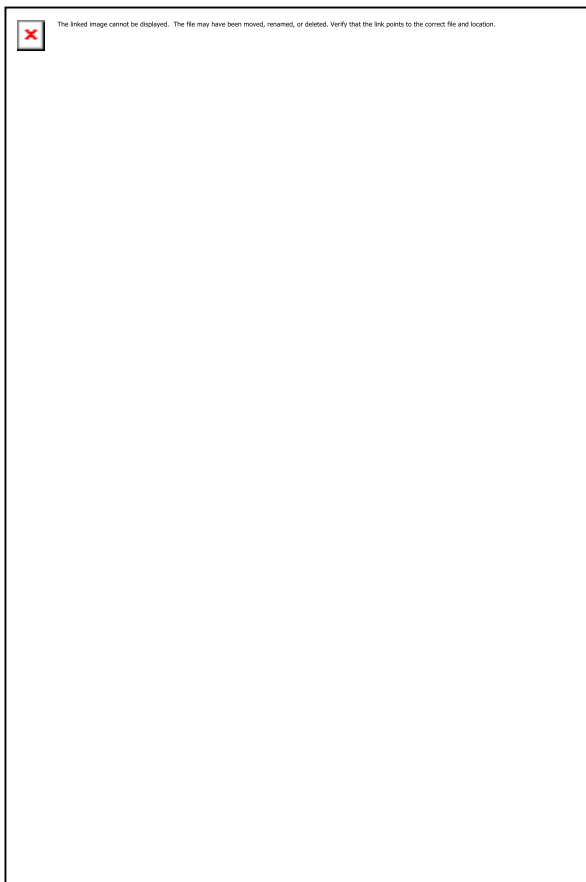
1. позивна и тип на ВС;
2. местоположение и курс на ВС;
3. полетно ниво/височина и правила на полета;
4. летище на излитане;
5. разчетно време над входната точка на района на отговорност на дадения орган за ОВД;
6. маршрут на полета, летище на кацане и запасно летище;
7. истинска въздушна скорост;
8. предпочитано полетно ниво/височина по маршрута.

(2) Комуникацията между РП и ВС за предаване/приемане на полетен план от въздуха се осъществява в съответствие с посочения пример:

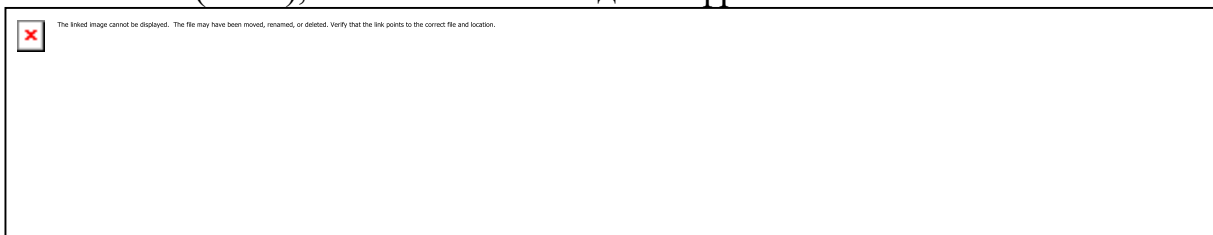


The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

(3) Когато за даден полет на ВС няма полетен план и/или разрешение за полета, ако се изисква такова, РП използва следната фразеология:



Чл. 139. По време на полет пилотът може да премине от полет по правилата за полети по прибори (ППП) към полет по правилата за визуални полети (ПВП), като използва следната фразеология:



Чл. 140. Когато пилотът изрази намерение да премине от полет по PPP към полет по ПВП, РП предава на пилота цялата налична метеорологична информация, която по всяка вероятност може да направи полета във визуални метеорологични условия (ВМУ) изпълним. За целта се използва следната фразеология:



Раздел V

Установяване на първоначален контакт между ВС и орган за ОВД

Чл. 141. (1) При установяване на първоначален контакт между ВС и орган за ОВД и при условие, че в органа за ОВД няма точна информация за този полет, РП може да поиска допълнителни данни за полета, като използва фразата "Pass your message" (предайте вашето съобщение).

(2) Отговорът на фразата "Pass your message" (предайте вашето съобщение) съдържа следната информация:

1. позивна и тип на ВС;
2. летище на излитане и летище на кацане;
3. местоположение на ВС;
4. полетно ниво/височина;
5. допълнителна информация, при необходимост (правила на полета, следваща точка по маршрута и др.).

(3) Процедурите по ал. 1 и 2 се извършват в съответствие с примерите:

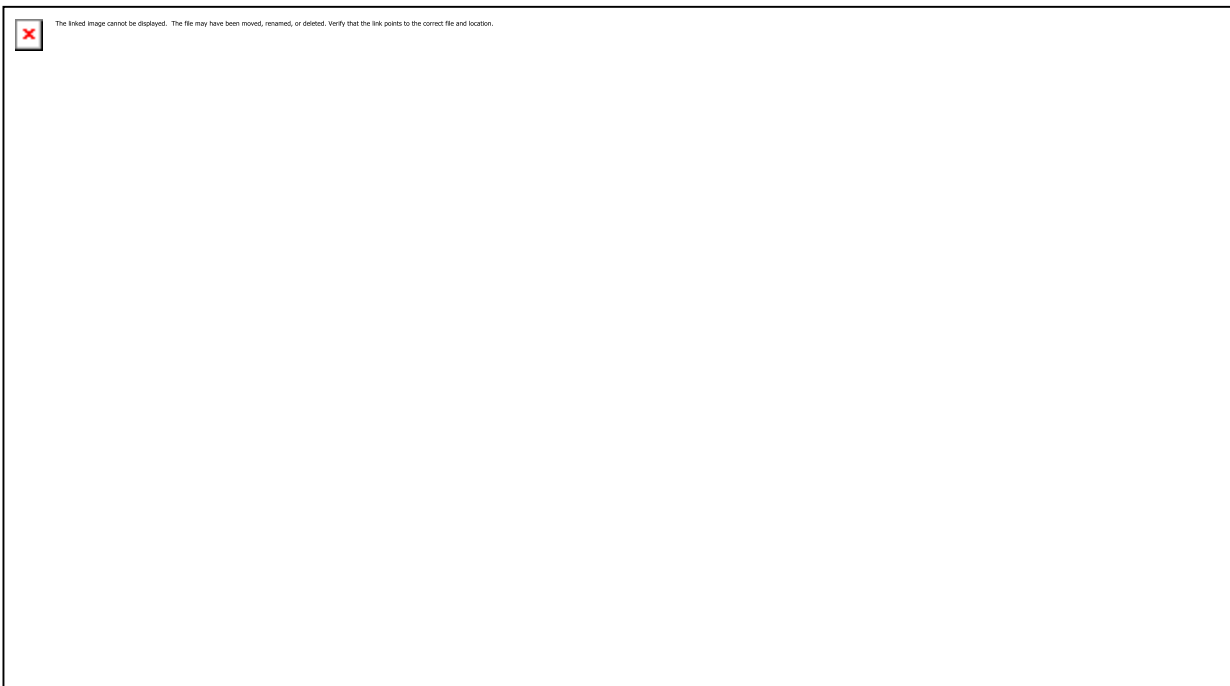


The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Раздел VI

Контрол на летищното движение - самолети

Чл. 142. На летища, където не е осигурено автоматично летищно информационно обслужване (ATIS), пилотът получава от РП текущата летищна информация преди да поиска разрешение за запуск, като се използва следната фразеология:



Чл. 143. (1) Пилотът на ВС иска разрешение от РП за запуск на двигателите.

(2) Едновременно с искането за запуск пилотът съобщава за местоположението на ВС и потвърждава получаването на данните от ATIS, като съобщава идентификатора на информацията и стойността на налягането QNH/QFE.

(3) Когато се очаква да бъде забавено излитането на ВС, РП указва времето за запуск на двигателите, като използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 144. Въздухоплавателните средства, паркирани на стоянка, непозволяваща движение напред, преди да започнат рулиране, се преместват назад от буксировачи или на собствена тяга. Искания за буксиране се предават на органите за КВД по следния начин:



Чл. 145. (1) Разрешенията за рулиране от РП съдържат информация за границата на действие на разрешението, където ВС задължително трябва да спре, освен ако не е дадено разрешение да продължи.

(2) За отлитащите ВС границата на разрешението по правило е мястото за изчакване до използваемата ПИК (предварителният старт), но може да бъде също така и всяко друго място на летището в зависимост от условията за движение.

(3) Разрешенията по ал. 2 се предават в съответствие с посочените примери:



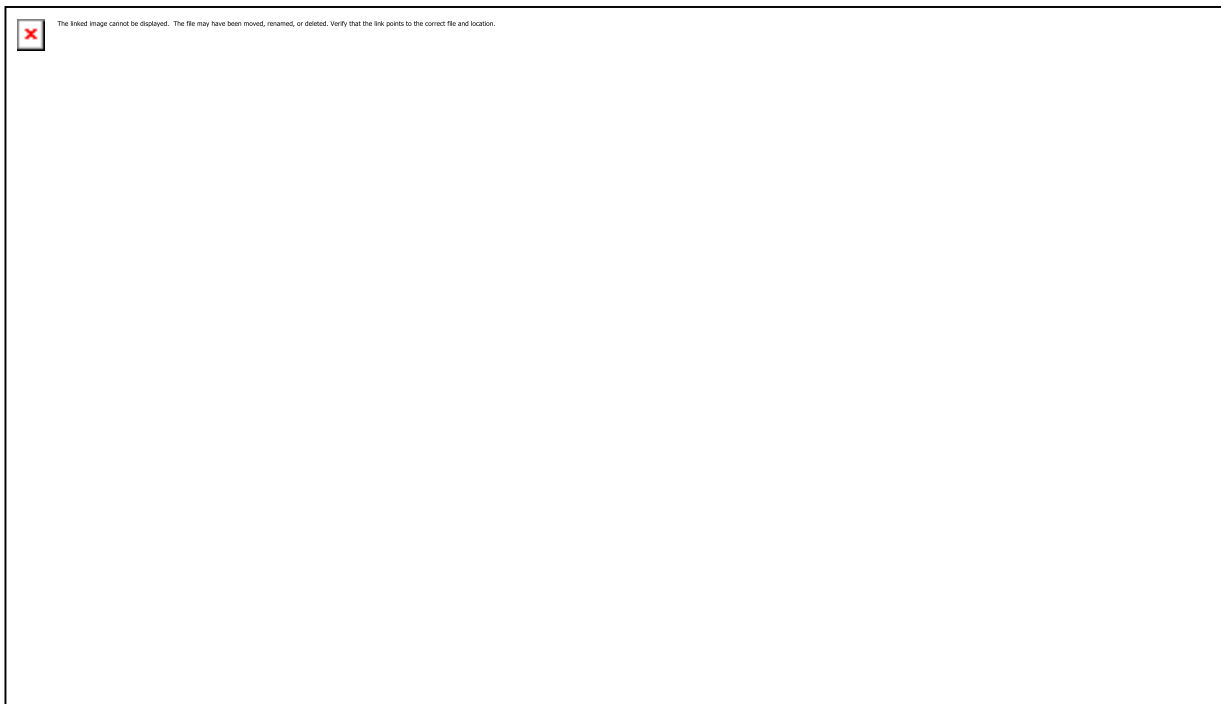
The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 146. При непрекъснат визуален контакт с ВС, пресичащо ПИК, РП може да не изисква доклад от пилота за освобождаване на ПИК.

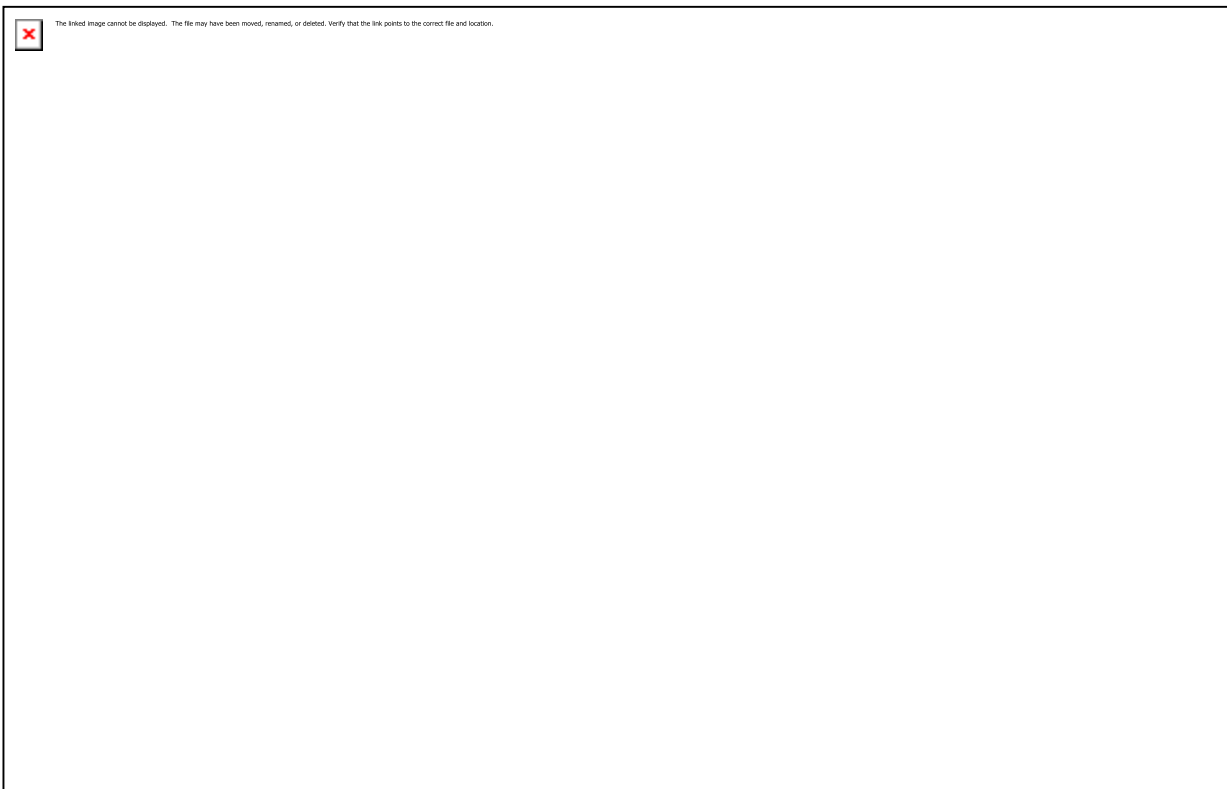
Чл. 147. (1) На летища, където се предоставя автоматично летищно информационно обслужване, РП не е длъжен да предава на пилота информация за отлитане при даване на инструкции за рулиране.

(2) Ръководителят на полети проверява дали пилотът е получил актуалната стойност на налягането QNH/QFE.

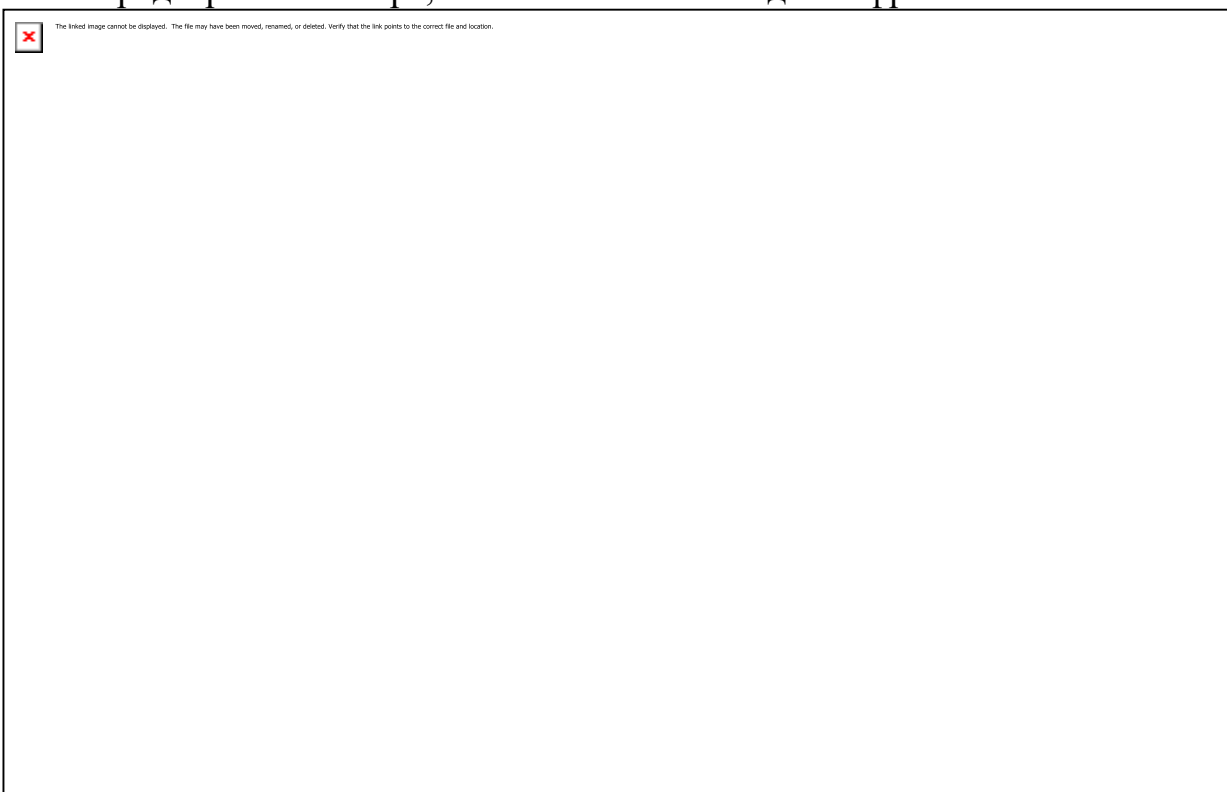
(3) Разрешения за рулиране се предават, като се използва следната фразеология:



Чл. 148. На летищата, където са разграничени функциите между органите за КВД "ЗЕМЯ" и "КУЛА", отговорността за осигуряване контрол на ВС се предава от органа за КВД "ЗЕМЯ" на "КУЛАТА" на предварителния старт или при приближаването му, освен ако не е указано друго, като се използва следната фразеология:



Чл. 149. При необходимост времето за заемане на ПИК да бъде сведено до минимум, РП проверява готовността за излитане на ВС при заемане на предварителен старт, като се използва следната фразеология:



Чл. 150. В разрешението за рулиране и в разрешението за заемане на ПИК, когато излитането ще бъде от позиция, различна от прага на

ПИК, РП включва наименованието на позицията, от която ще се изпълни излитането, като използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 151. (1) За даване на разрешение за излитане РП използва следната фразеология:



(2) Информация за приземния вятър се дава, ако има значителни промени спрямо стойностите, които пилотът вече е получил.

Чл. 152. (1) В зависимост от подреждането на долитащите и отлитащите ВС може да се наложи дадено ВС да излети незабавно след заемане на изпълнителен старт. В този случай след получаване на инструкция за незабавно излитане пилотът на ВС предприема следните действия:

1. незабавно излиза на ПИК и започва излитане без да спира, когато ВС се намира на предварителен старт;
2. излита без забавяне, когато ВС се намира на ПИК.

(2) За прилагане на процедурата по ал. 1 се използва следната фразеология:



Чл. 153. Когато конкретната ситуация не позволява излитане, РП може да разреши заемане на ПИК от ВС, като използва следната фразеология:



Чл. 154. При намалена видимост РП указва използваемата ПИК и дава инструкции на пилота да съобщи за отлепването си от земята, като използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 155. (1) За движение по използваемата (използваемите) ПИК условни разрешения (conditional clearances) по КВД не се използват, с изключение на случаите, когато съответните ВС и автотранспортни средства се наблюдават от РП и от пилота/водача на превозното средство.

(2) Когато условното разрешение е за отлитащо или долитащо ВС, отлитащото ВС е длъжно по даденото условно разрешение да опознае правилно долитащото ВС.

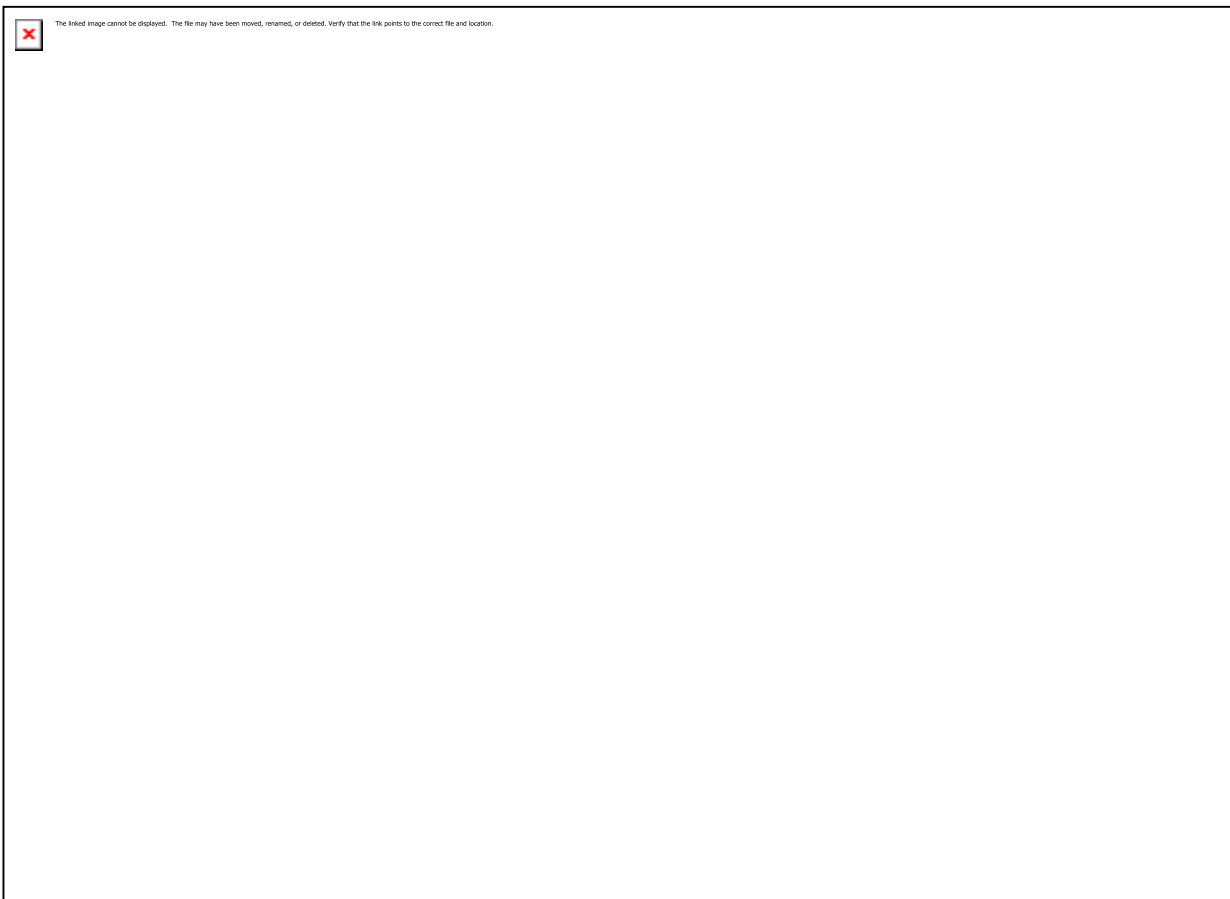
(3) Когато информацията за типа на долитащото ВС е недостатъчна, РП може да добави цвета му или името на авиокомпанията, за да осигури правилното опознаване на ВС.

(4) Ръководителят на полети потвърждава правилното повторение на условното разрешение.

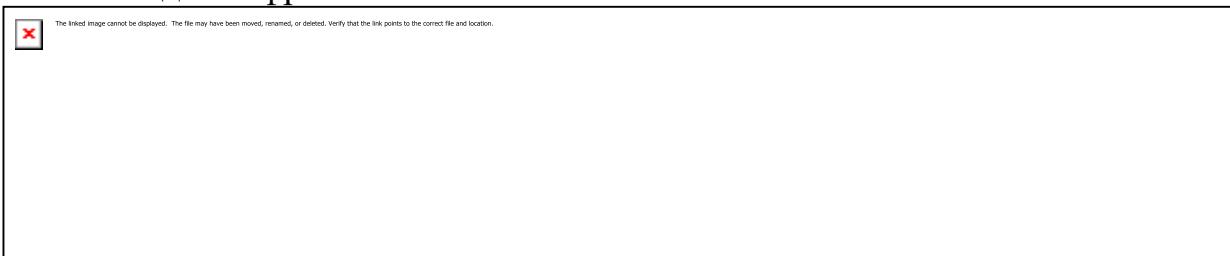
(5) Условното разрешение по КВД включва:

1. позивна на ВС;
2. условие;
3. описание на субекта на условието;
4. разрешение; и
5. кратко повторение на условието.

(6) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:

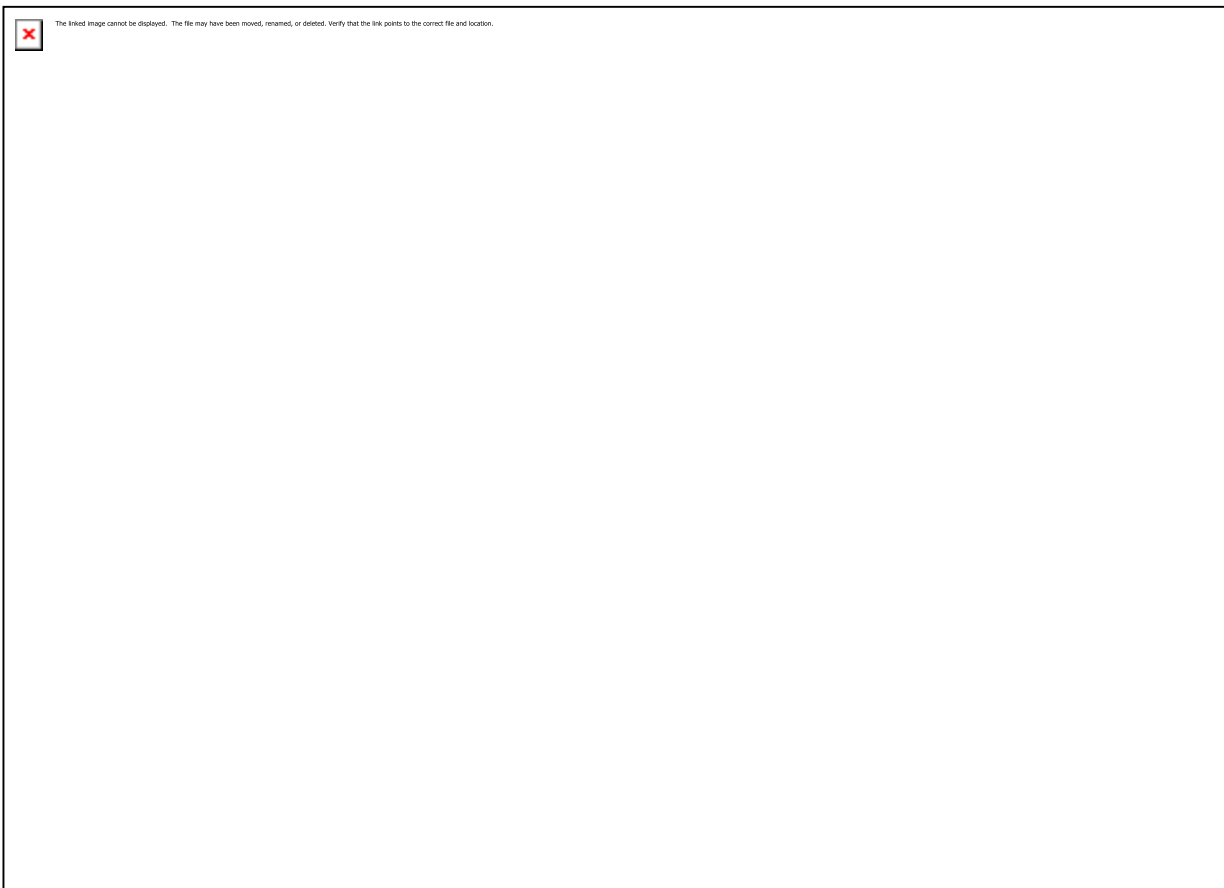


Чл. 156. Когато се използват няколко ПИК, при даване на разрешение за излитане се съобщава номерът на съответната ПИК, като се използва следната фразеология:



Чл. 157. (1) При необходимост заедно с разрешението за излитане РП дава конкретни инструкции за отлитане на ВС. Тези инструкции са за осигуряване на сепарация между ВС, изпълняващи полети в околността на летището.

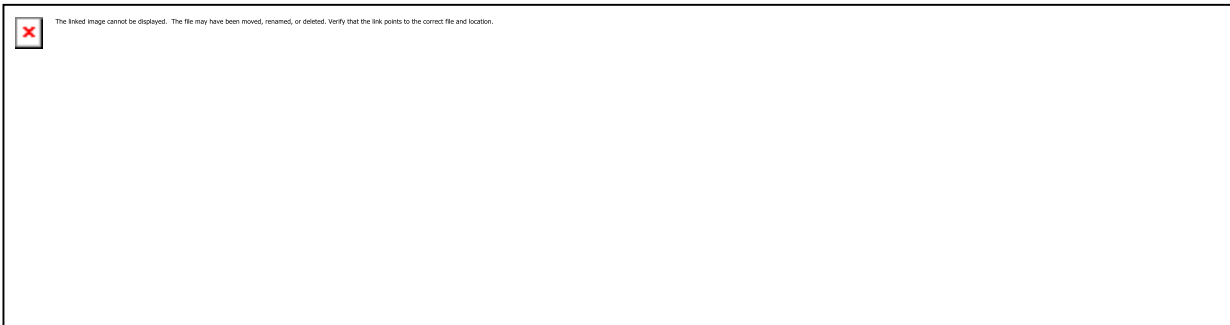
(2) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



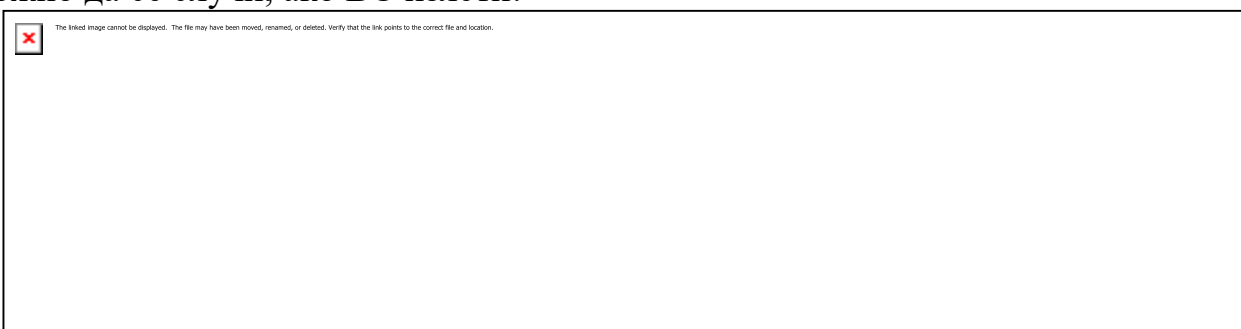
Чл. 158. При неблагоприятно развитие на въздушната обстановка или поради непредвидено задържане на ВС РП анулира разрешението за излитане или дава инструкции за бързо освобождаване на ПИК, като използва следната фразеология:



Чл. 159. (1) Ръководителят на полети дава инструкция на пилота на ВС, което е получило разрешение за излитане и все още не е започнало разбег, да остане на място и да прекрати излитането, за да предотврати опасно събитие, което е възможно да се случи, ако ВС излети:



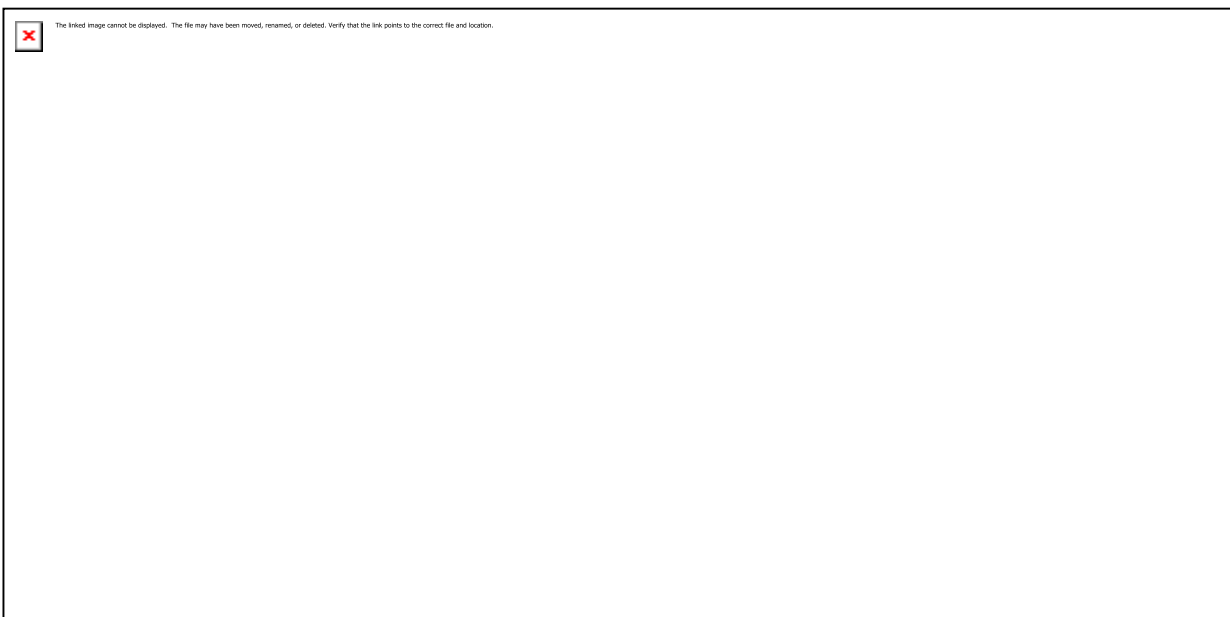
(2) Ръководителят на полети дава инструкцията на пилота на ВС, което е получило разрешение за излитане и е започнало разбег, да прекрати излитането, за да предотврати опасно събитие, което е възможно да се случи, ако ВС излети:



Чл. 160. (1) Когато пилотът прекрати маневрата за излитане, той по най-бързия начин информира за това "КУЛАТА".

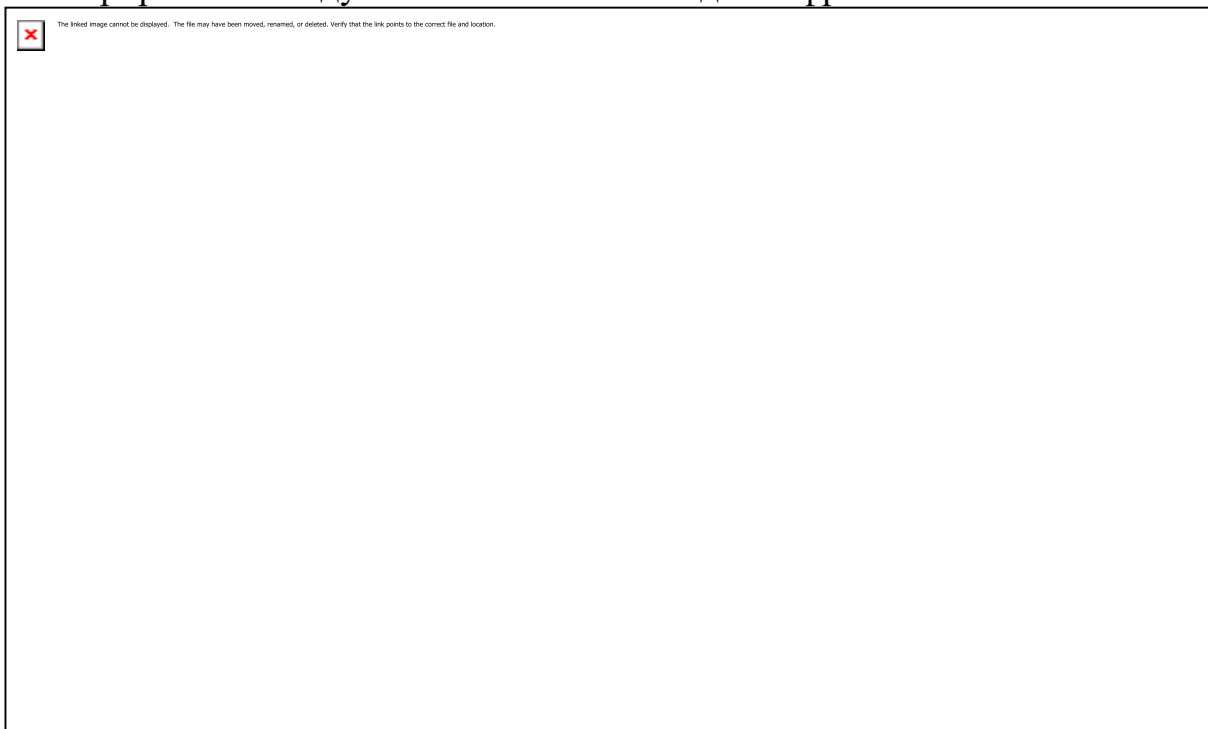
(2) В случая по ал. 1 пилотът иска инструкции за рулиране и информира "КУЛАТА" за причините за прекратяване на излитането.

(3) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



Чл. 161. (1) Запитвания от екипажа на ВС за получаване на информация за навлизането в летищния кръг на полетите (фиг. 1) се

предават своевременно, за да се планира навлизането в кръга, като се спазва сепарирането между ВС и се използва следната фразеология:



Фиг. 1. Основни позиции в летищния кръг на полетите.

(2) На фиг. 1 е показан типичен летищен кръг на полетите с леви завои. Основните позиции за ВС, изпълняващо полет по кръга, са следните:

1. позиция 1 - ВС докладва "On crosswind leg", когато се намира в участъка между първия и втория завой;

2. позиция 2 - ВС докладва "On downwind leg", когато се намира в участъка между втория и третия завой и пресича траверс на края на използваемата ПИК;

3. позиция 3 - ВС докладва "Late downwind", когато не е възможно да докладва позиция 2 и е прелетяло траверс на края на използваемата ПИК;

4. позиция 4 - ВС докладва "Base leg", когато се намира в участъка между третия и четвъртия завой;

5. позиция 5 - ВС докладва "Final" и очаква разрешение за кацане;

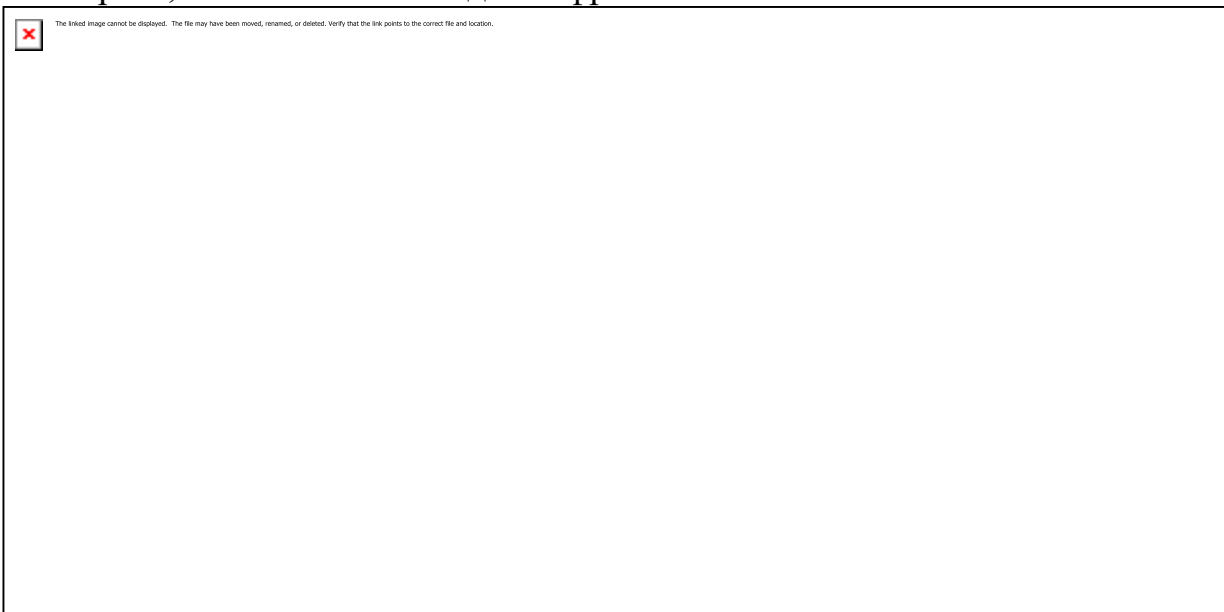
6. позиция 6 - ВС докладва "Long final", когато е на дългата финална права и е на отдалечение между 4 и 8 NM от точка на опиране.



(3) Когато кръгът за полети е с десни завои и представлява част от маршрута за подход за кацане, РП информира пилота за това.

(4) При установяване на първоначален контакт с РП от "ПОДХОД" или "КУЛА" екипажите на ВС потвърждават получените ATIS съобщения.

Чл. 162. В зависимост от условията за движение и посоката, от която идва ВС, РП може да даде разрешение за изпълнение на подход за кацане от права, като използва следната фразеология:

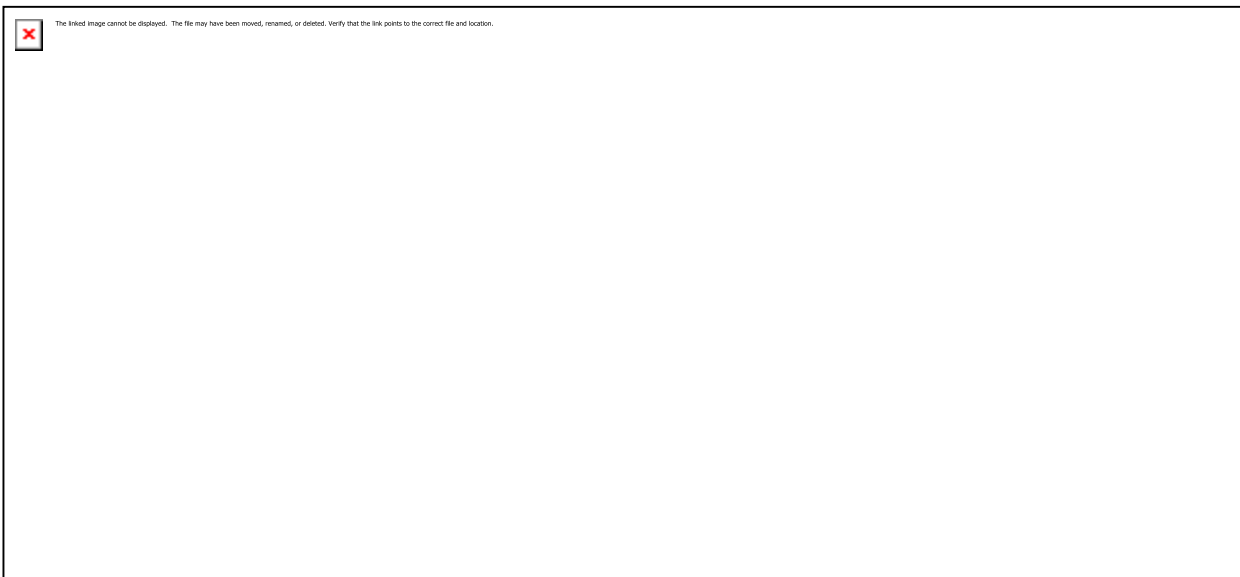


Чл. 163. Пилотът, навлязъл в летищния кръг за полети, периодично предава съобщения в съответствие с установените за даденото летище правила и процедури и използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 164. За регулиране на полетите на ВС по летищния кръг РП дава инструкции за забавяне или ускоряване, като използва следната фразеология:



Чл. 165. Когато се изпълнява тренировъчен полет по летищния кръг на полетите, пилотите могат да поискат разрешение за "кацане с незабавно излитане", т.е. ВС каца, продължава пробегата и излита без да спре, като за целта се използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 166. Пилотите, извършващи последователни подходи по летищния кръг на полетите, информират РП, когато изпълняват последния подход и окончателно кацане, като използват следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 167. (1) Когато ВС изпълнява завой, за да излезе на финалната права за кацане на разстояние до 7 km (4 NM) от точката на опиране, екипажът предава съобщението: "На финалната права", а когато се изпълнява на разстояние, по-голямо от 7 km (4 NM) от точката на опиране, предава съобщението: "На дългата финална права".

(2) Когато ВС изпълнява подход за кацане от права и е на разстояние 15 km (8 NM) от точката на опиране, екипажът докладва: "На дългата финална права", но ако няма разрешение за кацане на тази позиция и ВС е на 7 km (4 NM) от точката на опиране, екипажът докладва: "На финалната права".

(3) При наличието на външен (далечен) радиомаркер екипажът на ВС може да използва съобщението "на външния (далечния) радиомаркер" вместо съобщението "на финалната права".

(4) Разрешенията за кацане, кацане и незабавно отлитане и за прелитане на малка височина съдържат номера на ПИК.

(5) Процедурите по този член се прилагат, като се използва следната фразеология:

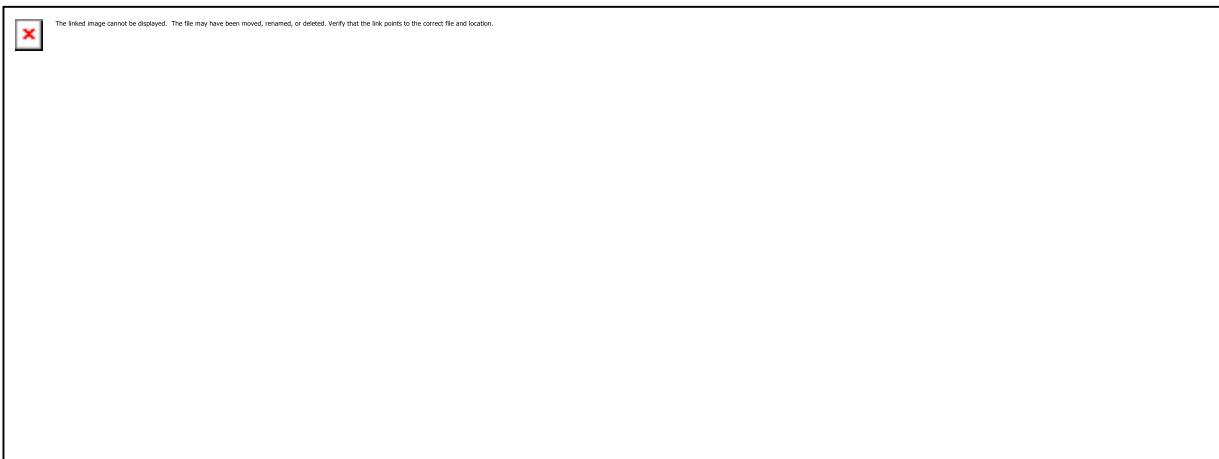


The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 168. (1) Когато ВС докладва на финалната права, но ПИК не е свободна, РП дава инструкции на пилота да продължи подхода и да очаква разрешение за кацане.

(2) Екипажът на ВС изчаква разрешение за кацане до височината за вземане на решение/минималната височина за снижение и ако не е получил разрешение за кацане, започва процедура за минаване на втори кръг.

(3) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



Чл. 169. (1) Пилотът може да поиска разрешение да прелети ниско над летищната контролна кула или над друг наблюдаван пункт с цел да бъде извършен оглед от земята на ВС.

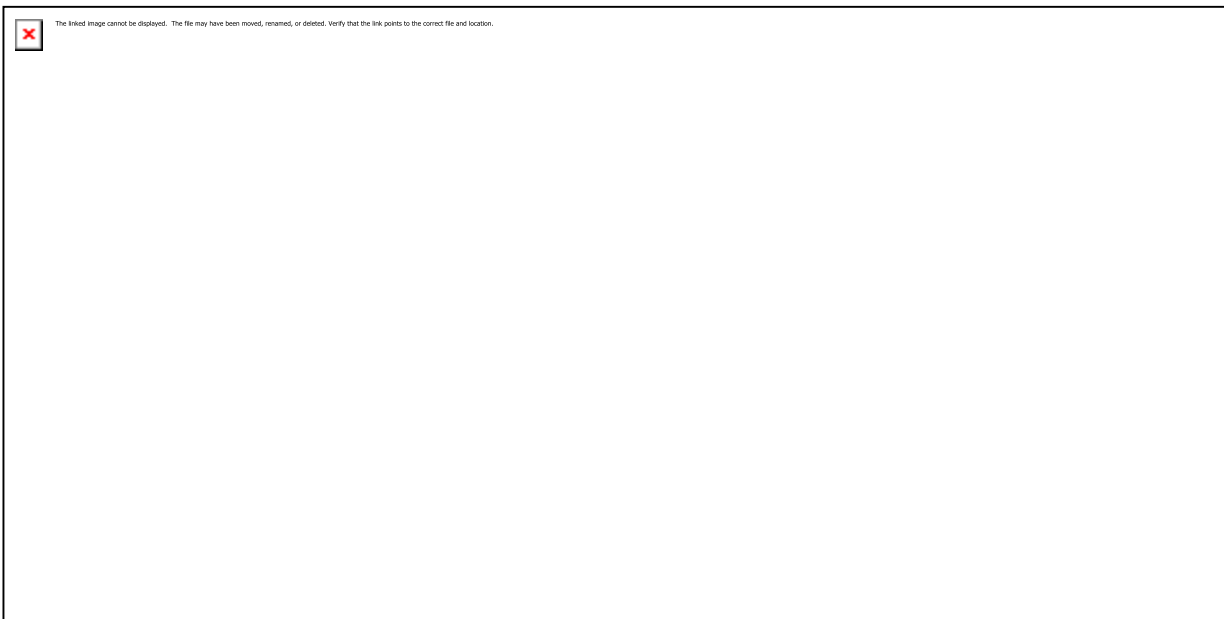
(2) Когато ниското прелитане е за да се разгледа колесникът и опише положението му, се използва една от следните фрази:

1. колесникът изглежда спуснат (landing gear appears down);
2. десният (или левият, или носовият) колесник изглежда прибран (right (or left, or nose) wheel appears up (or down));
3. колесникът изглежда прибран (wheels appear up);
4. десният (или левият, или носовият) колесник изглежда не е прибран (или не е спуснат) right (or left, or nose) wheel does not appear up (or down).

(3) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:

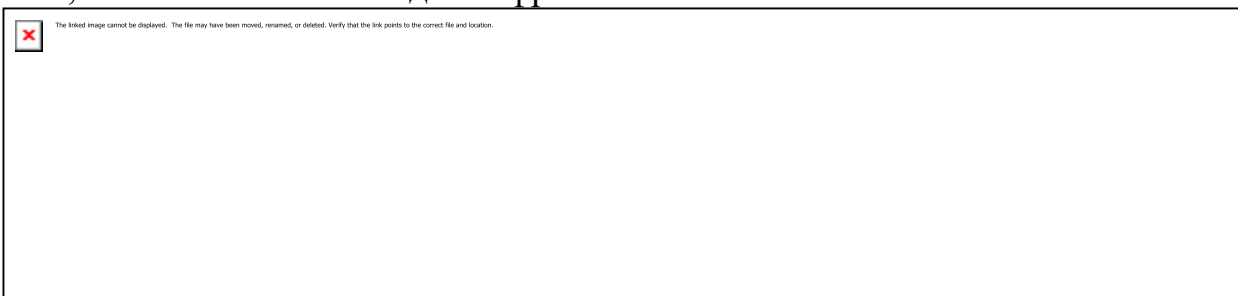


Чл. 170. За тренировъчни цели пилотът може да поиска разрешение да изпълни подход с прелитане по продължението на ПИК или паралелно на ПИК без кацане, като използва следната фразеология:



Чл. 171. (1) Ръководителят на полети дава инструкции за изпълнение на процедура за минаване на втори кръг, за да предотврати опасна ситуация.

(2) При изпълнение на процедура за минаване на втори кръг предаването на съобщения към ВС се свежда до минимум и съобщенията са кратки, като се използва следната фразеология:



Чл. 172. (1) Ако няма други инструкции от РП, ВС, получило разрешение "изпълнете втори кръг" (Go Around) и извършващо подход за кацане по прибори, изпълнява процедурата за повторен подход, публикувана в сборника "Аеронавигационна информация и публикация", а ВС, изпълняващо полет по ПВП или визуален подход, изпълнява полет по летищния кръг на полетите, като включването в кръга е в участъка между първия и втория завой (crosswind leg).

(2) В случай че минаването на втори кръг започва по инициатива на пилота, той използва фразата "изпълнявам втори кръг" (Going Around).

(3) Пилотите на ВС прослушват честотата на летищната контролна кула, докато освободят ПИК (в случай че има организиран орган за контрол на наземното движение), освен ако няма други инструкции от РП.

(4) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 173. (1) Ръководителят на полети предава на ВС важна информация за летището преди запуск или рулиране и преди началото на финалния подход.

(2) Важна информация за летището е тази за маневрената площ и разположените на нея технически средства, необходима за осигуряване на безопасна експлоатация на ВС. Тя включва сведения за:

1. строителни работи или работи по техническото обслужване на маневрената площ за или в непосредствена близост от нея;

2. неравности или пукнатини на повърхността на ПИК или ПР;

3. сняг или лед върху ПИК или ПР;

4. вода върху ПИК;

5. снежни преспи или наноси от двете страни на ПИК или ПР;

6. други временни опасности, включващи ВС на стоянка, както и птици на земята или във въздуха;

7. частичен или пълен отказ или неизправност на светлинната система на летището;

8. друга необходима информация.

(3) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

(4) Когато на дадено летище са въведени процедури за ниска видимост, РП информира пилота на ВС, като използва фразата: ATC LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II/III IN OPERATION, ако тази информация не се излъчва от ATIS.

Раздел VII

Контрол на летищното движение за вертолети

Чл. 174. Термини, които се използват при контрол на летищното движение за вертолети:

1. издигане (LIFT) означава маневра, при която вертолетът се отлепя от земята и заема положение HOVER (зависване/кръжение);

2. зависване/кръжение (HOVER) означава маневра, при която вертолетът зависва във въздуха над определена позиция и очаква последващо разрешение;

3. рулиране по въздуха (AIR TAXI) означава движение на вертолета над земната повърхност (на височина от 2 до 8 m) със скорост, по-малка от 20 kt;

4. рулиране по земната повърхност (GROUND TAXI) означава движение на вертолета по земната повърхност вследствие на тяга от двигателите му;

5. рулиране (TAXI), когато се използва като инструкция от РП, означава, че на пилота е предоставена възможност да избере най-подходящия начин за рулиране - рулиране по въздуха или рулиране по земната повърхност.

Чл. 175. (1) Инструкцията "изчакайте" (HOLD) за рулиращ по земната повърхност вертолет означава изискване за спиране и изчакване на място.

(2) Инструкцията HOLD за рулиращ по въздуха вертолет означава, че екипажът може да изпълни HOVER (зависване/кръжение) или да спре и изчака на земята по негова преценка. При условие че не е разрешено изчакване на земята, РП инструктира екипажа да изпълни зависване/кръжение, като използва фразата "HOLD IN THE HOVER".

Чл. 176. Ръководителят на полети не дава инструкции за промяна на честотата на еднопилотни вертолети, докато изпълняват зависване/кръжение или рулиране по въздуха.

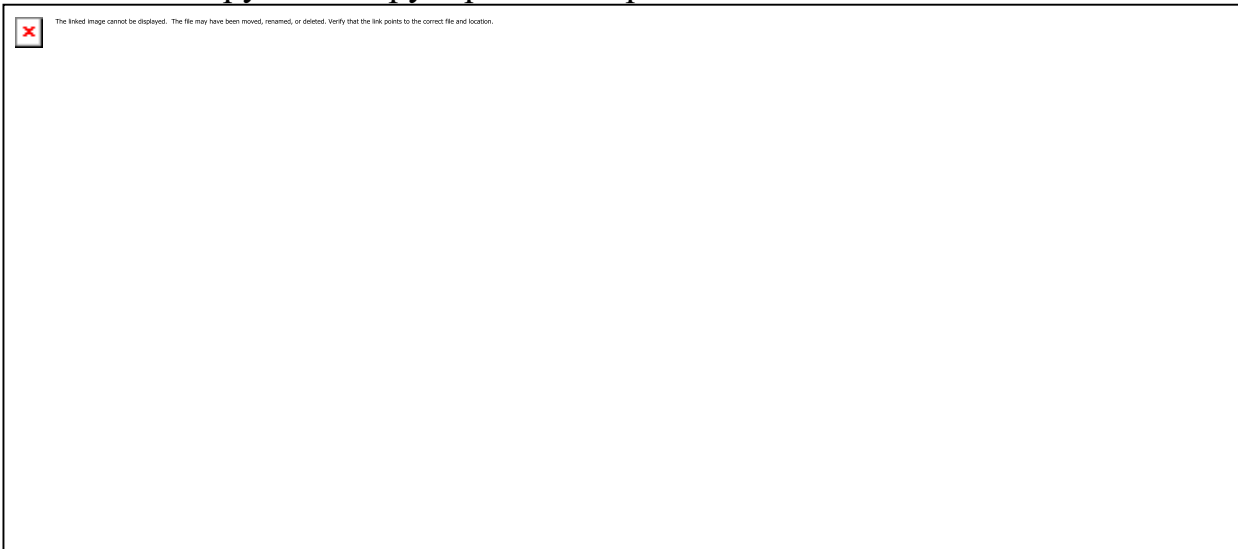
Чл. 177. Позивните на вертолетите се формират и предават съгласно чл. 36 , като за ясно обозначаване името на производителя или името на модела на вертолета може да бъде заменено от думата "Вертолет" (Helicopter), както е показано в табл. 14.

Пълна позивна	Съкратена позивна
Вертолет (Helicopter) LZ-CAT	Вертолет (Helicopter) AT

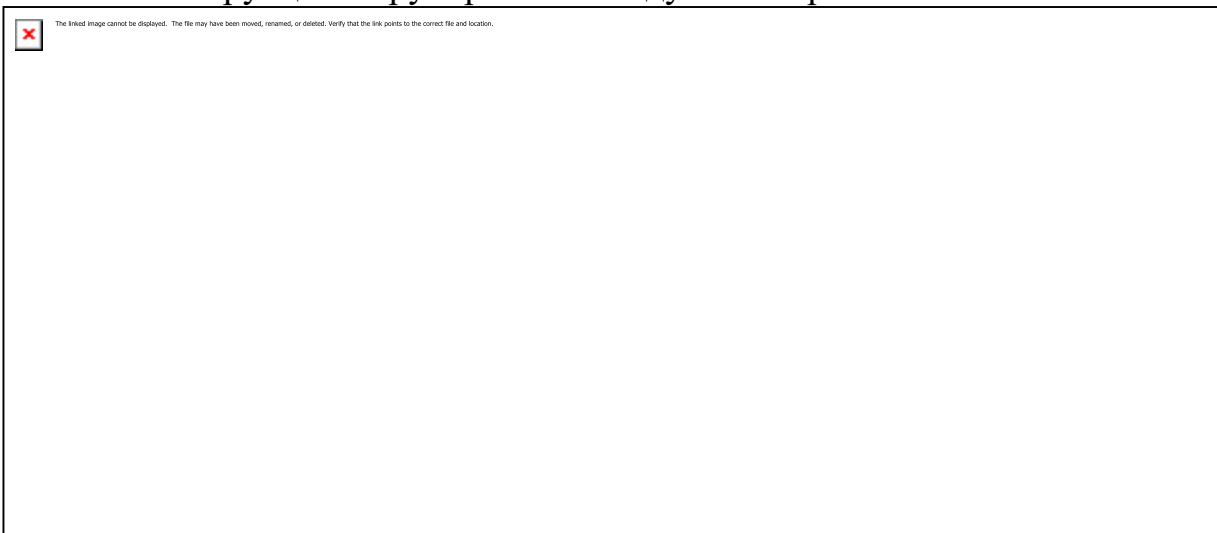
Чл. 178. (1) Пилотът на вертолет, получил разрешение за кацане, изпълнява по своя преценка зависване/кръжение или кацане на земната повърхност.

(2) Когато даден вертолет трябва да кацне на земната повърхност, РП заедно с разрешението за кацане дава инструкция "кацнете на земята" (TOUCH DOWN).

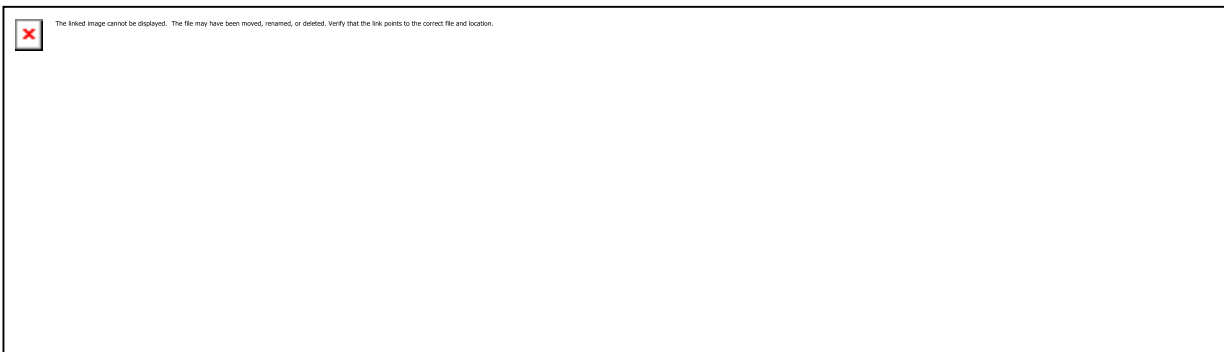
Чл. 179. Инструкции за рулиране на вертолети:



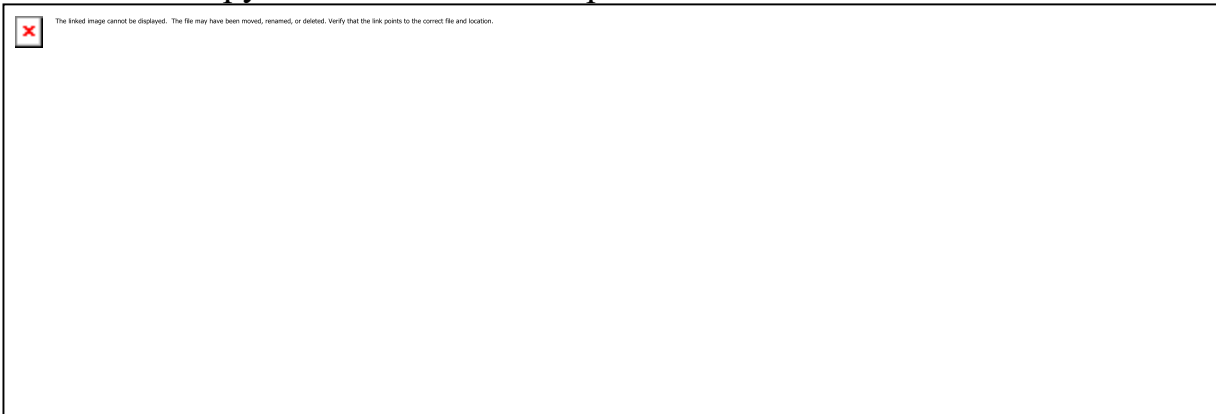
Чл. 180. Инструкции за рулиране по въздуха на вертолети:



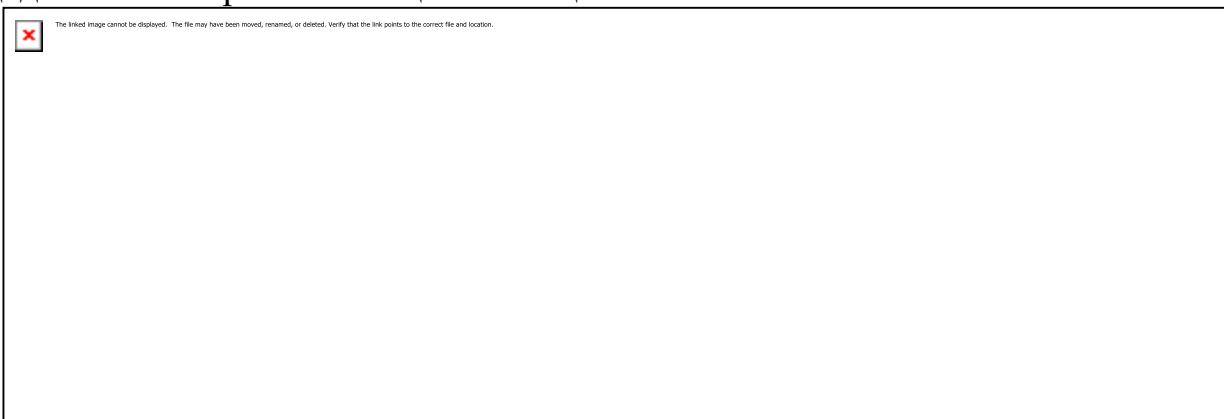
Чл. 181. Инструкции за излитане на вертолети от ПИК:



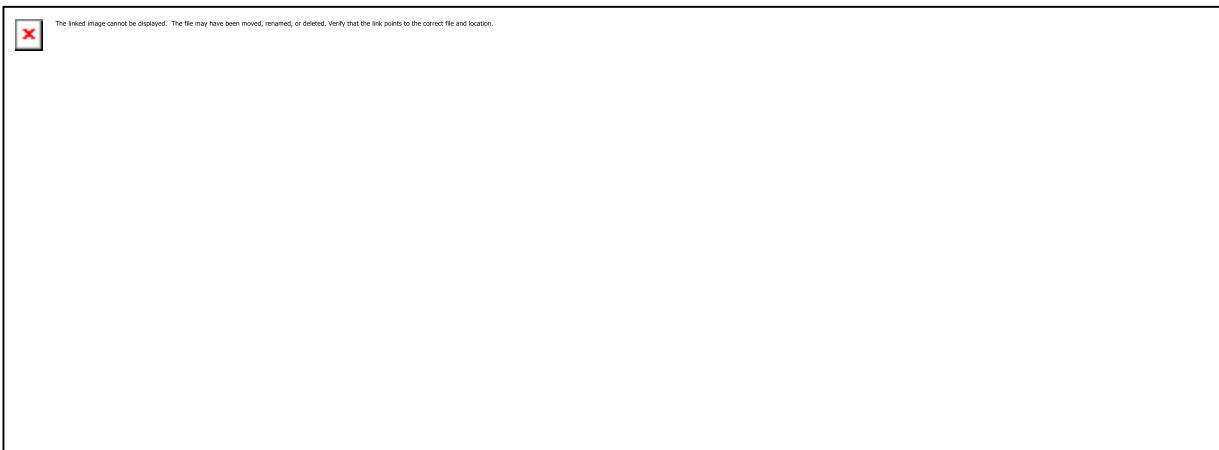
Чл. 182. Инструкции за кацане на вертолети на ПИК:



Чл. 183. Инструкции за излитане на вертолети от определена площадка на маневрената площ на летището:



Чл. 184. Инструкции за кацане на вертолети на определена площадка на маневрената площ на летището:



Чл. 185. (1) Излитане на вертолет от перона или от позиция извън маневрената площ на летището и директно отлитане по маршрута се извършва, когато летищният оператор е определил съответните за целта места и информацията е публикувана в сборника "Аеронавигационна информация и публикация" на Република България.

(2) Когато се изпълнява излитане от позиция извън маневрената площ на летището или от позиция, която не се наблюдава от летищната контролна кула или е неосветена през нощта, РП използва фразата "Take-off at your discretion" (Излитане по ваша преценка).

(3) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



Чл. 186. (1) Директно долитане на вертолет за кацане на перона се извършва, когато летищният оператор е определил съответните за това места и информацията е публикувана в сборника "Аеронавигационна информация и публикация" на Република България.

(2) Когато се изпълнява кацане на позиция извън маневрената площ на летището или на позиция, която не се наблюдава от летищната

контролна кула или е неосветена през нощта, РП използва фразата "Land at your discretion" (Кацане по ваша преценка).

(3) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



Раздел VIII

Контрол на летищното движение за автотранспортни средства

Чл. 187. Водачите на автотранспортни средства при движение по работната площ на летището са длъжни да отчитат следните обстоятелства:

1. въздухоплавателните средства нямат маневреността на наземния транспорт;

2. видимостта от кабината на ВС при движение по земята е често по-ограничена в сравнение с тази на наземния транспорт;

3. когато автотранспортно средство работи в непосредствена близост до ВС, водачът му трябва да проявява максимална бдителност и стриктно да се придържа към летищните правила за движение и инструкции на органите за ОВД.

Чл. 188. Всички водачи на автотранспортни средства, които са на работната площ на летището, непрекъснато прослушват честотата за комуникация с летищната контролна кула.

Чл. 189. При установяване на първоначален контакт с орган за ОВД водачите на автотранспортното средство съобщават позивната, местонахождението си и необходимия маршрут за движение, като използват следната фразеология:



Чл. 190. (1) Когато РП отговори на водача на автотранспортно средство "изчакайте" (standby), означава, че водачът е длъжен да изчака, докато РП го повика отново.

(2) Водачът на автотранспортно средство не започва движение без разрешение от РП.

Чл. 191. (1) Когато РП отговори на водача на автотранспортно средство "изчакайте на място" (hold position), означава, че водачът не продължава движението, докато РП не го повика, за да даде разрешение. При всички други отговори РП указва точно определеното място, към което да продължи водачът, и ако това място не е крайният пункт, водачът спира и иска ново разрешение от РП.

(2) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:



Чл. 192. Разрешението за движение по перона включва всички инструкции, необходими за осигуряване безопасността на полетите, с оглед на другите транспортни средства, като се използва следната фразеология:



The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 193. (1) Автотранспортните средства се движат само до позиция, за която имат разрешение от РП.

(2) Автотранспортно средство може да пресече ПИК само след разрешение от РП.

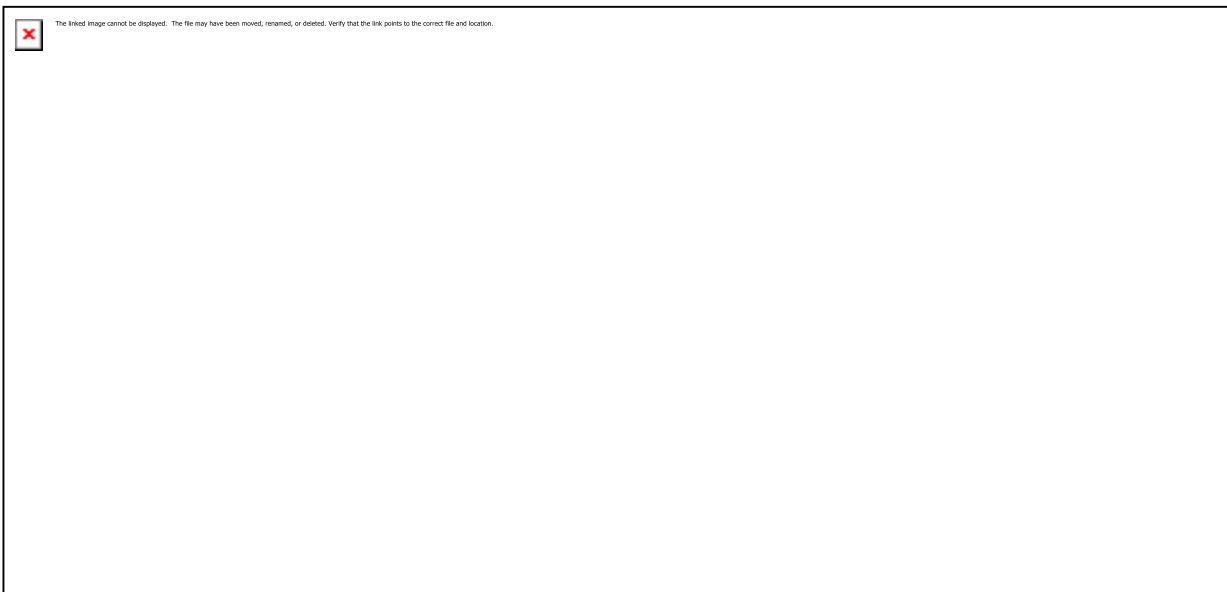
(3) Съобщение за освобождаване на ПИК не се предава от водача на автотранспортното средство (или буксировача), докато средството (или буксировачът) не освободи съответната ПИК.

(4) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:

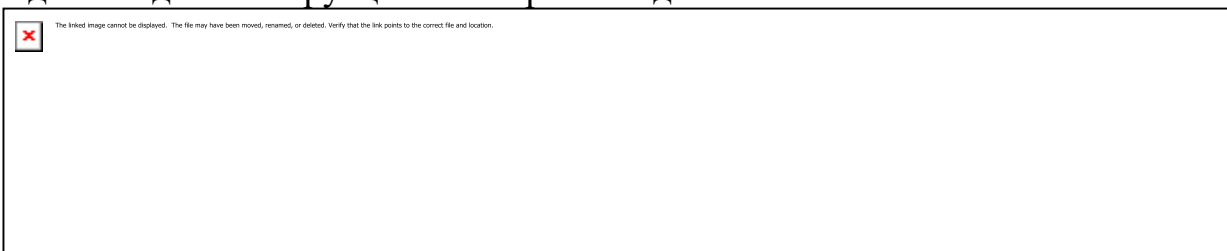


The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Чл. 194. Ръководителят на полети дава инструкции за освобождаване на ПИК от автотранспортното средство, което се намира на нея и се очаква кацане или излитане на ВС, като използва следната фразеология:



Чл. 195. Ръководителят на полети информира водача на автотранспортното средство за потенциално опасна ситуация и при необходимост дава инструкции за спиране на движението:



Чл. 196. Водачите на автотранспортни средства при искане на разрешение за буксиране на ВС докладват на РП типа на ВС и друга необходима информация за ВС, като използват следната фразеология:



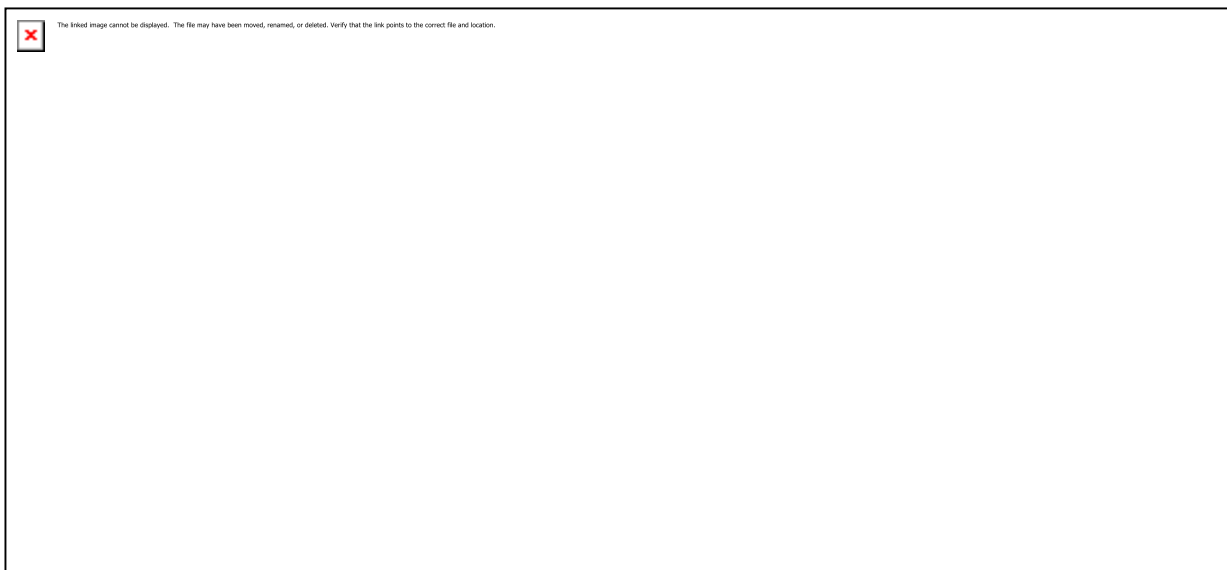
Раздел IX

Видимост на ПИК и състояние на повърхността на ПИК

Чл. 197. (1) Съобщение за видимост на ПИК се предава, като се използва фразата "Runway Visual Range" или съкращението RVR

(произнася се буква по буква, без да се използва радиотелефонната азбука), номерът на ПИК и данните за видимостта на ПИК.

(2) Съобщение за видимост на ПИК се предава със следната фразеология:



Чл. 198. При подход за кацане и когато видимостта на ПИК/видимостта в зоната на опирание (първата третина) е по-малка от стойността на минимума за изпълнявания тип финален подход на летището, РП информира екипажа на ВС, като използва следната фразеология:



Чл. 199. Информация за наличието на вода върху ПИК се предава от РП на ВС с думите "мокра", "влажна", "локви" или "покрита с вода" съгласно табл. 15, като използването им е в зависимост от количеството вода върху ПИК.

Таблица 15

Термин за обозначаване наличието на вода върху	
---	--

ПИК	Състояние на повърхността на ПИК
Влажна (damp)	Повърхността си изменя цвета вследствие наличието на влага
Мокра (wet)	Повърхността е пропита с вода, но няма локви (застояла вода)
Локви (частично наводнена) Water patches	По повърхността има участъци с локви вода. Повече от 25% от повърхността на ПИК е покрита с вода по-дълбока от 3 mm.
Покрита с вода (flooded)	Значителна площ от ПИК е покрита с вода. Повече от 50% от повърхността на ПИК е покрита с вода по-дълбока от 3 mm.

Чл. 200. Ръководителят на полети информира пилота за състоянието на всяка третина от повърхността на ПИК:

+-----+
|Fastair 345, Runway surface is | |DAMP, WATER PATCHES, WET |
|Fastair 345, повърхността на ПИК е | |влажна, частично наводнена, мокра |

+-----+
+-----+
|Fastair 345, Runway surface is WET,| |WET, WET | |Fastair 345,
повърхността на ПИК е | |мокра, мокра, мокра |

+-----+
Чл. 201. (1) Ръководителят на полети, когато няма информация по чл. 199 , предава на екипажа на ВС информация за състоянието на повърхността на ПИК, от наблюдение от ЛКК или доклади на пилоти, с термина "неофициално наблюдение" (Unofficial observation).

(2) Информацията по ал. 1 е за цялата дължина на ПИК:

+-----+
Fastair 345, Unofficial observation		based on pilot report. The runway
surface condition appears to be wet		Fastair 345, неофициално наблюдение
по доклад на пилот. Повърхността на		ПИК изглежда мокра

+-----+

чл. 202. (1) Ръководителят на полети предава на екипажите на ВС получените данни за спирачния ефект на ПИК, като използва следната скала:

1. спирачен ефект добър (braking action good);
2. спирачен ефект среден до добър (braking action medium to good);
3. спирачен ефект среден (braking action medium);
4. спирачен ефект среден до лош (braking action medium to poor);
5. спирачен ефект лош (braking action poor).

(2) Когато информацията за спирачния ефект е постъпила от ВС, РП предава тази информация на другите въздухоплавателни средства с фразата: BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR).

+-----+
|Fastair 345, braking action | |reported by B737 at 1456 poor | |Fastair 345,
спирачния ефект | |докладван от B737 в 1456, е лош |

+-----+
чл. 203. Ръководителят на полети предава на екипажите на ВС и всяка друга информация за състоянието на повърхността на ПИК, която е от значение за изпълнение на полета, със следната фразеология:

+-----+
|Fastair 345, displaced threshold | |runway 27, 100 m due broken surface|
|Fastair 345, прага на ПИК 27 е | |изместен на 100 m, поради натрошена|
|повърхност |

Раздел X

Предаване на метеорологична информация

чл. 204. (1) метеорологична информация във формата на съобщения, прогнози или предупреждения се предава на пилотите чрез радиопредавания (напр. VOLMET и др.) или чрез определени съобщения, предавани от земята.

(2) Метеорологична информация се предава със следната фразеология, със стандартни метеорологични съкращения и термини, бавно и отчетливо, за да може приемащият да запише информацията, ако е необходимо.

+-----+
L-TD, Sofia Tower, present weather		wind 360°, 5 kt, visibility 10 km,
cloud 2 oktas at 2500 m, QFE 1008		L-TD, София Кула, времето в
момента: вятър 360°, 5 kt, видимост		10 km, облачност 2/8 на 2 500 m,
QFE 1008		

+-----+
+-----+
|QFE 1008, L-TD |
+-----+
+-----+
|L-TD, Sofia, wind 360°, 7 kt, | |visibility 1000 m, continuous | |moderate
rain, cloud scattered at 2| |500 m broken at 4000 m, QNH 1001 | |L-TD, София,
вятър 360°, 7 kt, | |видимост 1000 m, продължителен | |умерен дъжд,
разкъсана облачност, | |на 2 500 m прекъсната облачност на | |4000 m, QNH
1001 |
+-----+
+-----+
|L-TD, QNH 1001, what is the | |temperature? | |L-TD, QNH 1001, каква е
| |температурата? |
+-----+
+-----+
|L-TD, temperature 7° | |L-TD, температурата е 7° |
+-----+
+-----+
|L-TD |
+-----+

Раздел XI

Обща фразеология при радарно обслужване на ВС

чл. 205. (1) Радарното обслужване е:

1. радарно обслужване по КВД (КВД с използване на радар) (radar control service);
2. консултативно радарно обслужване (radar advisory service);
3. полетно-информационно радарно обслужване (radar information service).

(2) За информиране на пилота, че се осигурява КВД с използване на радар и когато това не става ясно от позивната на органа за КВД, се използва фразата "Под радарен контрол" (under radar control).

(3) Когато видът на радарното обслужване не може да се определи от позивната на органа за ОВД, РП информира пилота за вида на предоставяното радарно обслужване.

(4) Видът радарно обслужване се съобщава със следната фразеология:

+-----+
|L-TD, under radar control | |L-TD, под радарен контрол |
+-----+
+-----+

Radar control L-TD	Радарен контрол L-TD
+-----+	
+-----+	
L-TD, radar advisory	L-TD, консултативно радарно обслужване
+-----+	
+-----+	
Radar advisory L-TD	Консултативно радарно обслужване L-TD
+-----+	
+-----+	
L-TD, radar information	L-TD, полетно-информационно радарно
обслужване	
+-----+	
+-----+	
Radar information L-TD	Полетно-информационно радарно
обслужване L-TD	
+-----+	

Чл. 206. При обслужване на въздушното движение с използване на радар информацията за курса на ВС, предавана от пилота, и инструкциите, давани от РП, са в магнитни градуси.

Чл. 207. (1) преди да започне радарно обслужване, РП опознава ВС и информира пилота за това.

(2) За опознаване на ВС се използват фразите "IDENTIFIED" или "RADAR CONTACT".

(3) Фразата "Под радарен контрол" не се използва за информиране на ВС, че е опознато.

(4) Опознаването на ВС не определя вида на обслужването. Видът радарно обслужване се указва от органа за ОВД или се определя от неговата позивна.

(5) Процедурата по този член се прилага, като се използва следната фразеология:

+-----+	
L-TD, heading 110	L-TD, курс 110
+-----+	
+-----+	
L-TD, report heading	L-TD, съобщете курса
+-----+	
+-----+	
L-TD, for identification turn left,	heading 080 L-TD, за опознаване
направете ляв	завой, курс 080
+-----+	
+-----+	

|Left heading 080, L-TD | |Ляв завой курс 080, L-TD |
+-----+
+-----+
|L-TD, identified 20 km, north west | |of Borton continue present heading |
|L-TD, опознат сте 20 km | |северо-западно от Бъртън, продължете| |в този курс |
+-----+
или
+-----+
|L-TD, radar contact 20 km, north | |west of Borton continue present |
|heading | |L-TD, опознат сте 20 km | |северо-западно от Бъртън, продължете| |в този курс |
+-----+
или
+-----+
|L-TD not identified. Not yet within | |radar cover. Resume own navigation to| |Kennigton | |L-TD, не сте опознат. Още не сте в | |зоната на радарно покритие. | |Продължете полета по собствена | |навигация към Кенингтън |
+-----+
Чл. 208. Ръководителят на полети информира пилота, когато опознаването е загубено или ще бъде загубено, и при необходимост дава съответните инструкции:

+-----+
|L-TD, identification lost due radar| |failure. Contact Alexander |
|information on 128,750 | |L-TD, опознаването е загубено, | |поради отказ на радара, връзка с | |центъра за полетна информация | |Александър на 128,750 |
+-----+
+-----+
|128,750, L-TD |
+-----+
+-----+
|L-TD will shortly be leaving radar | |cover, radar service terminated. |
|Flight Information available from | |Alexander on 128,750 | |L-TD, скоро ще напуснете зоната на | |радарното покритие, радарното | |обслужване завърши. Полетно | |информационно обслужване от | |Александър на 128,750 |
+-----+
+-----+
|128,750, L-TD |
+-----+

Чл. 209. когато РП векторира ВС, той информира пилотите за причината, поради която се налага векторирането, освен ако тя се подразбира:

+-----+
|L-TD, turn left, heading 050 for | |separation | |L-TD, завой наляво, курс
050 за | |сепариране |

+-----+

+-----+

|Left heading 050, L-TD | |Наляво курс 050, L-TD |

+-----+

+-----+

|L-TD, fly heading 050 | |L-TD, полет в курс 050 |

+-----+

+-----+

|Roger turning left/right heading | |050, L-TD | |Разбрано завивам
наляво/надясно | |курс 050, L-TD |

+-----+

+-----+

|L-TD, delaying action. Turn left | |heading 050 | |L-TD, за забавяне завой
надясно, | |курс 050 |

+-----+

+-----+

|Left heading 050, L-TD | |Курс наляво 050, L-TD |

+-----+

Чл. 210. За осигуряване на сепарация между ВС РП при необходимост изисква информация за текущия курс на ВС и дава инструкции за продължаване на полета в този курс:

+-----+

|L-TD, continue present heading and | |report that heading | |L-TD,
продължете в същия курс | |доложете този курс |

+-----+

+-----+

|Continue heading 050, L-TD | |Продължавам в курс 050, L-TD|

+-----+

Чл. 211. Когато векторирането завърши, РП дава инструкция на пилота да продължи полета по собствена навигация и го информира за местоположението на ВС:

+-----+

|L-TD, resume own navigation direct | |WICKEN track 070, distance 27 km | |L-TD, продължете полета по | |собствена навигация, директно към | |WICKEN пътна линия 070, разстояние | |27 km |

+-----+

+-----+

|Direct WICKEN, L-TD | |Директно към WICKEN, L-TD |

+-----+

Или

+-----+

|L-TD, resume own navigation | |position 15 km southeast of | |Kennington
| |L-TD, продължете полета по | |собствена навигация, | |местоположение:
15 km, юго-източно | |от Kennington |

+-----+

Чл. 212. При необходимост РП дава инструкции на ВС да изпълни пълен завой на 360 градуса за забавяне или за осигуряване на необходимата сепарация между даденото ВС и намиращото се пред него ВС:

+-----+

|L-TD, make a three sixty, turn left| |for delaying action | |L-TD,
изпълнете завой на триста и | |шестдесет наляво, за забавяне |

+-----+

+-----+

|Three sixty, turn left , L-TD | |Завой на триста и шестдесет, наляво| |L-TD |

+-----+

+-----+

|Fastair 345, make one orbit left | |for sequencing | |Fastair 345, изпълнете
един ляв | |кръг за спазване на | |последователността |

+-----+

+-----+

|Orbit left, Fastair 345 | |Ляв кръг, Fastair 345 |

+-----+

Чл. 213. (1) Информацията за летящо по конфликтна траектория ВС се предава от РП и съдържа:

1. относителна посока към конфликтното ВС, като използва условия 12-часов циферблат на часовника;

2. разстояние до конфликтното ВС;

3. посока на движение на конфликтното ВС;

4. височината и типа на ВС или, ако типът е неизвестен, относителната скорост на конфликтното ВС (например бавно или бързо).

(2) В зависимост от обстоятелствата РП може да предложи векторизиране на ВС или пилотът да поиска маневра за отклонение от конфликтната траектория.

Чл. 214. (1) Ръководителят на полети предава на пилота на ВС относителното преместване на конфликтното ВС със следните термини: "приближаване", "сближаване", "в същото направление", "в противоположно направление", "разминаване", "изпреварване", "пресичане отляво надясно", "пресичане отдясно наляво".

(2) Ръководителят на полети информира пилота за разрешаването на конфликтната ситуация.

Чл. 215. Процедурите по чл. 213 - 214 се прилагат, като се използва следната фразеология:

+-----+
|Fastair 345, unknown traffic 10 | |o'clock 11 NM crossing left to | |right
fast moving | |Fastair 345, неизвестно ВС, по | |посока 10 часа, на 11 NM,
пресича | |отляво надясно, движи се бързо |

+-----+
+-----+
|Fastair 345, negative contact, | |request vectors | |Fastair 345, нямам
контакт, искам | |векториране |

+-----+
+-----+
|Fastair 345, turn left heading 050| |Fastair 345, завой наляво курс 050|

+-----+
+-----+
|Left heading 050, Fastair 345 | |Завой наляво курс 050, Fastair 345|

+-----+
+-----+
|Fastair 345, clear of traffic, | |resume own navigation, direct | |WICKEN |
|Fastair 345, конфликтът е | |отстранен, продължете полета по | |собствена
навигация директно към | |WICKEN |

+-----+
+-----+
|Wilco, Fastair 345 | |Изпълнявам, Fastair 345 |

+-----+
+-----+
|L-TD, traffic 2 o'clock 5 NM, north| |bound Cherokee at 2 500 m | |L-TD,
ВС по посока 2 часа, 5 NM, | |Чероки, северно направление | |височина 2
500 m |

+-----+
+-----+
|L-TD, looking | |L-TD, търся го |

+-----+
+-----+

|L-TD, do you want vectors | |L-TD, искате ли векториране|
+-----+
+-----+
|L-TD negative vectors, traffic in | |sight | |L-TD, не искам векториране,
виждам | |BC |

+-----+
Чл. 216. когато РП прецени, че съществува опасност от сблъскване,
дава инструкции на пилота за изпълнение на маневра за заобикаляне:

+-----+
|L-TD, avoiding action, turn right | |immediately heading 270 traffic at | |10
o'clock 5 NM crossing left to | |right fast moving | |L-TD, маневра за
заобикаляне, | |незабавно завой надясно курс 270, | |BC на 10 часа, 5 NM,
пресича от | |ляво надясно и се движи бързо |

+-----+
+-----+
|Right heading 270, L-TD | |Завой надясно, курс 270, L-TD|
+-----+

Чл. 217. (1) Фразите и техните значения, посочени в табл. 16, са
инструкции, които РП дава на пилотите за използването на
транспондерите на ВС.

(2) Назначаването на вторичен код не означава осигуряване на
радарно обслужване на ВС.

Таблица 16

Фраза	Значение
Squawk (code)	Установете код, съгласно указанието
Confirm squawk	Потвърдете кода, установен на транспондера
Reset squawk (code)	Установете повторно определения код
Squawk Ident	Включете специалния режим за опознаване на ВС
Squawk Mayday	Установете аварийен код

Squawk Standby	Включете режима за приемане
Squawk Charlie	Включете режима за показания на височината
Check altimeter setting and confirm level	Проверете правилното поставяне на данните за налягането и потвърдете височината
Stop squawk Charlie, wrong indication	Изключете режима за показания на височината, поради неправилни показания
Confirm level	Проверете и потвърдете височината

чл. 218. Пилотът отговаря на инструкциите на РП за използването на транспондерите с повторение на конкретните данни:

```

+-----+
|Fastair 345, squawk 6411 | |Fastair 345, код 6411 |
+-----+
+-----+
|6411, Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345, squawk ident | |Fastair 345, включете на опознаване|
+-----+
+-----+
|Squawk ident, Fastair 345 | |Включвам на опознаване, Fastair 345|
+-----+
+-----+
|Fastair 345, squawk 6411 and ident | |Fastair 345, код 6411 и включете
на| |опознаване |
+-----+
+-----+
|6411 and ident , Fastair 345 | |6411 и включвам на опознаване, | |Fastair
345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345, confirm squawk | |Fastair 345, потвърдете кода|

```

+-----+
+-----+
|Alpha 6411, Fastair 345 | |Алфа 6411, Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345, reset squawk 6411 | |Fastair 345, поставете отново код |
|6411 |
+-----+
+-----+
|Resetting 6411, Fastair 345 | |Поставям отново 6411, Fastair 345|
+-----+
+-----+
|Fastair 345, check altimeter | |setting | |Fastair 345, проверете данните за
| |налягането поставени на висотомера |
+-----+
+-----+
|1013 set, Fastair 345 | |На висотомера е поставена стойност | |1013,
Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 confirm transponder | |operating | |Fastair 345, потвърдете, че
| |транспондера работи |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 negative, transponder | |unserviceable | |Fastair 345,
транспондерът не | |работи |
+-----+

чл. 219. (1) Пилотите на ВС с бордна система за избягване на сблъскване (ACAS/TCAS) получават информация от тази система за наличието на конфликтни ВС и при необходимост предприемат маневри за избягване на конфликтна ситуация.

(2) Пилотите информират РП за изпълнението на маневри по препоръка от TCAS:

+-----+
|L-TD, TCAS climb/descent | |L-TD, изпълнявам набор/снижение по |
|препоръка от TCAS |
+-----+
+-----+
|L-TD, Roger | |L-TD, разбрано |
+-----+
+-----+

|L-TD, clear of conflict, returning | |to (assigned clearance) | |L-TD,
конфликта е разрешен, връщам | |се към (даденото разрешение) |

+-----+

+-----+

|L-TD, Roger | |L-TD, разбрано |

+-----+

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

Чл. 220. При невъзможност да информират веднага РП за предприемането на маневра по препоръка от TCAS пилотите на ВС при първа възможност съобщават за изпълняваната маневра:

+-----+

|L-TD, TCAS climb/descent clear of | |conflict, (assigned clearance) |
|resumed | |L-TD, изпълних набор/снижение по | |препоръка от TCAS,
конфликтът е | |разрешен, възобнових полета | |съгласно даденото
разрешение |

+-----+

+-----+

|L-TD, Roger | |L-TD, разбрано |

+-----+

Чл. 221. (1) Пилотите информират РП, ако не могат да изпълнят негови инструкции вследствие на предупреждение от TCAS:

+-----+

|L-TD, unable to comply, TCAS | |Resolution Advisory | |L-TD, не мога
да изпълня поради | |TCAS предупреждение |

+-----+

+-----+

|L-TD, Roger | |L-TD, разбрано |

+-----+

(2) В случаите по ал. 1 пилотите информират РП за разрешаването на конфликта.

Чл. 222. При едностранна загуба на комуникация между РП и пилота и когато РП предполага, че ВС е в състояние само да приема съобщения, РП използва индикацията на радарния екран за потвърждение, че пилотът е получил дадените инструкции:

+-----+

|Fastair 345 reply not received if | |you read Sofia turn left, heading | |040 |
|Fastair 345, отговорът ви не е | |получен, ако чувате София, завой | |наляво
курс 040 |

+-----+

+-----+
|Fastair 345 turn observed position | |5 km south of WICKEN VOR will |
|continue to pass instructions | |Fastair 345, виждам завоя, |
|местоположението ви 5 km южно от | |WICKEN VOR ще продължа да
предавам | |инструкции |

+-----+

или

+-----+

|L-TD reply not received if you read| |Sofia squawk ident I say again |
|squawk ident | |L-TD, отговорът ви не е получен, | |ако чувате София,
включете | |транспондера на опознаване повтарям| |включете транспондера
на опознаване|

+-----+

+-----+

|L-TD, squawk observed, will | |continue to pass instructions | |L-TD,
наблюдавам сигнала, ще | |продължа да предавам инструкции |

+-----+

Раздел XII

Радиотелефонна фразеология при обслужване на въздушното движение в летищен контролиран район

Чл. 223. Пилотът на ВС, изпълняващо отлитане по правилата за полети по прибори (ППП), при установяване на първоначален контакт с РП от работно място "ПОДХОД" предава следната информация:

1. позивна на ВС;
2. наименованието на стандартната схема за отлитане (SID) или маршрут за отлитане;
3. текущо или пресичано в момента полетно ниво/височина;
4. разрешено полетно ниво/височина.

Чл. 224. При необходимост, като допълнение към разрешението по КВД, РП дава инструкции за осигуряване на сепарация на ВС, отлитащи по PPP:

+-----+

|Fastair 345 turn right, heading 040| |until passing FL 70, then direct |
|RUMEN | |Fastair 345 завой надясно, курс 040| |до пресичане на FL 70, след
това | |директно към RUMEN |

+-----+

+-----+

|Right heading 040 until passing FL | |70, then direct RUMEN, Fastair 345
| |Надясно, курс 040 до пресичане на | |FL 70, след това директно към |
|RUMEN, Fastair 345 |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 report passing FL 70 | |Fastair 345 доложете пресичане на |
|FL 70 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345, wilco | |Fastair 345 ще изпълня |
+-----+
+-----+
|Fastair 345, passing FL 70, direct | |RUMEN | |Fastair 345, пресичам FL
70 | |директно към RUMEN |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 contact Alexander | |control 129,1 | |Fastair 345 връзка с
Александър | |контрол на 129,1 |
+-----+
+-----+
|129,1 Fastair 345 |
+-----+

Чл. 225. (1) Ръководителят на полети дава информация на отлитащо по правилата за визуални полети (ПВП) ВС, за известните ВС с цел съдействие на пилотите за спазване на определените норми за сепарация.

(2) Пилотите съобщават на РП за напускането на района на отговорност на дадения орган за ОВД.

(3) При изпълнение на предходните алинеи се използва следната фразеология:

+-----+
|Sofia approach L-TD passing the | |zone boundary | |София Подход L-
TD, пресичам | |границата на района Ви на | |отговорност |
+-----+
+-----+
|L-TD, flight information available | |from Sofia information 125,750 |
|Fastair 345 полетно информационно | |обслужване от София информация
на | |125,750 |
+-----+
+-----+
|125,750, L-TD |
+-----+

Чл. 226. Визуални отлитания могат да бъдат изпълнени по искане на пилота или по предложение на РП със съгласието на пилота:

+-----+
|Varna tower L-TD request visual | |departure direct BGS | |Варна кула L-TD, разрешете визуално| |отлитане директно към BGS |

+-----+
+-----+
|L-TD, visual departure runway 09 | |approved, after departure turn | |right direct BGS, maintain visual | |reference until altitude 5000 ft | |L-TD разрешено Ви е визуално | |отлитане | |от ПИК 09 с десен завой директно | |към BGS, поддържайте визуален | |контакт с терена до абсолютна | |височина 5000 ft |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 advise able to accept | |visual departure direct GOL until | |altitude 8000 ft | |Fastair 345 в състояние ли сте да | |изпълните визуално отлитане | |директно към GOL до абсолютна | |височина 8000 ft |

+-----+
+-----+
|Visual departure direct GOL until | |altitude 8000 ft, Fastair 345 | |Визуално отлитане директно към GOL | |до абсолютна височина 8000 ft, | |Fastair 345 |

+-----+
Чл. 227. При необходимост РП дава допълнителни инструкции за напускане на контролираната зона на ВС, извършващи полет по особените ПВП:

+-----+
|Fastair 345 cleared to the zone | |boundary, route via Whiskey1 | |Special VFR not above altitude 4500| |ft | |Fastair 345 разрешено Ви е до | |границата на контролираната зона по| |маршрут Whiskey1 по ОПВП не | |по-високо от абсолютна височина | |4500 ft |

+-----+
+-----+
|Cleared to the zone boundary route | |via Whiskey1 Special VFR not above | |altitude 4500 ft, Fastair 345 | |Разрешено до границата на | |контролираната зона по маршрут | |Whiskey1 по ОПВП не по-високо от | |абсолютна височина 4500 ft, Fastair| |345 |

+-----+
+-----+
|Fastair 345, correct | |Fastair 345, правилно |

+-----+
Чл. 228. (1) Въздухоплавателно средство, изпълняващо полет в контролирано въздушно пространство, получава разрешение за снижение от РП от работно място "КОНТРОЛ" до точката за предаване на контрола на ВС между органите за КВД "КОНТРОЛ" и "ПОДХОД".

(2) Ръководителят на полети от работно място "ПОДХОД" разрешава последващо снижение на ВС и информира пилота за типа на подхода:

+-----+
|Sofia approach L-TD descending FL | |160 Information Charlie | |София
Подход L-TD, снижавам FL 160 | |информация Чарли |

+-----+
|L-TD, Sofia approach cleared direct| |to BLO descent FL 90, expect ILS |
|approach runway 27 | |L-TD, София Подход разрешавам | |директно към
BLO снижавайте FL 90, | |очаквайте подход по ILS за ПИК 27 |

+-----+
|Direct to BLO descend FL 90, ILS | |approach runway 27, L-TD |
|Директно към BLO снижавам FL 90, | |подход по ILS за ПИК 27, L-TD |

+-----+
чл. 229. Въздухоплавателни средства, изпълняващи полети по ППП в неконтролирано въздушно пространство и навлизащи в летищен контролиран район, искат разрешение от РП за вход в контролираното въздушно пространство:

+-----+
|Sofia approach, L-ND | |София Подход, L-ND |
+-----+
+-----+
|L-ND Sofia approach, pass your | |message | |L-ND София Подход,
предайте вашето | |съобщение |

+-----+
|L-ND An 24, from Athens 25 km | |southeast of EVIVI IFR, FL 100 |
|estimating zone boundary 20, | |information Charlie | |L-ND Ан 24, от Атина,
25 km | |югоизточно от EVIVI по ППП, FL 100 | |разчитам на границата на
летищния | |район в 20-та минута, информация | |Чарли |

+-----+
|L-ND cleared direct to BOZ NDB | |enter controlled airspace at FL | |100.
Hold BOZ NDB FL 100 expected | |approach time 52 | |L-ND разрешавам
директно към BOZ | |NDB, вход в контролираното въздушно| |пространство
на FL 100. Изпълнете | |зона за изчакване над BOZ NDB FL | |100 очаквано
време за подход в | |52-ра минута |

+-----+
+-----+

|Cleared direct to BOZ NDB enter | |controlled airspace at FL 100. Hold|
|BOZ NDB FL 100, L-ND | |Разрешено директно към BOZ NDB вход| |в
контролираното въздушно | |пространство на FL 100. Ще изчакам | |над
BOZ NDB FL 100, L-ND |

+-----+

+-----+

|L-ND expect ILS approach runway 27 | |QNH 1011 | |L-ND очаквайте
подход по ILS за ПИК| |27 QNH 1011 |

+-----+

+-----+

|ILS runway 27 QNH 1011, L-ND | |ILS за ПИК 27, QNH 1011, L-ND|

+-----+

+-----+

|L-ND cleared ILS approach runway | |27, descend to altitude 3000 feet |
|QNH 1011, report established on the| |localiser | |L-ND разрешавам подход по
ILS за | |ПИК 27, снижавайте до абсолютна | |височина 3000 feet QNH 1011,
| |доложете захват по курса |

+-----+

+-----+

|Cleared ILS approach runway 27, | |descend to altitude 3000 feet QNH |
|1011, Wilco L-ND | |Разрешен подход по ILS за ПИК 27, | |снижавам до
височина 3000 feet QNH | |1011, изпълнявам L-ND |

+-----+

+-----+

|L-ND established on the localizer| |L-ND имам захват по курса |

+-----+

+-----+

|L-ND number 1 contact Tower 118.7 | |L-ND номер 1 връзка на Кулата
118,7|

+-----+

+-----+

|Number 1 Tower 118.7, L-ND | |Номер 1 на Кулата 118,7, L-ND|

+-----+

+-----+

|Sofia Tower, L-ND | |София кула, L-ND |

+-----+

+-----+

|L-ND Sofia Tower report outer | |marker | |L-ND София кула доложите
далечния | |маркер |

+-----+

+-----+

|L-ND |

+-----+

+-----+
|L-ND outer marker | |L-ND далечния маркер |
+-----+
+-----+
|L-ND runway 27 cleared to land | |surface wind 280° 8 kt | |L-ND ПИК 27
разрешавам кацане | |приземен вятър 280° 8 kt |
+-----+
+-----+
|Runway 27 cleared to land L-ND| |ПИК 27 кацане разрешено L-ND |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 Varna approach, pass | |your message | |Fastair 345 Варна
Подход, предайте | |вашето съобщение |
+-----+
+-----+
|Varna approach, Fastair 345| |Варна Подход, Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 PA31, inbound from | |Istanbul IFR FL 40 estimating KOTEV|
|47, information Charlie | |Fastair 345 PA31, от Истанбул, по | |ППП, FL 40
разчитам KOTEV в 47-а, | |информация Чарли |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 remain outside | |controlled airspace. Time is 41. | |Expect
joining clearance at 51 | |Fastair 345 Варна Подход, останете | |извън
контролираното въздушно | |пространство. Сега е 41-ва минута, |
|очаквайте разрешение за вход в | |51-ва |
+-----+
+-----+
|Remain outside controlled airspace,| |Fastair 345 | |Оставам извън
контролираното | |въздушно пространство, Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 cleared from 20 km | |southeast of KOTEV to WR NDB at |
|3000 feet QNH 1011 | |Fastair 345 разрешавам от 20 km | |югоизточно от
KOTEV към WR NDB на | |височина 3000 ft QNH 1011 |
+-----+
+-----+
|Cleared from 20 km southeast of | |KOTEV to WR NDB at 3000 feet
QNH | |1011, Fastair 345 | |Разрешено от 20 km югоизточно от | |KOTEV към
WR NDB на височина 3000 | |ft QNH 1011, Fastair 345 |
+-----+

Чл. 230. (1) Въздухоплавателно средство, изпълняващо полет по ППП, може да изпълни визуален подход за кацане по предложение на РП със

съгласието на екипажа на ВС или по искане на екипажа и разрешение от РП.

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

(3) При изпълнение на предходните алинеи се използва следната фразеология:

+-----+
|L-ND over BOZ 700 m field in sight,| |request visual approach | |L-ND
над BOZ на 700 m виждам | |летището, разрешете визуален подход|

+-----+
+-----+
|L-ND cleared visual approach runway| |09 | |L-ND разрешавам визуален
подход ПИК| |09 |

+-----+
+-----+
|Cleared visual approach runway 09, | |L-ND | |Разрешен визуален
подход ПИК 09, | |L-ND |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 advise able to accept | |visual approach runway 27 | |Fastair
345 в състояние ли сте да | |изпълните визуален подход на ПИК 27|

+-----+
+-----+
|Fastair 345 able visual approach | |runway 27 | |Fastair 345 мога да
изпълня | |визуален подход на ПИК 27 |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 cleared visual approach| |runway 27, maintain own separation |
|from preceding B757 | |Fastair 345, разрешавам визуален | |подход на ПИК
27, поддържайте | |собствена сепарация с B757 пред Вас|

+-----+
Чл. 231. (1) Когато пилотът поиска подробно описание на маневрите в зоната за изчакване, РП предава следната информация:

1. когато зоната за изчакване е разположена над навигационно средство, различно от VOR/DME:

- а) контролна точка;
- б) височина/полетно ниво;
- в) пътна линия за вход в зоната;
- г) десни или леви завои;
- д) време за полет между завоите;

2. когато зоната за изчакване е разположена над VOR/DME:

- а) контролна точка;
- б) височина/полетно ниво;
- в) пътна линия за вход в зоната;
- г) десни или леви завой;
- д) дистанция на отдалечение или време за полет между завоите.

(2) При предаване на информация по този член се използва следната фразеология:

+-----+
 |Hold at BOZ FL 120, request holding| |procedure Fastair 345 | |Зона за
 изчакване над BOZ на FL | |120, искам информация за | |процедурата за
 изчакване Fastair | |345 |

+-----+
 +-----+
 |Fastair 345 hold at BOZ FL 120 | |expect onward clearance at time 40 |
 |Fastair 345 изпълнете зона за | |изчакване над BOZ на FL 120 | |очаквайте
 следващо разрешение в | |40-та минута |

+-----+
 +-----+
 |Fastair 345 hold at BOZ FL 120 | |inbound track 110 degrees turns | |right
 outbound time 1 minute | |Fastair 345 изпълнете зона за | |изчакване над BOZ
 на FL 120, пътна | |линия за вход в зоната 110°, десни | |завои, време за
 полет по правия | |участък 1 минута |

+-----+
 +-----+
 |L-ND hold on the WRN VOR/DME at 20 | |km DME FL 100 inbound
 track 285 | |degrees, turns left, limiting | |outbound distance 24 km DME | |L-ND
 изпълнете зона за изчакване на| |разстояние 20 km DME от WRN
 VOR/DME| |на FL 100, пътна линия за вход в | |зоната 285°, леви завой,
 дистанция | |на отдалечение 24 km DME |

+-----+
 +-----+
 |L-ND request holding procedure | |L-ND искам информация за |
 |процедурата за изчакване |

+-----+
чл. 232. (1) В съответствие с публикуваните за дадено летище процедури, преди долитащото по ПВП ВС да навлезе в летищния контролиран район и/или контролираната зона, пилотът установява комуникация с "ПОДХОД" или "КУЛА" и иска инструкции от РП за продължаване на полета.

(2) Ако на летището се осигурява ATIS, пилотът потвърждава получаването на тази информация.

(3) При изпълнение на предходните алинеи се използва следната фразеология:

+-----+

|Sofia approach, LZ-AND | |София Подход, LZ-AND |

+-----+

+-----+

|LZ-AND Sofia approach, pass your | |message | |LZ-AND София
Подход, предайте | |вашето съобщение |

+-----+

+-----+

|LZ-AND An 24, inbound from Athens | |VFR, FL 105 estimating zone |
|boundary 20, WAK 25 information | |Charlie | |L-ND Ан 24, от Атина, по
ПВП, FL | |105 разчитам на границата на | |летищния район в 20-та минута,
WAK | |в 25-та минута, информация Чарли |

+-----+

+-----+

|L-ND cleared from the zone boundary| |to WAK VFR at 8500 feet QNH
1011. | |Traffic is a southbound L410 5500 | |feet VFR estimating zone boundary
| |21 | |L-ND разрешавам от границата на | |летищния район към WAK по
ПВП на | |8500 ft, QNH 1011. L410 лети в южно| |направление на 5500 ft по
ПВП | |разчита на границата на летищния | |район в 21-ва |

+-----+

+-----+

|Cleared from the zone boundary to | |WAK VFR at 5500 feet QNH 1011. |
|Traffic in sight, L-ND | |Разрешено от границата на летищния | |район към
WAK по ПВП на 5500 ft QNH| |1011. Виждам L410, L-ND |

+-----+

+-----+

|L-ND report aerodrome in sight | |L-ND доложете, когато видите |
|летището |

+-----+

+-----+

|Wilco, L-ND | |Изпълнявам, L-ND |

+-----+

+-----+

|L-ND aerodrome in sight | |L-ND виждам летището |

+-----+

+-----+

|L-ND contact Tower 118,9 | |L-ND връзка на Кулата 118,9|

+-----+

+-----+

|Tower 118,9, L-ND | |Кулата 118,9, L-ND |

+-----+

Чл. 233. Ръководителят на полети извършва радарно векториране на подходящо за кацане ВС, като го насочва към точка, от която екипажът може да изпълни подхода за кацане с помощта на навигационни средства, или към точка, от която той може да осъществи визуален подход за кацане:

```
+-----+
|Sofia approach, Fastair 345 FL 90 | |information Golf | |София Подход,
Fastair 345 FL 90 | |информация Голф |
+-----+
+-----+
|Fastair 345, Sofia approach | |vectoring for ILS approach runway | |27 |
|Fastair 345, София Подход, | |векториране за подход по ILS на ПИК| |27 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 turn right heading 120,| |descend to altitude 8000 feet QNH |
|1011 number 4 in traffic | |Fastair 345 завой на дясно курс 120| |снижавайте
до абсолютна височина | |8000 ft по QNH 1011 № 4 за кацане |
+-----+
+-----+
|Right heading 120, descending 8000 | |feet QNH 1011, Fastair 345 |
|Завой на дясно курс 120 снижавам до| |абсолютна височина 8000 ft по
QNH | |1011, Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 speed 260 knots| |Fastair 345 скорост 260 kt |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 report speed | |Fastair 345 доложете скоростта|
+-----+
+-----+
|Fastair 345, reduce speed to 220 | |knots | |Fastair 345, намалете
скоростта до | |220 kt |
+-----+
+-----+
|220 knots, Fastair 345 | |220 kt, Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 position 20 miles | |northeast of SOF VOR | |Fastair 345, на 20
мили | |североизточно от SOF VOR |
+-----+
```

+-----+
 |Fastair 345 |
 +-----+
 +-----+
 |Fastair 345 turn right heading 190 | |base leg, no ATC speed restrictions|
 |Fastair 345, завой на дясно курс | |190, към третия завой, без | |ограничения
 на скоростта |
 +-----+
 +-----+
 |Right heading 190. No speed | |restriction, Fastair 345 | |Завой на дясно
 курс 190, без | |ограничения на скоростта Fastair | |345 |
 +-----+
 +-----+
Fastair 345 12 miles from touchdown		turn right heading 240 closing		
localizer from the right report		established		Fastair 345, 12 мили от точка на
опиране, завийте надясно курс 240,		ще приближите курса за кацане от		
дясно, доложитее захват				
+-----+				
+-----+				
Right heading 240 ILS. Wilco		Fastair 345		Завой на дясно курс 240
ILS.		Изпълнявам Fastair 345		
+-----+				
+-----+				
Fastair 345 localizer established		Fastair 345 имам захват по курса		
+-----+				
+-----+				
Fastair 345 descend on the ILS,		contact Tower 118,9		Fastair 345,
снижавайте по ILS,		връзка на Кулата 118,9		
+-----+				
+-----+				
Tower 118,9, Fastair 345		Кулата 118,9, Fastair 345		
 +-----+

Чл. 234. когато изменението на скоростта е недостатъчно, за да се осигури сепарация между ВС, РП дава инструкции за радарно векториране на ВС:

+-----+
 |Three sixty turn left, Fastair 345| |Ляв завой на 360°, Fastair 345 |
 +-----+
 +-----+
 |Fastair 345 make a three sixty turn| |left for delaying action | |Fastair 345
 изпълнете ляв завой на | |360° за забавяне |
 +-----+

+-----+

|Present heading, Fastair 345 | |Продължавам в същия курс , Fastair | |345

+-----+

+-----+

|Fastair 345 continue present | |heading taking you through the | |localizer
for spacing | |Fastair 345 продължете в същия | |курс, който ще ви изведе от
другата| |страна на курса за кацане, за | |осигуряване на сепарация |

+-----+

Чл. 235. (1) При подход за кацане с използване на обзорен радар, РП предава на екипажа на ВС разстоянието до точката на опиране, необходимата относителна височина в зависимост от отдалечението на ВС от точката на опиране и инструкции за промени на курса за успешно изпълнение на подхода. В дадения пример ВС е било векторирано да пресече правата за кацане на 16 km от точката на опиране в снижение до относителна височина 800 m.

(2) Отговорността за контрол на ВС, изпълняващо подход за кацане с обзорен радар, се предава от органа за контрол на подхода на ЛКК след завършване на подхода и кацане на ВС.

(3) При прилагане на процедурата по този член се използва следната фразеология:

+-----+

|Radar, Fastair 345 | |Радар, Fastair 345 |

+-----+

+-----+

|Fastair 345, this will be a | |surveillance radar approach runway | |27,
terminating at 1 km from | |touchdown, obstacle clearance height| |200 m,
maintain 800 m check your | |minima | |Fastair 345, ще изпълните подход за
кацане с обзорен радар, за ПИК 27,		завършващ на разстояние 1 km от
точката на опиране, относителната		височина за прелитане на
препятствията 200 m, поддържайте		относителна височина 800 m,
проверете вашия минимум		

+-----+

+-----+

|800 m, runway 27, Fastair 345| |800 m, ПИК 27, Fastair 345 |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 turn right, heading | |275, final approach, report runway | |in
sight | |Fastair 345 изпълнете завой | |надясно, курс 275 за излизане на |
|финалната права, доложете, | |наблюдаване на ПИК |

+-----+

+-----+

|Heading 275, Fastair 345 | |Курс 275, Fastair 345 |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 14 km from touchdown, | |check wheels | |Fastair 345 14 km
от точката на | |опиране, проверете за спуснат | |колесник |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 approaching 12 km from | |touchdown, commence descent
now to | |maintain a 3° glide path | |Fastair 345 намирате се на около 12 | |km от
точката на опиране, започнете | |снижение сега за да поддържате три |
|градусова глисада |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 descending | |Fastair 345 снижавам |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 11 km from touchdown, | |height should be 550 m | |Fastair
345 намирате се на 11 km от | |точката на опиране, относителната |
|височина трябва да бъде 550 m |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 slightly left of track. | |Turn right heading 280 | |Fastair 345
отклонихте се вляво от | |правата, изпълнете завои надясно, | |курс 280 |

+-----+
+-----+
|Heading 280, Fastair 345 | |Курс 280 Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 10 km from touchdown, | |height should be 500 m | |Fastair
345 намирате се на 10 km от | |точката на опиране, относителната |
|височина трябва да бъде 500 m |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 |
+-----+
+-----+

|Fastair 345 9 km from touchdown, | |height should be 450 m. Heading
280| |is good | |Fastair 345 намирате се на 9 km от | |точката на опирание,
относителната | |височина трябва да бъде 450 m. Курс| |280 е правилен |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 8 km from touchdown, | |height should be 400 m. Cleared to |
|land, wind calm. Do not reply to | |further instructions | |Fastair 345 намирате
се на 8 km от | |точката на опирание, относителната | |височина трябва да
бъде 400 m. | |Кацане разрешено, вятър - тихо. Не | |потвърждавайте
следващите | |инструкции |

+-----+

+-----+

|Cleared to land, Fastair 345 | |Кацане разрешено, Fastair 345|

+-----+

+-----+

|7 km from touchdown, height should | |be 350 m | |7 km от точката на
опирание, | |относителната височина трябва да | |бъде 350 m |

+-----+

+-----+

|On track, turn right heading 272, 6| |km from touchdown, height should
be| |300 m | |На правата, завой надясно курс 272,| |6 km от точката на
опирание, | |относителната височина трябва да | |бъде 300 m |

+-----+

+-----+

|5 km from touchdown, height should | |be 250 m. On track | |5 km от
точката на опирание, | |относителната височина трябва да | |бъде 250 m. На
правата сте |

+-----+

+-----+

|4 km from touchdown, height should | |be 200 m. Check minimum descent
| |height | |Намирате се на 4 km от точката на | |опирание, относителната
височина | |трябва да бъде 200 m. Проверете | |минималната височина за
снижение |

+-----+

+-----+

|3 km from touchdown, height should | |be 150 m. On track | |Намирате се
на 3 km от точката на | |опирание, относителната височина | |трябва да бъде
150 m. На правата | |сте |

+-----+

+-----+

|2 km from touchdown, height should | |be 100 m | |2 km от точката на
опиране, | |относителната височина трябва да | |бъде 100 m. |

+-----+

+-----+

|On track, 1 km from touchdown, | |approach completed | |На правата, 1
km от точката на | |опиране, подхода завърши. |

+-----+

Чл. 236. Когато подходът за кацане с използване на обзорен радар завърши на разстояние 4 km от точката на опиране, проверките на необходимата височина и отдалечение от точката на опиране се извършват на всеки 2 km и пилотът потвърждава всяка инструкция на РП.

Раздел XIII

Радиотелефонна фразеология, използвана при летищно полетно-информационно обслужване

Чл. 237. (1) Ръководителят на полети, осъществяващ летищно полетно-информационно обслужване, предава информация на ВС за безопасното и ефективното изпълнение на полетите в летищната зона за полетно-информационно обслужване.

(2) Ръководителят на полети, осъществяващ полетно-информационно обслужване, не дава разрешения по КВД, инструкции и препоръки на ВС в полет.

(3) Ръководителят на полети, осъществяващ летищно полетно-информационно обслужване, препредава на ВС разрешения и инструкции, получени от орган за КВД или летищния оператор, като посочва наименованието на органа/оператора, предал това разрешение/инструкция.

(4) Позивната на органа, осигуряващ летищно полетно-информационно обслужване, се състои от името на летището и думите "AERODROME INFORMATION".

Чл. 238. (1) Ръководителят на полети, осъществяващ летищно полетно-информационно обслужване, получава от екипажа на ВС доклади за местоположението на ВС в летищната зона.

(2) В зависимост от информацията, предавана от РП на ВС и от въздухоплавателните средства на РП, екипажът на дадено ВС взема решение за рулиране, излитане, кацане или прелитане през летищната зона за полетно-информационно обслужване.

(3) Ръководителят на полети няма право да отказва вход в летищната зона за полетно-информационно обслужване на ВС. Летищният оператор може да забрани кацане на ВС на летището, като информира за това РП, който предава тази информация на ВС.

Чл. 239. Фразеологията, използвана при летищно полетно-информационно обслужване, се съдържа в табл. 17.

Таблица 17

Етапи от движението/полета на ВС	Фразеология на РП
Рулиране	(Aircraft callsign) taxi holding point (designation) runway (designation) via (route), surface wind (number) degrees (number) m/s or knots, QNH/QFE (pressure) hPa, left/right hand circuit. (Позивна на ВС) рулирайте до предварителен старт (идентификатор) за ПИК (идентификатор) по (маршрут за рулиране), приземен вятър (посока и скорост), QNH/QFE, летищен кръг на полетите с леви/десни завои. (Aircraft callsign) taxi to stand (designation) via (route). (Позивна на ВС) рулирайте до стоянка (идентификатор) по (маршрут за рулиране). (Aircraft callsign) taxi to (location). (Позивна на ВС) рулирайте до (определена позиция). (Aircraft callsign) after the (aircraft type) passing (e.g. left to right) taxi holding point (designation) runway (designation) surface wind (number) degrees (number) knots, QNH/QFE (pressure) hPa, left/right hand circuit. (Позивна на ВС) след (тип на ВС) преминаващ (от ляво на дясно) рулирайте до предварителен старт (идентификатор) за ПИК (идентификатор) приземен вятър (посока и скорост), QNH/QFE, летищен кръг на полетите с леви/десни завои. (Aircraft callsign) follow the (aircraft type)

	(position of aircraft). (Позивна на ВС) следвайте (тип на ВС) (позиция на ВС). (Aircraft callsign) hold position. (Позивна на ВС) спрете на място.
ВС на предварителен старт, готовност за излитане	(Aircraft callsign) hold position. (Позивна на ВС) спрете на място. (Aircraft callsign) take off at your discretion, surface wind (number) degrees (number) knots. (Позивна на ВС) излитане по ваша преценка, приземен вятър (посока и скорост). (Aircraft callsign) traffic is (traffic information) take off at your discretion, surface wind (number) degrees (number) knots.** (Позивна на ВС) (информация за летищното движение) излитане по ваша преценка, приземен вятър (посока и скорост). ** **Пилотите информират РП за предприеманите от тях маневри.
ВС на предварителен старт, рулиране обратно по ПИК, готовност за излитане	(Aircraft callsign) do you require to backtrack the runway?** (Позивна на ВС) желаете ли да рулирате обратно по ПИК?** **Пилотите информират РП за предприеманите от тях маневри.

Рулиране обратно по ПИК	(Aircraft callsign) report entering the runway. (Позивна на ВС) доложете излизане на ПИК. (Aircraft callsign) report lining up.** (Позивна на ВС) доложете заемане на изпълнителен старт.** (Aircraft callsign) traffic is (traffic information) report entering the runway and lining up.** (Позивна на ВС) (информация за летищното движение) доложете излизане на ПИК и заемане на изпълнителен старт.** (Aircraft callsign) the runway is occupied (details of traffic). Report lining up.** (Позивна на ВС) ПИК е заета (информация за ПИК). Доложете заемане на изпълнителен старт.** (Aircraft callsign) the (aircraft type) has landed to vacate and there is a (aircraft type) on a 2 mile final. Report lining up.** (Позивна на ВС) (тип на ВС) кацна и освобождава ПИК и (тип на ВС) е на 2 мили на финалната права. Доложете заемане на изпълнителен старт. ** (Aircraft callsign) backtrack as required, surface wind (number) degrees (number) knots, take off at your discretion.** (Позивна на ВС) рулирайте обратно по ПИК, приземен вятър (посока и скорост), излитане по ваша преценка.

	** Пилотите информират РП за предприеманите от тях маневри.
Пресичане на използваема ПИК	(Aircraft callsign) cross runway (designation) at (point of crossing). Report vacated.* (Позивна на ВС) пресечете ПИК (идентификатор) на/в (позиция на пресичането). Доложете освобождаване на ПИК.* (Aircraft callsign) cross, report vacated.* (Позивна на ВС) пресечете, доложете освобождаване.* (Aircraft callsign) negative, hold position, I will call you. (Позивна на ВС) не разрешавам, останете на място, ще Ви повикам. *Фразата "доложете освобождаване" може да бъде пропусната при условие, че РП има непрекъснат визуален контакт с ВС/автотранспортното средство.
След излитане	(Aircraft callsign) roger, report (downwind or position). (Позивна на ВС) разбрано, доложете (между втория и третия завой или друга позиция)

BC прелита през летищната зона за полетно-информационно обслужване	(Aircraft callsign) (traffic and aerodrome information), report entering/overhead/leaving. (Позивна на BC) (информация за въздушното движение и условията на летището), доложете влизане/прелитане/напускане.
BC навлиза в летищната зона за полетно-информационно обслужване за кацане на летището	(Aircraft callsign) runway (designation) left/right hand circuit, surface wind (number) degrees (number), QNH/QFE (pressure) (traffic information and essential aerodrome information as appropriate). (Позивна на BC) ПИК (идентификатор) летищен кръг на полетите с леви/десни завои, приземен вятър (посока и скорост), QNH/QFE, (информация за летищното движение и условията на летището).
BC навлиза в летищния кръг на полетите	(Aircraft callsign) roger, (traffic information) report downwind/ base/final. (Позивна на BC) разбрано, (информация за летищното движение) доложете между втория и третия/третия/финала.
BC докладва на финалната права	(If number 1 and runway is clear) (Aircraft callsign) land/touch and go at your discretion, surface wind (number) degrees (number) knots. OR (If aircraft has traffic ahead on final) (Aircraft callsign) roger, (number) aircraft ahead on final. OR

	(If the runway is occupied) (Aircraft callsign) the runway is occupied (traffic information). (При условие, че ВС е № 1 за кацане и ПИК е свободна) (Позивна на ВС) кацане/кацане с незабавно излитане по ваша преценка, приземен вятър (посока и скорост). ИЛИ (При условие, че ВС не е № 1 за кацане) (Позивна на ВС) разбрано, (брой) въздухоплавателни средства пред Вас на финалната права. ИЛИ (При условие, че ПИК е заета) (Позивна на ВС) ПИК е заета (информация за летищното движение).
ВС очаква обслужване по КВД	(Aircraft callsign) no ATC Service available. Flight Information Service only. (Позивна на ВС) КВД обслужване не се осигурява. Ще Ви бъде предоставено полетно-информационно обслужване.

чл. 240. Използването на фразеологията по чл. 239 е представено в следните примери:

+-----+

|L-NM taxi holding point C2, runway | |06 via taxiway C, surface wind 060°| |10 m/s, QNH 998 hPa, left hand | |circuit | |L-NM рулирайте до предварителен | |старт C2 за ПИК 06 по ПР C, | |приземен вятър 060° 10 m/s, QNH 998| |hPa, летищен кръг на полетите с | |леви завои |

+-----+

+-----+

|LZ-ANM ready to taxi | |LZ-ANM готов за рулиране |

+-----+

+-----+

|L-NM, Roger taxi holding point C2, | |runway 06 via taxiway C, QNH 998
| hPa | |L-NM, разбрано рулирам до | |предварителен старт C2 за ПИК 06 по|
|ПР C QNH 998 hPa |

+-----+

на предварителен старт:

+-----+

|L-NM hold position | |L-NM останете на място |

+-----+

+-----+

|L-NM C2 ready for take-off | |L-NM на C2 готов за излитане|

+-----+

+-----+

|L-NM, holding | |L-NM, изчаквам на място |

+-----+

когато ПИК е свободна:

+-----+

|L-NM traffic is a PA28 | |labeled downwind, take-off at your | |discretion,
surface wind 050° 10 kt| |L-NM, PA28 приближава третия завой,| |излитане
по Ваша преценка, приземен| |вятър 050° 10 kt |

+-----+

+-----+

|L-NM, Roger, taking-off | |L-NM, разбрано, излитам |

+-----+

+-----+

|L-NM, Roger, report downwind | |L-NM, разбрано, доложите по кръга |
|между втория и третия завой |

+-----+

+-----+

|L-NM, downwind to land | |L-NM, между втория и третия завой, |
|подхождам за кацане |

+-----+

+-----+

|L-NM, Roger, traffic is Cessna 172 | |base leg, report final | |L-NM,
разбрано, Cessna 172 | |изпълнява третия, доложите на | |финала |

+-----+

+-----+

|L-NM, Roger, wilco | |L-NM, разбрано, изпълнявам |

+-----+

+-----+

|L-NM land at your discretion, | |surface wind 050° 10 kt | |L-NM, кацане
по Ваша преценка, | |приземен вятър 050° 10 kt |

+-----+

+-----+

|L-NM, Roger | |L-NM, разбрано |

+-----+

след кацане:

+-----+

|L-NM Roger, after the Cessna 172 | |taxiing right to left, taxi to the |
|aeroclub, via taxiway C | |L-NM разбрано, след рулиращата от | |ляво на
дясно Cessna 172, рулирайте| |до аероклуба по ПР С |

+-----+

+-----+

|L-NM Roger, after the Cessna 172, | |taxi to the aeroclub, via taxiway C|
|L-NM разбрано, след Cessna 172, | |рулирам до аероклуба по ПР С |

+-----+

Чл. 241. За комуникация между РП и пилота при осигуряване на ОВД от
районен контролен център се използва следната примерна фразеология:

+-----+

|Fastair 345 maintain FL 280 expect | |descent after GRN | |Fastair 345
поддържайте FL 280 | |очаквайте снижение след GRN |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 request descent | |Fastair 345 разрешете снижение|

+-----+

+-----+

|Fastair 345 , Roger | |Fastair 345, разбрано |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 descend FL 160. Cross | |GOL FL 180 or above | |Fastair 345
снижавайте FL 160. | |Прелетете GOL на FL 180 или | |по-високо |

+-----+

+-----+

|Descend FL 160. Cross GOL FL 180 or| |above Fastair 345 | |Снижавам
FL 160. Прелитане на GOL | |на FL 180 или по-високо Fastair 345|

+-----+

+-----+

|Fastair 345 are you able to cross | |GOL at time 52 | |Fastair 345 можете
ли да прелетите | |GOL в 52-ра минута |

+-----+

+-----+

|Affirm Fastair 345 | |Потвърждавам Fastair 345 |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 cross GOL 52 or before | |Fastair 345 прелетете GOL в 52-ра
| |минута или по-рано |

+-----+
+-----+
|Cross GOL 52 or before Fastair 345 | |Прелитане на GOL в 52-ра
минута | |Fastair 345 |

+-----+
Чл. 242. За осигуряване на сепарация между ВС, РП при необходимост,
освен докладите за прелитане над задължителните точки за доклад
изисква от пилотите да дават допълнителна информация за
местоположението си:

+-----+
|Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 report ERDON | |Fastair 345 доложете ERDON |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 ERDON 47 FL 320 | |descending FL 300, abeam KTN 55 |
|Fastair 345 ERDON 47 FL 320 | |снижавам FL 300, траверс на KTN в | |55-та
минута |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Wilco Fastair 345 | |Изпълнявам Fastair 345 |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 report 25 miles DME | |from SOF | |Fastair 345 доложете 25
мили DME от| |SOF |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 report your DME | |distance from Sofia | |Fastair 345
доклажете отдалечение от| |София |
+-----+
+-----+
|Fastair 345 26 miles | |Fastair 345 26 мили |
+-----+
+-----+

|Fastair 345 report passing radial | |270 from Sofia VOR | |Fastair 345
доложете пресичане на | |радиал 270 от София VOR |

+-----+

+-----+

|Wilco Fastair 345 | |Изпълнявам Fastair 345 |

+-----+

чл. 243. (1) Екипажът на ВС иска разрешение от съответния орган за КВД да навлезе в контролирано въздушно пространство.

(2) Когато няма полетен план, пилотът включва в искането за вход във въздушно трасе/КВП информацията съгласно чл. 138 за полетен план от въздуха.

(3) Когато полетният план е представен преди полета, може да се съкрати искането за вход във въздушно трасе/КВП:

+-----+

|LZ-ABB cleared at time 42 from 8 | |miles northeast of PODIN to
ADORU | |via A4, maintain FL 100, squawk | |3407 | |LZ-ABB разрешавам
вход в | |контролирано въздушно пространство | |в 42-ра минута от 8 мили |
|североизточно от PODIN към ADORU по| |трасе A4 на FL 100, втори
код | |3407 |

+-----+

+-----+

|Sofia Control LZ-ABB request | |clearance to enter controlled | |airspace
northeast of PODIN at FL | |100 at time 42 | |София Контрол LZ-ABB
разрешете вход| |в контролирано въздушно | |пространство североизточно
от PODIN| |на FL 100 в 42-ра минута |

+-----+

+-----+

Cleared at time 42 from 8 miles		northeast of PODIN to ADORU via A4,		
maintain FL 100, squawk 3407,		LZ-ABB		Разрешен вход в контролирано
въздушно пространство в 42-ра от 8		мили североизточно от PODIN към		
ADORU по трасе A4 на FL 100,		втори код 3407, LZ-ABB		

+-----+

+-----+

|LZ-ABB correct |

+-----+

чл. 244. Разрешението за вход в контролирано въздушно пространство в зависимост от въздушната обстановка може да се даде веднага от РП:

+-----+

|LZ-ABB remain outside controlled | |airspace expect clearance at 55 | |LZ-ABB останете извън | |контролираното въздушно | |пространство очаквайте разрешение в | |55-та |

+-----+

+-----+

|Remaining outside controlled | |airspace LZ-ABB | |Оставам извън контролираното | |въздушно пространство LZ-ABB |

+-----+

Чл. 245. Когато желаното от ВС полетно ниво е заето, РП при възможност предлага алтернативно полетно ниво на ВС:

+-----+

|LZ-ABB request FL 240 | |LZ-ABB разрешете FL 240 |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB unable approve FL 240, FL | |220 available | |LZ-ABB, FL 240 е заето, FL 220 е | |свободно |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB accept FL 220 | |LZ-ABB приемам FL 220 |

+-----+

Чл. 246. (1) Ръководителят на полети предава на екипажа на ВС определена точка, през която да напусне контролираното въздушно пространство, заедно с инструкции за осигуряване на сепарация:

+-----+

|LZ-ABB cleared to leave controlled | |airspace northeast of PODIN at FL | |100 whilst in controlled airspace | |LZ-ABB разрешено е да напуснете КВП | |североизточно от PODIN поддържайте | |FL 100, до напускане на КВП |

+-----+

+-----+

|Cleared to leave controlled | |airspace northeast of PODIN at FL | |100 in controlled airspace LZ-ABB | |Разрешено е напускането на | |контролираното въздушно | |пространство североизточно от PODIN | |поддържам FL 100 до напускане на | |КВП, LZ-ABB |

+-----+

(2) Пилотът може да поиска разрешение за напускане на контролираното въздушно пространство в снижение:

+-----+

|LZ-ABB cleared to leave controlled | |airspace by descent. Report passing | |altitude 7000 feet the Plovdiv QNH | |is 1008 | |LZ-ABB разрешавам

напускане на КВП | чрез снижение. Доложете пресичане | на абсолютна височина 7000 ft по | налягане на Пловдив 1008 |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB request permission to leave | controlled airspace by descent |
|LZ-ABB разрешете напускане на | контролираното въздушно |
|пространство чрез снижение |

+-----+

чл. 247. Пилотът на ВС, изпълняващо полет извън контролирано въздушно пространство, иска разрешение от съответния орган за КВД за пресичане на въздушно трасе:

+-----+

|Sofia Control LZ-ABB request | crossing of A4 at PODIN | София
Контрол LZ-ABB разрешете | пресичане на А4 в точка PODIN |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB Sofia Control pass your | message | LZ-ABB София Контрол
предайте | вашето съобщение |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB T67 from Burgas, 20 miles | north of PODIN, heading 220 FL
80 | IMC request crossing clearance of | Airway A4 at PODIN FL 80 at 1033 |
|LZ-ABB T67 от Бургас, 20 мили | северно от PODIN курс 220 FL 80 ПМУ |
|разрешете пресичане на въздушно | трасе А4 в точка PODIN на FL 80 в |
|1033 |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB cleared to cross A4 at | PODIN, maintain FL 80 whilst in |
|controlled airspace. Report | entering the airway | LZ-ABB разрешавам
пресичане на А4 в | точка PODIN, поддържайте FL 80 през |
|контролираното въздушно | пространство. Доложете навлизане в |
|въздушното трасе |

+-----+

+-----+

|Cleared to cross A4 at PODIN | maintain FL 80 in controlled | airspace.
Wilco. LZ-ABB | Разрешено е пресичането на А4 в | точка PODIN
поддържам FL 80 в | контролираното въздушно | пространство.
Изпълнявам. LZ-ABB |

+-----+

чл. 248. (1) Когато се налага ВС да изчака по маршрута, РП дава инструкции за забавяне и съобщава времето, в което може да се очаква разрешение за продължаване на полета.

(2) Причината за забавянето по ал. 1 се съобщава от РП на ВС:

+-----+
LZ-ABB hold at ALIVI FL 170 expect		onward clearance at 03, landing
delays at Burgas 20 minutes		LZ-ABB изчакайте над ALIVI FL 170,
очаквайте следващо разрешение в		03-та, закъснение на кацанията в
Бургас с 20 минути		

+-----+
+-----+
|Hold at ALIVI FL 170 expect onward | |clearance at 03 LZ-ABB |
|Изчаквам над ALIVI FL 170, очаквам | |следващо разрешение в 03-та
|минута, |LZ-ABB |

+-----+

Раздел XV

Радиотелефонна фразеология при осигуряване на ОВД в състояние на бедствие и спешност

чл. 249. В състояние на бедствие се използва следната фразеология:

+-----+
|MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Varna Tower| |LZ-ABB C550 engine
on fire losing | |height intend an immediate forced | |landing 20 miles south of
Varna. | |Passing 3000 feet heading 360 3 | |people on board | |МЕЙДЕЙ,
МЕЙДЕЙ, МЕЙДЕЙ, Варна Кула | |LZ-ABB C550 пожар в двигателя губя |
|височина кацам принудително на 20 | |km южно от Варна. Пресичам 3000
ft | |курс 360, трима човека на борда |

+-----+
+-----+
|LZ-ABB Varna Tower roger | |MAYDAY.....(any pertinent | |information)
| |LZ-ABB Варна Кула разбрано | |МЕЙДЕЙ....(друга уместна информация)|

+-----+
+-----+
|LZ-ABB Varna Tower roger MAYDAY | |cleared straight-in runway 09,
wind | |360°, 10 kt, QNH 1010, you are | |number one | |LZ-ABB Варна Кула
разбрано МЕЙДЕЙ | |разрешавам подход от права на ПИК 09| |вятър 360°,
10 kt, QNH 1010, вие сте| |номер едно |

+-----+
+-----+
|MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Varna Tower| |LZ-ABB C172 engine
failed. Will | |attempt to land Varna, 10 miles | |south, 4000 ft heading 360 |
|МЕЙДЕЙ, МЕЙДЕЙ, МЕЙДЕЙ Варна Кула | |LZ-ABB C172 отказ на

двигателя. Ще | |опитам да кацна на Варна, 10 NM | |южно, 4000 ft курс 360
|

+-----+
Чл. 250. (1) Аеронавигационна станция или ВС, получила/о информация, че друго ВС или плавателен съд търпят бедствие, разпространяват информацията до всички станции, които могат да окажат съдействие.

(2) В съобщението по ал. 1 ясно и недвусмислено се посочва ВС/плавателният съд, който търпи бедствие:

+-----+
|MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Gorna | |Oryahovitsa Tower LZ-
ABB have | |intercepted MAYDAY from G-BJRD I | |say again G-BJRD Cessna
172 engine | |failure forced landing 10 miles | |west of DELIN, 5000 feet |
|descending, heading 120 | |МЕЙДЕЙ, МЕЙДЕЙ, МЕЙДЕЙ, Горна |
|Оряховица Кула, LZ-ABB приех МЕЙДЕЙ| |от G-BJRD повтарям G-BJRD
Чесна 172| |отказ на двигателя принудително | |кацане 10 мили западно от
DELIN , | |снижава 5000 ft, курс 120 |

+-----+
+-----+
|LZ-ABB Gorna Oryahovitsa Tower roger| |your relayed MAYDAY from
G-BJRD | |LZ-ABB Горна Оряховица Кула разбрано| |МЕЙДЕЙ от G-BJRD
|

+-----+
Чл. 251. (1) Въздухоплавателно средство, търпящо бедствие, или органът за ОВД, контролиращ това ВС, може да въведе период на радиомълчание за всички ВС на тази честота или за конкретно ВС, което пречи на радиообмена.

(2) Въздухоплавателно средство, на което е наложено радиомълчание, възобновява предаването на съобщения, след като получи информация, че състоянието на бедствие е отменено.

(3) При изпълнение на разпоредбата по ал. 1 се използва следната фразеология:

+-----+
|All stations Sofia Tower stop | |transmitting. MAYDAY | |До всички
станции София Кула | |прекратете предаванията. МЕЙДЕЙ |

+-----+
Или
+-----+
|LZ-AAB stop transmitting. MAYDAY | |LZ-AAB прекратете
предаванията. | |МЕЙДЕЙ |

+-----+
Чл. 252. Аеронавигационната станция, потвърдила получаването на съобщение за бедствие, при необходимост може да даде инструкции на

останалите ВС да преминат на друга честота, за да не смущават предаванията от/към ВС, търпящо бедствие:

+-----+
|MAYDAY LZ-AAB. All other aircraft | |contact Sofia Tower on 118,1 |
|МЕЙДЕЙ LZ-AAB. Всички останали ВС | |работете със София Кула на
118,1 |

+-----+
чл. 253. Когато ВС вече не се намира в бедствено положение, пилотът предава съобщение, отменящо състоянието на бедствие:

+-----+
|L-OC runway 27 cleared to land. | |Surface wind 320° 6 kt | |L-OC ПИК
27 кацане разрешено. | |Приземен вятър 320° 6 kt |

+-----+
+-----+
|Sofia Tower LZ-BOC cancel MAYDAY, | |engine restarted, runway in
sight. | |Request landing | |София Кула LZ-BOC отменям МЕЙДЕЙ, |
|двигателя е рестартиран, наблюдавам | |ПИК. Разрешете кацане |

+-----+
+-----+
|Runway 27 cleared to land L-OC| |ПИК 27 кацане разрешено L-OC |
+-----+

чл. 254. Когато на органа за ОВД, контролиращ ВС, търпящо бедствие, стане известно, че ВС вече не е в бедствено състояние, той предава съобщение за възобновяване на нормалната работа:

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

+-----+
чл. 255. Фразеология за предаване на съобщения за спешност:

+-----+
|PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN Sofia | |Tower LZ-BOC 2000 m,
heading 190, | |VMC unsure of my position request | |landing at Sofia | |ПАН
ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН София | |Кула LZ-BOC 2000 m курс 190,
ВМУ, | |не съм уверен за местоположението | |си разрешете кацане в София
|

+-----+
+-----+
|L-OC fly heading 160 |

+-----+

+-----+

|Heading 160 L-OC |

+-----+

+-----+

|PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN Sofia | |Tower LZ-BOC 10 km north, at 1000 m| |passenger with suspected heart | |attack request priority landing | |ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН София | |Кула LZ-BOC на 10 km северно | |височина 1000 m има пътник с | |възможен сърдечен пристъп, | |разрешете кацане с предимство |

+-----+

+-----+

|L-OC Sofia Tower number 1 visual | |approach runway 27 wind 320° 6 m/s | |ambulance requested | |L-OC София Кула номер 1 за кацане, | |визуален подход за ПИК 27, вятър | |320° 6 m/s, извикана е линейка |

+-----+

+-----+

|Runway 27 L-OC | |ПИК 27 L-OC |

+-----+

+-----+

|PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN Sofia | |Tower LZ-ABB intercepted urgency | |call from G-BBCC C172 passenger | |with suspected heart attack request| |priority landing at Sofia. His | |position 10 km north, at 1000 m VFR| |ПАН ПАН, ПАН ПАН, ПАН ПАН София | |Кула LZ-BOC прехванах спешно | |повикване от G-BBCC C172 има пътник| |с възможен сърдечен пристъп, желае | |кацане с предимство в София . | |Неговото местоположение е 10 km | |северно височина 1000 m полет във | |ВМУ |

+-----+

+-----+

|L-BB Roger | |L-BB Разбрано |

+-----+

+-----+

|G-BBCC Sofia Tower runway 27 wind | |320° 6 kt QNH 1009 traffic nil | |G-BBCC София Кула ПИК 27 вятър 320° | |6 kt QNH 1009 няма ВС |

+-----+

Чл. 256. когато ВС съобщи, че изпълнява аварийно снижение, РП предприема всички възможни мерки за осигуряване на безопасност на другите ВС:

+-----+

|LZ-BOC engine failure emergency | |descent heading 120 | |LZ-BOC отказ на двигател аварийно | |снижение курс 120 |

+-----+

+-----+

|L-OC Roger | |L-OC разбрано |

+-----+

+-----+

|All stations emergency descent at | |Gateway, all aircraft below FL 330 |
|within 20 km of Gateway, leave A1 to| |the north immediately | |До всички
станции, аварийно снижение| |на Gateway всички ВС, намиращи се на|
|трасе Алфа 1 под FL 330, в пределите| |на 20 km от Gateway незабавно |
|напуснете трасе Алфа 1 на север |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB decompression emergency | |descent to 10000 ft request QNH |
|LZ-ABB разхерметизация, аварийно | |снижение до 10000 ft дайте ми QNH
|

+-----+

+-----+

|L-BB stop descent at 12000 ft | |traffic at 11000 ft QNH 1007 |
|acknowledge | |L-BB спрете снижение на 12000 ft ВС | |на 11000 ft QNH
1007, потвърдете |

+-----+

+-----+

|L-BB will maintain 12000 ft QNH | |1007 request further descent when |
|available | |L-BB ще поддържам 12000 ft QNH 1007| |искам последващо
снижение, когато е| |възможно |

+-----+

Раздел XVI

Фразеология, използвана в различни случаи при ОВД

Чл. 257. Пилотите на ВС, които изпълняват полети по ПВП или визуални
подходи, са отговорни за поддържане на дистанция между ВС, като РП
информира пилотите за необходимите интервали между ВС:

+-----+

|Fastair 345 caution wake turbulence| |the recommended spacing is 6 miles
| |Fastair 345 внимание турбулентна | |следа препоръчаната дистанция е 6 |
|мили |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 |

+-----+

Чл. 258. когато има прогноза за срез на вятъра или ВС съобщи за
такова явление, РП предупреждава другите ВС, докато някое ВС не
съобщи за отпадане на това явление:

+-----+
|LZ-ABB at 0745 a departing B757 | |reported windshear at 800 feet. |
|Airspeed loss 20 kt, strong right | |drift | |LZ-ABB в 0745 B757 докладва срез
на |вятъра на 800 ft. Загуба на скорост| |с 20 kt силно отнасяне на дясно |
+-----+

Раздел XVII

Фразеология при използване на 8,33 kHz комуникационно оборудване

Чл. 259. При необходимост РП проверява вида на комуникационното оборудване (8,33 kHz или 25 kHz), като използва следната фразеология:

1. запитване за вида на комуникационното оборудване:

+-----+
|Fastair 345 affirm eight point | |three three | |Fastair 345 потвърждавам
8,33 kHz |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 confirm eight point | |three three | |Fastair 345 доложите |
|радиооборудване за 8,33 kHz |

+-----+
или
+-----+
|Fastair 345 negative eight point | |three three | |Fastair 345 не съм
оборудван с 8,33| kHz |

+-----+
или
+-----+
|Fastair 345 UHF equipped Fastair | |345 UHF оборудване |

2. информация от пилота за статус "8,33 kHz EXEMPTED"
(изключение):

+-----+
|Fastair 345 confirm eight point | |three three | |Fastair 345 доложите
наличие на | радиооборудване за 8,33 kHz |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 exempted eight point | |three three | |Fastair 345 освободен от
8,33 kHz |

+-----+

3. даване на инструкции при липса на 8,33 kHz оборудване:

+-----+

|Fastair 345 (clearance/ | |instruction) due eight point three | |three
requirement | |Fastair 345 (разрешение/инструкция)| |поради изискване за
8,33 kHz | |оборудване |

+-----+

4. предаване на отговорността за КВД и/или смяна на
комуникационния канал:

+-----+

|Fastair 345 contact (unit call | |sign) 132,430 | |Fastair 345 връзка на
(позивна на | |органа за ОВД) 132,430 |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 at (or over) (time or | |place) contact (unit call sign) | |132,430 |
|Fastair 345 на или над (време или | |местоположение) връзка на (позивна |
|на органа за ОВД) 132,430 |

+-----+

+-----+

|Fastair 345 if no contact | |(instructions) | |Fastair 345 ако не можете да |
|установите комуникация (инструкции)|

+-----+

+-----+

|Fastair 345 stand by 132,430 for | |(unit call sign) | |Fastair 345 изчакайте
на 132,430 за| |(позивна на органа за ОВД) |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB request change to 132,430 | |LZ-ABB искам прехвърляне на
132,430|

+-----+

+-----+

|L-BB frequency change approved | |L-BB смяната на честотата е |
|разрешена |

+-----+

или:

+-----+

|LZ-ABB monitor (unit call sign) | |132,430 | |LZ-ABB прослушвайте
(позивна на | |органа за ОВД) 132,430 |

+-----+

+-----+

|LZ-ABB monitoring 132,430 | |LZ-ABB прослушвам 132,430 |

+-----+

или:

+-----+

|LZ-ABB when ready contact (unit | |call sign) 132,430 | |LZ-ABB при
готовност връзка на | |(позивна на органа за ОВД) 132,430 |

+-----+

или:

+-----+

|LZ-ABB remain this frequency | |LZ-ABB останете на тази честота|

+-----+

Раздел XVIII

Фразеология при полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация

чл. 260. (1) По време на полет във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (RVSM) или при вертикално пресичане на това въздушно пространство от ВС, което не е оборудвано за полети в RVSM въздушно пространство, пилотът докладва на РП, че ВС е необорудвано в следните случаи:

1. при установяване на първоначален контакт с всеки орган за ОВД;
2. заедно с всяко искане за промяна на полетното ниво;
3. при всяко повторение (read-back) на инструкциите за промяна на полетното ниво.

(2) При изпълнение на полети в RVSM въздушно пространство пилотите и РП използват следната фразеология за:

1. определяне RVSM статуса на ВС:

+-----+

|Fastair 345 confirm RVSM approved | |Fastair 345 потвърдете
наличието на| |оборудване за полети в RVSM | |въздушно пространство |

+-----+

+-----+

|Negative RVSM Fastair 345 | |Не съм оборудван за полети в RVSM |
|въздушно пространство Fastair 345 |

+-----+

или

+-----+

|Affirm RVSM Fastair 345 | |Потвърждавам оборудване за полети в|
|RVSM въздушно пространство Fastair | |345 |

+-----+

или

+-----+
|Negative RVSM state aircraft | |Fastair 345 | |Не съм оборудван за полети в RVSM | |въздушно пространство, държавно ВС | |Fastair 345 |

+-----+
2. отказ на разрешение за вход в RVSM въздушно пространство:

+-----+
|Fastair 345 unable issue clearance | |into RVSM airspace maintain (or | |descend or climb) FL | |Fastair 345 не разрешавам вход в | |RVSM въздушно пространство | |поддържайте (снижавайте или | |набирайте) FL |

+-----+
3. докладване невъзможност за спазване на изискванията за поддържане на полетното ниво поради силна турбуленция:

+-----+
|LZ-ABB unable RVSM due turbulence | |LZ-ABB не съм в състояние да | |поддържам зададената височина | |поради турбуленция |

+-----+
4. докладване деградация на оборудването за полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация:

+-----+
|LZ-ABB unable RVSM due equipment | |LZ-ABB не съм в състояние да | |продължа полета в RVSM въздушно | |пространство поради деградация на | |оборудването |

+-----+
5. проверка готовността на пилота да възобнови полета в RVSM въздушно пространство:

+-----+
|Fastair 345 report when able to | |resume RVSM | |Fastair 345 доложете готовност за | |продължаване на полета в RVSM | |въздушно пространство поддържайте |

+-----+
6. докладване готовност за продължаване на полета в RVSM въздушно пространство:

+-----+
|LZ-ABB ready to resume RVSM | |LZ-ABB готов съм да продължа
полета| |в RVSM въздушно пространство |
+-----+

Раздел XIX

Фразеология при изпълнение на полети по зонална навигация

чл. 261. Когато се изпълняват полети по трасета за зонална навигация (RNAV), както и RNAV схеми за отлитане и долитане, се използва следната фразеология:

1. при невъзможност за изпълнение на назначената схема за отлитане/долитане пилотът незабавно информира РП:

+-----+
LZ-ABB unable (designator)		departure (or arrival) due RNAV		type
LZ-ABB не съм в състояние да		изпълня (наименование на схемата за		
отлитане/долитане) поради типа на		RNAV оборудването		
+-----+

или

+-----+
|LZ-ABB unable (designator) | |departure (or arrival) (reasons) | |LZ-ABB
не съм в състояние да | |изпълня (наименование на схемата за|
|отлитане/долитане) (причини) |
+-----+

2. в случаите, когато РП не може да даде разрешение за исканата от пилота схема за отлитане/долитане:

+-----+
|Fastair 345 unable to issue | |(designator) departure (or arrival)| |(reasons) |
|Fastair 345 не мога да Ви разреша | |(наименование на схемата за |
|отлитане/долитане) (причини) |
+-----+

3. за проверка на готовността на пилота да изпълни определена RNAV схема за отлитане/долитане:

+-----+
|Fastair 345 advise if able | |(designator) departure (or arrival)| |Fastair 345
можете ли да изпълните | |(наименование на схемата за |
|отлитане/долитане) |
+-----+

4. при деградация на системата за зонална навигация:

+-----+
|LZ-ABB unable RNAV due equipment | |LZ-ABB не съм в състояние да
| поддържам зонална навигация поради | |деградиране на оборудването |

+-----+
Чл. 262. Ръководителят на полети дава инструкция на ВС за изпълнение на полет по паралелна на разрешения маршрут пътна линия (tactical parallel offset) само след като провери, че оборудването на ВС позволява изпълнението на тази процедура.

+-----+
|Fastair 345 advise if able to | |proceed parallel offset | |Fastair 345 можете
ли да следвате | |паралелно на разрешения маршрут |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 proceed offset | |(distance) right/left of (route) | |(track) [at
(significant point or | |time)] [until (significant point or| |time)] | |Fastair 345
следвайте паралелно на | |(разстояние) вляво/вдясно на | |(маршрута или
пътната линия) от | |(навигационна точка или от | |определено време) до
(навигационна | |точка или от определено време) |

+-----+
+-----+
|Fastair 345 cancel offset | |(instructions to rejoin cleared | |flight route or
other information).| |Fastair 345 прекратете полета по | |паралелна пътна
линия (даване на | |инструкции за връщане към маршрута | |по полетен план
или друга | |информация) |

+-----+

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. По смисъла на тази инструкция:

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

2. "Автоматично летищно информационно обслужване (АТИС). Automatic terminal information service (ATIS)" е денонощно или в определен период от денонощието автоматично предоставяне на определена текуща информация на кацащи и излитащи ВС.

3. "Аеронавигационна информация и публикация (АИП). Aeronautical Information Publication (AIP)" е публикация, издавана или одобрявана от държавата, съдържаща дългосрочна аеронавигационна информация, имаща важно значение за въздушната навигация.

4. "Аеронавигационна станция. Aeronautical station" е наземна станция за аеронавигационно подвижно обслужване. В някои случаи аеронавигационната станция може да бъде разположена на борда на плавателен съд или на платформа в морето.

5. "Аеронавигационна неподвижна станция. Aeronautical fixed station" е неподвижна станция за телекомуникационно обслужване.

6. "Аеронавигационно неподвижно обслужване. Aeronautical fixed service (AFS)" е телекомуникационно обслужване между определени неподвижни пунктове, което е предназначено за осигуряване на безопасността на въздушната навигация и редовността, ефективността и икономичността на въздухоплавателните услуги.

7. "Аеронавигационно подвижно обслужване. Aeronautical mobile service" е телекомуникационно обслужване между аеронавигационните станции и станциите на ВС или между станциите на ВС. В този вид обслужване могат да участват станциите на средствата за спасяване и аварийни радиопредаватели за указване на местоположение, които работят на специалните честоти, използвани при бедствие.

8. "Бордна система за избягване на сблъскване. Airborne collision avoidance system (ACAS/TCAS)" е система на борда на ВС, използваща сигналите от транспондера за вторична радиолокация, функционираща независимо от наземното оборудване, предоставяща на пилота информация за потенциално конфликтна ситуация с ВС, оборудвани с транспондери за вторична радиолокация.

9. "Визуален подход. Visual approach" е подход на ВС, изпълняващо полет по правилата за полети по прибори, когато цялата процедура за подход по прибори или част от нея не се изпълнява и подходът се изпълнява с визуално наблюдение на терена.

10. "Визуални метеорологични условия (ВМУ). Visual meteorological conditions (VMC)" са метеорологични условия, изразени в стойности на видимост, разстояние до облаците и таван на облачността, съответстващи на установените минимуми или по-високи от тях.

11. "Въздухоплавателно средство (ВС). Aircraft" е всяко средство, което може да получи поддържане в атмосферата за сметка на реакцията на въздуха, освен реакцията на въздуха от земната повърхност.

12. "Въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация. RVSM въздушно пространство. Reduced Vertical Separation Minimum Airspace" е частта от обслужваното гражданско въздушно пространство от полетно ниво (ешелон) 290 до полетно ниво (ешелон) 410 включително.

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

14. "Граница за действие на разрешението. Clearance limit" е точка, до която даденото на ВС разрешение е валидно.

15. "Завой за излизане на правата за кацане. Base turn" е завой, изпълняван от ВС по време на началния етап на подхода, между края на пътната линия за отлитане и началото на пътната линия на междинния или финалния подход. Направленията на тези пътни линии не са противоположни. Завоите за излизане на правата за кацане могат да се изпълняват както в хоризонтален полет, така и в снижение съгласно предвидената процедура.

16. "Зонална навигация. Area navigation (RNAV)" е метод за навигация, който позволява на въздухоплавателното средство да изпълнява полет по всяка желана траектория в границите на зоната на действие на навигационните средства или в границите, определени от възможностите на автономни средства, или при комбинация от двете.

17. "Инструкции по контрол на въздушното движение (КВД инструкции). Air traffic control instructions" са инструкции, давани от органите за контрол на въздушното движение, изискващи предприемане на конкретни действия от пилота. За удобство терминът "КВД инструкции" се заменя с термина "инструкции", когато се използва в съответния контекст.

18. "Информация за трафик. Traffic information" е информация, давана от органа за обслужване на въздушното движение, предупреждаваща пилота за други известни или наблюдавани ВС в полет или движещи се по маневрената площ на летището, които могат да се намират близо до неговото местоположение или набеязан маршрут за полет, и помагаща на пилота за предотвратяване на сблъскване.

19. "Канал за комуникация "земя-въздух". Channel" е установена практика за наименоване на честота.

Например: канал 132,015 е наименование на честота 132,0166 MHz.

20. "Комуникация "въздух-земя". Air-ground communication" е двустранна комуникация между ВС и станции или пунктове, разположени на земната повърхност.

21. "Контрол на въздушното движение (КВД). Air traffic control service" е обслужване, осъществявано с цел:

а) предотвратяване на сблъскване между ВС, както и между ВС и препятствия на маневрената площ;

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

22. "Контрол на летищното движение. Aerodrome control service" е КВД обслужване на летищното движение.

23. "Контролирано въздушно пространство. Controlled airspace" е пространство с определени размери, в границите на което се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение съгласно класификацията на въздушното пространство.

24. "Контролна радиостанция "въздух-земя". Air-ground control radio station" е аеронавигационна телекомуникационна станция, предназначена за осигуряване на комуникациите, отнасящи се до провеждането на полетите и контрола на ВС в даден район.

25. "Курс. Heading" е направление, в което се намира надлъжната ос на ВС, изразявано в градуси спрямо северното направление на истинския, магнитния, компасния или условния меридиан.

26. "Летищен кръг на полетите. Aerodrome traffic circuit" е установен маршрут за полети на ВС в околността на летището.

27. "Летищен контролиран район. Terminal control area (ТМА)" е контролиран район, установен в място на събиране на трасета за обслужване на въздушното движение в районите на едно или няколко големи летища.

28. "Летищна контролна кула. Aerodrome control tower (TWR)" е орган за контрол на летищното движение.

29. "Летищно движение. Aerodrome traffic" е всяко движение по маневрената площ на летището и всички полети на ВС в околността на летището. Въздухоплавателно средство е в околността на летище, когато изпълнява полет по летищния кръг на полетите, влиза или излиза от него.

30. "Маневрена площ. Manoeuvring area" е част от летище, предназначена за излитане, кацане и рулиране на ВС освен пероните.

31. "Места за изчакване до ПИК (предварителен старт). Runway-holding position" са места, определени за предпазване на повърхността на ПИК, свободна от препятствия, и за предпазване на чувствителната/критичната зона на инструменталните системи за кацане (ILS/MLS), на които рулиращите ВС и превозни средства спират и изчакват, освен ако не са получили други инструкции от летищната контролна кула.

32. "Място за изчакване при рулиране. Intermediate holding position" е определено място, предназначено за контрол на движението по маневрената площ, на което рулиращите ВС и транспортни средства спират и изчакват, когато са получили инструкцията за това от летищната контролна кула.

33. "Намален минимум за вертикална сепарация. Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)" е минимум за вертикална сепарация от 300 m (1000 ft), която се прилага от полетно ниво 290 до полетно ниво 410 включително на базата на Споразумението за въздушна навигация в Европейския регион.

34. "Обслужване на въздушното движение (ОВД). Air traffic service (ATS)" е общ термин, с който в конкретния случай се означава полетно-информационно обслужване, аварийно оповестително обслужване, консултативно обслужване на въздушното движение, контрол на

въздушното движение - контрол на района, контрол на подхода, контрол на летищното движение.

35. "Обявени разстояния (Declared distances)" са:

а) "разполагаема дължина за разбег (TORA)" - дължината на ПИК, която се обявява като разполагаема и пригодна за разбега на самолета, извършващ излитане;

б) "разполагаема дължина за излитане (TODA)" е разполагаемата дължина за разбег плюс дължината на зоната, свободна от препятствия (ако е предвидена такава зона);

в) "разполагаема дължина за прекъснато излитане (ASDA)" е разполагаемата дължина за разбег плюс дължината на крайната зона за спиране (ако е предвидена);

г) "разполагаема дължина за кацане (LDA)" е дължината на ПИК, която се обявява за разполагаема и пригодна за пробег на самолета след кацане.

36. "Относителна височина. Height" е вертикалното разстояние до ниво, точка или обект, приет за точка, измерено от указано изходно ниво.

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

38. "Позивна на ВС. Aircraft call sign" е група буквено-цифрови знаци, използвани за разпознаване на ВС при комуникацията "въздух-земя".

39. "Полет по ПВП. VFR flight" е полет, изпълняван в съответствие с правилата за визуални полети.

40. "Полет по ППП. IFR flight" е полет, изпълняван в съответствие с правилата за полети по прибори.

41. "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 ВС.

42. "Полетно-информационно обслужване. Flight information service" е обслужване, осъществявано с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасно и ефективно изпълнение на полетите.

43. "Полетно ниво (Ешелон). Flight level" е повърхност на постоянно атмосферно налягане, измервано с барометричен висотомер, отнесена към установената стойност на налягане 1013,2 hPa (хектопаскала) и отделена от други такива повърхности посредством определени интервали от налягане.

Барометричният висотомер се калибрира в съответствие със стандартна атмосфера, като при поставяне на:

а) QNH - показва абсолютна височина;

б) QFE - показва относителна височина над опорната QFE точка;

в) 1013,2 hPa - обозначава полетно ниво.

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

44. "ППП. IFR" е съкращение, използвано за обозначаване на правила за полети по прибори.

45. "Праг на ПИК. Threshold" е началото на участъка от пистата за излитане и кацане, който се използва за кацане.

46. "Предаване на "Блинд". Blind transmission" е предаване от една станция на друга в условия, при които не може да бъде установена двустранна комуникация, но се предполага, че търсената станция е в състояние да приеме съобщенията.

47. "Процедура за изчакване. Holding procedure" е предварително определена маневра, позволяваща на ВС да остане в пределите на определено въздушно пространство в очакване на следващо разрешение.

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

49. "Работна площ. Movement area" е част от летището, предназначена за излитане, кацане и рулиране на ВС, състояща се от маневрената площ и перона (пероните).

50. "Радарно обслужване. Radar service" е термин, използван за обозначаване на обслужване, осигурявано непосредствено с помощта на радар.

51. "Радиотелефония. Radiotelephony" е вид радиокомуникация, предназначена основно за обмен на информация в речева форма.

52. "Разрешение по контрол на въздушното движение (КВД разрешение). Air traffic control clearance" е разрешение, дадено на ВС да действа съгласно условия, определени от орган за контрол на въздушното движение. За удобство терминът "КВД разрешение" се заменя с термина "разрешение", когато се използва в съответния контекст. Терминът "разрешение" може да се употребява с обозначаване на етапите от полета, към които се отнася - "за рулиране", "за излитане", "за отлитане", "за полет по маршрут", "за долитане" или "за кацане".

53. "Районен контролен център. Area control center (ACC)" е орган за осигуряване контрол на въздушното движение на контролирани полети в контролираните райони под негова юрисдикция.

54. "Рулиране. Taxi" е движение на ВС на собствена тяга по повърхността на летището, освен излитане и кацане.

55. "Рулиране по въздуха. Air-taxi" е движение на хеликоптер или друго вертикално излитащо и кацащо ВС над повърхността на летището, обикновено при наличие на земен ефект, и с пътна скорост, по-малка от 37 км/ч (20 kt). Височината може да варира, като някои вертолети може да изискват рулиране по въздуха на относителна височина, по-голяма от

8 m (25 ft), за намаляване на турбуленцията, предизвикана от земния ефект, или за осигуряване на достатъчна височина при превоз на окачени товари.

56. "Ръководител на полети (ПП). Controller" е лице с определена квалификация, което има свидетелство за правоспособност и е упълномощено да осъществява обслужване на въздушното движение.

57. "Сепариране. Separation" е общ термин, който означава установяване на определени интервали между ВС, нива или пътни линии.

58. "Статус на ВС за полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация. RVSM status" е термин за обозначаване на пригодността на ВС за полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация. Този статус може да бъде:

а) "въздухоплавателно средство, сертифицирано за полети в RVSM въздушно пространство; RVSM approved" е ВС, което има валиден държавен сертификат за полети в RVSM въздушно пространство;

б) "въздухоплавателно средство, несертифицирано за полети в RVSM въздушно пространство; NON-RVSM approved" е ВС, което няма валиден държавен сертификат за полети в RVSM въздушно пространство.

59. "Трасе за зонална навигация (RNAV trace). Area navigation route" е маршрут, определен за ВС, които могат да прилагат зонална навигация.

60. "Финален подход. Final approach" е тази част от процедурата за подход по прибори, която започва от точката за финален подход или където такава не е определена:

а) в края на последния завой за излизане на правата за кацане; или

б) от точката за влизане в последната пътна линия, указана в процедурата за подход, и завършва в точка, от която:

- може да се извърши кацане; или

- да се започне процедура за минаване на втори кръг.

61. "Честота. Frequency" е точното представяне на скоростта на трептене на радиосигнала.

§ 2. Символите, използвани в тази инструкция, имат следното значение:

(графично изображение)

- въздухоплавателно средство - самолет;

(графично изображение)

- въздухоплавателно средство - вертолет;

(графично изображение)

- автотранспортно превозно средство;

(графично изображение)

- летищна контролна кула и/или наземен контрол;

(графично изображение)

- орган за контрол на подхода;

(графично изображение)

- районен контролен център;

(графично изображение)

- орган за ОВД, предоставящ радарно обслужване;

(графично изображение)

- орган за полетно-информационно обслужване.

§ 3. Използвани съкращения:

ВМУ - визуални метеорологични условия;

ВС - въздухоплавателно средство;

ГД ГВА - Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация";

ИКАО - Международна организация за гражданска авиация;

КВД - контрол на въздушното движение;

КВП - контролирано въздушно пространство;

ЛКК - летищна контролна кула;

ОВД - обслужване на въздушното движение;

ПВП - правила за визуални полети;

ПИК - писта за излитане и кацане;

ППП - правила за полети по прибори;

ПР - пътека за рулиране;

РКЦ - районен контролен център;

РП - ръководител на полети;

ЦПИ - център за полетна информация;

АСАС/TCAS - бордна система за избягване на сблъскване;

АТIS - автоматично летищно информационно обслужване;

FL - полетно ниво;
HF - късовълнови;
IFR - правила за полети по прибори;
ILS - система за кацане по прибори за точен подход;
IMC - приборни метеорологични условия;
QFE - барометрично налягане над определена точка;
QNH - барометрично налягане, приведено към средно морско ниво;
NM - морска миля;
RVR - видимост на ПИК;
RVSM - намален минимум за вертикална сепарация;
SID - схема за отлитане;
VFR - правила за визуални полети;
VHF - ултракъсовълнови;
VMC - визуални метеорологични условия.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 4. Тази инструкция се издава на основание чл. 16а, т. 6 и чл. 49, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване , Наредба № 2 за правилата за полети , и Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България .

§ 5. Тази инструкция отменя "Радиотелефонна фразеология", утвърдена от началника на ДВИ на 29.I.1993 г.

§ 6. Използваните в тази инструкция примери имат за цел само да покажат прилагането на стандартната радиотелефонна фразеология в отделните случаи и не са съобразени със съществуващите забрани, ограничения, препятствия, както и с конкретната организация на въздушното пространство.

§ 7. Главният директор на ГД ГВА дава указания по прилагането на тази инструкция.

§ 8. Инструкцията влиза в сила 45 дни след обнародването ѝ в "Държавен вестник".