

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/1185 НА КОМИСИЯТА****от 20 юли 2016 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 923/2012 с оглед на актуализацията и допълването на общите правила за полетите и разпоредбите за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури (SERA част В) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 730/2006****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе <sup>(1)</sup>, и по-специално член 4 от него,като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО <sup>(2)</sup>, и по-специално член 86, параграф 6 от него,

като има предвид, че:

- (1) Член 4 от Регламент (ЕО) № 551/2004 изисква от Комисията да приеме правила за прилагане относно правилата за полети и за еднаквото прилагане на класификацията на въздушното пространство. Правилата на Съюза за полети бяха разработени в две фази. Във фаза I (SERA, част А) Комисията, със съдействието на Евроконтрол, Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) и Международната организация за гражданско въздухоплаване („ИКАО“), подготви транспонирането в правото на Съюза на приложение 2 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“). Във фаза II (SERA част Б), съответните разпоредби от приложения 3 и 11 към Чикагската конвенция бяха транспонирани в законодателството на Съюза. Резултатът беше Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията <sup>(3)</sup>, който съчетава тези части А и Б в един акт на Съюза.
- (2) Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 сега следва да бъде допълнен, като бъдат включени в него останалите съответни разпоредби на ИКАО, по-специално онези, които са определени в приложение 10 към Чикагската конвенция и в Документ 4444 (PANS-ATM), които съдържат правила, свързани с полетите, и които все още не са транспонирани в законодателството на Съюза.
- (3) Разпоредбите, съдържащи се в настоящия регламент, следва да подкрепят и допълнят правилата, свързани с предоставянето на обслужване на въздушното движение, съдържащи се в приложение 10, том II и в приложение 11 към Чикагската конвенция, Док. 4444 (PANS ATM) на ИКАО и общите изисквания, установени в съответствие с член 86 от Регламент (ЕО) № 216/2008, за да се осигури съгласуваност на предоставянето на услуги с действията на пилотите и другите участници по силата на настоящия регламент.
- (4) Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията следва да бъде приведен в съответствие с регламенти (ЕС) № 965/2012 <sup>(4)</sup> и (ЕС) № 139/2014 <sup>(5)</sup> на Комисията, за да се гарантира последователен подход към регулирането на безопасността на гражданското въздухоплаване.

<sup>(1)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.<sup>(2)</sup> ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).<sup>(4)</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).<sup>(5)</sup> Регламент (ЕС) № 139/2014 от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2014 г., стр. 1).

- (5) По същата причина, както и за да се гарантира по-разбираемо представяне на приложимите правила, правилата, определени в Регламент (ЕО) № 730/2006 на Комисията <sup>(1)</sup> следва да бъдат включени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012.
- (6) Поради това Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 следва да бъде съответно изменен, а Регламент (ЕО) № 730/2006 — да бъде отменен.
- (7) Следва да се предвиди достатъчно дълъг преходен период за държавите членки, операторите на въздухоплавателни средства, доставчиците на аеронавигационно обслужване и другите заинтересовани страни, за да могат да изпълнят правилно настоящия регламент, включително необходимото публикуване на нови процедури и обучение на операторите и засегнатите служители. Същевременно, разпоредбите на настоящия регламент, които съдържат спешни изменения на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, в светлината на неотдавнашните изменения на приложения 2 и 11 към Чикагската конвенция или поуките, извлечени от прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, следва да започнат да се прилагат от подходяща по-ранна дата, вземайки предвид схемата на AIRAC (регулиране и контрол на въздухоплавателна информация) от дати за уведомяване.
- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на становището, публикувано от Агенцията в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе, създаден съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup>,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 се изменя, както следва:

1) Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 3 се заменя със следното:

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

б) добавя се следният параграф 4:

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

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заличава;

б) параграф 25 се заменя със следното:

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

в) точки 27 и 28 се заменят със следното:

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

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

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕО) № 730/2006 на Комисията от 11 май 2006 г. за класифициране на въздушното пространство и достъпа на полети, осъществявани според правилата за визуални полети, над полетно ниво 195 (ОВ L 128, 16.5.2006, стр. 3).

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

г) точки 33, 34 и 35 се заменят със следното:

- „33. „въздушни пространства на обслужване на въздушното движение (ATS)“ (air traffic services (ATS) airspaces) означава въздушни пространства с определени размери и азбучно обозначение, в които могат да се осъществяват определени видове полети и за които са установени обслужване на въздушното движение и правила за експлоатация;
34. „пункт за събиране на докладите (ARO) за обслужване на въздушното движение (ATS)“ (air traffic services (ATS) reporting office (ARO)) е орган, създаден с цел получаване на представените преди излитане доклади, свързани с обслужването на въздушното движение, и полетни планове;
35. „орган за обслужване на въздушното движение (ATS)“ (air traffic services (ATS) unit) е общ термин, означаващ в различните случаи орган за контрол на въздушното движение, център за полетна информация, летищен орган за полетно-информационно обслужване или пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение;“

д) създава се следният параграф 34а:

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

е) параграф 38 се заменя със следното:

- „38. „резервно летище“ (alternate aerodrome) е летище, към което дадено въздухоплавателно средство може да продължи полета си, когато стане невъзможно или неперпоръчително то да продължи полета си или да кацне на летището на планирано кацане, на което са налице необходимите услуги и съоръжения, което отговаря на експлоатационните показатели на въздухоплавателното средство и което функционира в разчетното време на използването му. Резервните летища включват, както следва:
- а) резервно летище при излитане (take-off alternate): резервно летище, на което дадено въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако възникне необходимост от това непосредствено след излитането и няма възможност да бъде използвано летището на излитане;
- б) резервно летище по маршрута (en-route alternate): резервно летище, на което дадено въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако по време на пътуването възникне необходимост да се отклони;
- в) резервно летище на летището на местоназначение (destination alternate): резервно летище, на което дадено въздухоплавателно средство ще може да извърши кацане, ако кацането на планираното летище на местоназначение стане невъзможно или неперпоръчително;“

ж) създава се следният параграф 48а:

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

з) параграф 71 се заменя със следното:

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

и) създава се следният параграф 89а:

- „89а. „операция за подход по прибори“ означава подход за кацане и кацане с използване на инструменти за навигационна ориентация въз основа на процедура за подход по прибори. Има два метода за извършване на операции за подход по прибори:
- а) двуизмерна (2D) операция за подход по прибори, като се използва само странична навигационна ориентация. и
- б) триизмерна (3D) операция за подход по прибори, като се използват както странична, така и вертикална навигационна ориентация.“;

- й) параграф 90, букви а), б) и в) се заменят със следното:
- „а) процедура за неточен подход (NPA). Процедура за подход по прибори, предназначена за 2D операции за подход по прибори от тип А.
  - б) процедура за подход с вертикално насочване (APV). Процедура за подход по прибори за навигация на базата на експлоатационните показатели (PBN), предназначена за 3D операции за подход по прибори от тип А.
  - в) Процедура за точен подход (PA). Процедура за подход по прибори на базата на навигационните системи (ILS, MLS, GLS и SBAS CAT I), предназначена за 3D операции за подход по прибори от тип А или Б;“
- к) създава се следният параграф 94а:
- „94а. „минимален запас от гориво“ е термин, използван, за да се опише ситуация, в която запасът от гориво на въздухоплавателното средство е достигнал състояние, при което то трябва да се приземи на определено летище и допълнително забавяне не е приемливо;“
- л) създават се следните параграфи 95а и 95б:
- „95а. „модел на въздухоплавателно средство“ означава безпилотно въздухоплавателно средство, различно от въздухоплавателно средство, предназначено за игра, чиято експлоатационна маса не надвишава границите, предписани от компетентния орган, което е способно на устойчив атмосферен полет и което се използва изключително за демонстрационни или развлекателни дейности;
- 95б. „планински район“ означава район с променлив релеф, при който денивелацията на релефа надхвърля 900 m (3 000 ft) в рамките на разстояние от 18,5 km (10,0 NM);“
- м) параграф 114 се заменя със следното:
- „114. „място за изчакване при пистата за излитане и кацане“ (runway-holding position) е определено място, осигуряващо защита на пистата за излитане и кацане, повърхността за ограничение на препятствията и критичната/чувствителната зона на системата за приземяване по инструменти (ILS)/микровълновата система за приземяване (MLS), на което рулиращите въздухоплавателни средства и превозните средства трябва да спрат и да изчакат, освен ако не е указано друго от летищната контролна кула;“
- н) параграф 116 се заменя със следното:
- „116. „персонал, свързан с безопасността“ (safety-sensitive personnel) означава лица, които могат да застрашат безопасността на въздухоплаването, ако изпълняват неправилно своите задължения и функции, включително членове на екипажа, персонал по техническо обслужване на въздухоплавателните средства, персонал по експлоатацията на летището, персонал по спасяване, огнеборство и поддръжка, персонал с разрешение за непридружаван достъп до площите за движение и до ръководителите на полети;“
- о) създава се следният параграф 129а:
- „129а. „въздухоплавателно средство, предназначено за игра“ означава безпилотно въздухоплавателно средство, проектирано или предназначено за използване — изключително или не — за игра от деца под 14-годишна възраст;“.
- 3) Член 4 се изменя, както следва:
- а) в параграф 1 уводната фраза се заменя със следното:
- „1. Компетентните органи могат, по собствена инициатива или въз основа на заявления от засегнатите органи, да предоставят освобождаване на отделни субекти или категории субекти, от което и да било от изискванията на настоящия регламент за следните дейности от обществен интерес и за обучението, необходимо за безопасното осъществяване на тези дейности;“;
- б) в параграф 3, в края на параграфа се създава следната алинея:
- „Настоящият член не засяга също така експлоатационните минимума за хеликоптери, съдържащи се в специфичните одобрения, издадени от компетентния орган в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията (\*).“

(\* ) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).“

4) Приложението се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

*Член 2*

Регламент (ЕО) № 730/2006 се отменя.

*Член 3*

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

Той се прилага от 12 октомври 2017 г.

Въпреки това следните разпоредби се прилагат от 18 август 2016 г.:

- 1) член 1, параграф 1;
- 2) член 1, параграф 2, букви е), и), й), л) и о);
- 3) член 1, параграф 3;
- 4) член 2;
- 5) точки 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21, 22, точка 26, букви б) и в), точки 27 и 28 от приложението.

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

Съставено в Брюксел на 20 юли 2016 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 се изменя, както следва:

- 1) Точка SERA.2001 се заменя със следното:

**„SERA.2001 Приложимост**

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

- а) извършващи дейност в посока на, в границите на, или извън Съюза;
- б) с национални и регистрационни знаци на държава — членка на Съюза, и експлоатирани във всякакво въздушно пространство по начин, който не противоречи на правилата, публикувани от страната, под чиято юрисдикция е територията, над която се прелита.

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

- 2) Точка SERA.3215, буква а) се изменя, както следва:

- а) точка 2 се заменя със следното:

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

- б) точка 3 се заличава.

- 3) В точка SERA.4001, буква г) въспителната фраза се заменя със следното:

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

- 4) В точка SERA.5001, таблица S5-1, бележка под линия (\*\*\*) към таблицата буква б) се заменя със следния текст:

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

- 5) Точка SERA.5005 се изменя, както следва:

- а) буква в) се изменя, както следва:

- i) точка 3, подточки ii) и iii) се заменят със следното:

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

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

- ii) в точка 3 подточка iv) се заличава;

- iii) в точка 3 подточка v) се заменя със следното:

„v) за планинска област компетентният орган може да предприше по-високи минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци;“;

- iv) точка 4 се заличава;

б) буква г) се заменя със следното:

„г) Не се изпълняват полети по ПВП:

- (1) при околосвукови и свръхзвукови скорости, освен ако не е разрешено от компетентния орган;
- (2) над полетно ниво 195. Изключенията от това изискване са следните:
  - i) резервирано е въздушно пространство, когато това е практически приложимо, от страна на държавите членки, в което могат да бъдат разрешени полети по ПВП; или
  - ii) въздушно пространство до и включително полетно ниво 285, когато полети по ПВП в това въздушно пространство са били разрешени от отговорния орган за ОВД, в съответствие с процедурите за разрешаване, установени и публикувани от държавите членки в съответните аеронавигационни информации и публикации.“

б) Точка SERA.5010 се заменя със следното:

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

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

б) за пилота:

- 1) безоблачно и с видимост до повърхността;
- 2) видимостта в полет е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;
- 3) полет с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други ВС или препятствия; както и

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

- 1) наземната видимост е по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;
- 2) долната граница на облачността е по-ниска от 180 m (600 ft).“

7) В точка SERA.5015, буква в) се добавя следната точка 3:

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

8) Точка SERA.6001 се заменя със следното:

#### **„SERA.6001 Класификация на въздушното пространство**

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

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

- 2) *Клас В.* Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация един от друг. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.
  - 3) *Клас С.* Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение, а на полетите по ППП — сепарация от други полети по ППП и от полетите по ПВП. Полетите по ПВП са със сепарация от полетите по ППП и получават информация за движението по отношение на други полети по ПВП, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. За полети по ПВП се прилага ограничение за приборната въздушна скорост (IAS) на 250 kts на височина под 3 050 m (10 000 ft) над средното морско равнище (AMSL), освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.
  - 4) *Клас D.* Разрешени са полети по ППП и по ПВП, като за всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение. Полетите по ППП са със сепарация от другите полети по ППП и получават информация за движението по отношение полетите по ПВП, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. Полетите по ПВП получават информация за движението по отношение на всички други полети, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“ и за всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.
  - 5) *Клас Е.* Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). На полетите по ППП се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация от други полети по ППП. Всички полети получават информация за движението, доколкото е възможно. За полетите по ППП се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети по ППП подлежат на разрешение по КВД. Клас Е не се използва за контролирани зони.
  - 6) *Клас F.* Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). Всички участващи полети по ППП получават консултативно обслужване на въздушното движение, а всички полети получават при поискване полетно-информационно обслужване. За участващите в консултативното обслужване полети по ППП се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“ и всички полети по ППП трябва да са в състояние да установят гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Не се изисква разрешение по КВД.
  - 7) *Клас G.* Разрешени са полети по ППП и по ПВП, като при поискване те получават полетно-информационно обслужване. Всички полети по ППП трябва да са в състояние да установят гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове ВС, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Не се изисква разрешение по КВД.
  - 8) Прилагането на клас F се счита за временна мярка, докато стане възможно той да бъде заменен с алтернативна класификация.
  - б) Класът на въздушното пространство се определя съгласно с потребностите на държавите членки, с изключение на цялото въздушно пространство над полетно ниво 195, което се класифицира като въздушно пространство от клас С.“
- 9) Въмъква се следната точка SERA.7002:

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

- а) Когато идентифициран контролиран полет се окаже по конфликтна траектория с неизвестно ВС и това крие опасност от сблъсък, пилотът на контролирания полет, когато това е възможно:
  - 1) бива уведомен за неизвестното ВС и, ако той поиска това или ако положението го изисква по мнението на ръководителя на полети (РП), се предлагат маневри за избягване на сблъсъка; както и
  - 2) бива уведомен при преодоляване на конфликтната ситуация.“



10) Въмъква се следната точка SERA.8012:

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

- а) Прилагат се минимума за сепариране при турбулентност от спътна струя на излитащ самолет спрямо ВС в полетни фази на подход и излитане при следните обстоятелства:
- 1) ВС в непосредствена близост зад друго ВС на същата височина или на височина, по-малка от 300 m (1 000 ft) под него; или
  - 2) и двете ВС използват една и съща писта за излитане и кацане или успоредни писти на по-малко от 760 m (2 500 ft) една от друга; или
  - 3) ВС, пресичащо зад друго ВС на същата височина или на височина, по-малка от 300 m (1 000 ft) под него.“

11) Точка SERA.8015 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следния текст:

- „а) Разрешенията по контрол на въздушното движение се основават единствено на следните изисквания за предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение:
- 1) Разрешения се издават единствено за подреждане и разделяне на въздушното движение и се основават на известни условия на движение, които оказват влияние върху безопасността на експлоатацията на ВС. Тези условия на движение включват не само ВС във въздуха и по маневрената площ, върху която се осъществява контрол, но и всеки трафик на превозни средства или други препятствия, които не са монтирани за постоянно върху маневрената площ.
  - 2) Органите за КВД издават такива КВД разрешения съгласно потребностите за предотвратяване на сблъсък и подреждане и поддържане на подреден поток на въздушното движение.
  - 3) Разрешенията за КВД се издават навременно, за да се осигури изпращането им до ВС в срок, който позволява спазването им.“;

б) буква г), точка 3 се заменя със следното:

„3) маршрут на полета, ...

- i) маршрутът на полета се указва подробно във всяко разрешение, когато това е необходимо, и
- ii) изразът „cleared via flight planned route“ (разрешен по планиран полетен маршрут) не се използва при издаването на повторно разрешение.“;

в) добавят се следните букви да), дб) и дв):

„да) Промени в разрешението относно маршрута или нивото

- 1) При издаване на разрешение след поискана промяна на маршрута или на нивото то включва точното естество на промяната.
- 2) При условия на движение, които не позволяват да се разреши дадено искане за промяна се използва думата „UNABLE“ („невъзможно“). Когато обстоятелствата го позволяват, се предлага алтернативен маршрут или ниво.

дб) Разрешение, свързано с измерването на височината

- 1) За полети в области, в които е установена преходна височина, вертикалното местоположение на ВС, с изключение на предвиденото в точка 5) по-долу, се изразява с височини на или под преходната височина, а по отношение на полетните нива — с нива на или над преходното ниво. При пресичане на преходния слой вертикалната позиция се изразява чрез полетни нива при изкачване и чрез височини при снижение.
- 2) На екипажа на ВС (ЕВС) своевременно се осигурява преходно ниво преди то да бъде достигнато при снижението.

- 3) Разрешението за снижение включва QNH-настройките за висотомера при първо разрешение за височина под преходното ниво, при разрешения за подход или за влизане в летищния кръг на полети, при разрешения за рулиране за излитащи ВС, освен когато е известно, че ВС вече е получило информацията при насочено предаване.
- 4) При поискване или редовно на въздухоплавателното се предоставят QFE-настройките за висотомера в съответствие с местните разпоредби.
- 5) Когато дадено ВС, получило разрешение за кацане завършва своя подход, ползвайки атмосферно налягане при надморската височина на летището (QFE), вертикалното местоположение на ВС се изразява като височина над надморската височина на летището по време на частта от полета, за която може да се използва QFE, с уточнението, че то се изразява като височина над превишението на прага на ПИК:
  - i) за оборудвани писти за излитане и кацане, ако прагът е 2 m (7 ft) или повече под превишението на летището; както и
  - ii) за писти, оборудвани за точен подход за кацане.

дв) Разрешения под условие

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

- 1) позивната;
- 2) условието;
- 3) разрешението; както и
- 4) кратко повторение на условието.“

12) Точка SERA.8020, буква а), точка 3 се заменя със следното:

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

13) Точка SERA.8020, буква б), точка 3 се заменя със следното:

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

14) В точка SERA.8025 се добавят следните точки 2 и 3:

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

- i) когато получат инструкция за това;
- ii) когато бъдат информирани, че обзорното обслужване при ОВД е прекратено; или
- iii) когато бъдат информирани, че обзорното обслужване при ОВД е изгубено.

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

15) Точка SERA.8035, буква б) се заменя, както следва:

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

16) Точка SERA.9010 се изменя, както следва:

а) буква б), точки 12 и 13 се заменят със следното:

„12) посока (в градуси по магнитния компас) и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и — когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

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

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

б) буква в), точки 12 и 13 се заменят със следното:

„12) посока (в градуси на магнитния компас) и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и — когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

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

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

в) буква г), точки 11 и 12 се заменят със следното:

„11) посока (в градуси на магнитния компас) и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и — когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на ВС — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;

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

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

17) В точка SERA.10001 се добавят следните букви б) и в):

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

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

- 18) Точки SERA.11001, букви а) и б) и SERA.11005, буква а) се заличават, а SERA.11001 и SERA.11005 се заменят със следното:

**„SERA.11001 Общи положения**

- в) В случай че за ВС се знае или се смята, че се намира в състояние на спешност, включително ако е обект на посегателство, органите за ОВД му отделят максимално внимание, оказват му съдействие и му осигуряват предимство пред други ВС, според обстоятелствата.
- г) Последващите действия по КВД се основават на намеренията на пилота, общото положение на въздушното движение в реално време и динамиката на извънредната ситуация.

**SERA.11005 Посегателство**

- аа) ВС, което е обект на посегателство, трябва да се опита да въведе код 7500 на транспондера и да съобщи на съответния орган за ОВД всякакви свързани с това важни обстоятелства и за всяко отклонение от текущия полетен план, наложено от обстоятелствата, за да може органът за ОВД да осигури предимство на ВС и да сведе до минимум възможността от конфликт с други ВС.
- аб) Ако ВС е обект на посегателство, пилотът трябва да се опита да приземи ВС възможно най-скоро на най-близкото подходящо летище или на определено летище, посочено от компетентния орган, освен ако положението на борда не налага друго.
- б) Когато ВС е обект на посегателство или има съмнения за такова, органите за ОВД реагират своевременно на исканията на ВС. Информацията, свързана с безопасното извършване на полета продължава да се предава и да се предприемат необходимите действия с оглед експедитивно изпълнение на всички етапи от полета, особено на безопасното приземяване на ВС.
- в) Когато ВС е обект на посегателство или има съмнения за такова, органите за ОВД, в съответствие с договорените на местно равнище процедури, информират незабавно съответния определен от държавата орган и обменят необходимата информация с оператора на ВС или с посочен негов представител.“
- 19) Точка SERA.11010 се изменя, както следва:

- а) заглавието се заменя със следното:

**„SERA.11010 Отклонено или неидентифицирано ВС“;**

- б) буква а), точка 3, подточка i) се изменя, както следва:

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

- 20) Въмъкват се следните точки SERA.11012 и SERA.11013:

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

- а) Когато пилотът докладва, че е достигнат минималният запас от гориво, РП информира пилота във възможно най-кратък срок за всички очаквани закъснения или че не се очакват такива.
- б) Когато нивото на горивото налага обявяването на бедствие, командирът, в съответствие с SERA.14095, обявява това чрез радиотелефонния сигнал за бедствие („MAYDAY“), за предпочитане изговорен три пъти и последван от естеството на бедствието („FUEL“, т.е. недостиг на гориво).

**SERA.11013 Влошено функциониране на ВС**

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

- б) Влошаване на експлоатационните параметри или повреда на системата за зонална навигация (RNAV)
- Когато дадено ВС не отговаря на изискванията на маршрут или процедура с RNAV, вследствие повреда или влошаване на експлоатационните параметри на системата за RNAV, пилотът иска ново разрешение с други параметри.
- в) Влошаване на параметрите на вертикалната навигация, необходими за въздушно пространство с намалени минимума на вертикална сепарация (RVSM).
- 1) Пилотът информира КВД във възможно най-кратък срок за всяко обстоятелство, което пречи да бъдат достигнати стандартните параметри за вертикална навигация във въздушно пространство с RVSM. В такъв случай пилотът трябва да получи преработено КВД разрешение преди да започне всякакво отклонение от разрешения маршрут и/или полетно ниво, когато това е възможно. Когато преработено разрешение от КВД не може да бъде получено преди въпросното отклонение, пилотът трябва да получи такова във възможно най-кратък срок след това.
  - 2) По време на операции във въздушно пространство с RVSM или транзитно вертикално преминаване през него с ВС, което не е одобрено за RVSM операции, пилотите докладват, че не разполагат с одобрение за RVSM операции, както следва:
    - i) при първоначално повикване по който и да е от каналите във въздушното пространство с RVSM;
    - ii) при всяко искане за промяна в нивото; както и
    - iii) при всяко сверяване на разрешенията за ниво.
  - 3) РП изрично потвърждават получаването на съобщенията от ВС, които докладват, че не разполагат с одобрение за RVSM операции.
  - 4) Влошаването на експлоатационните параметри на оборудването на ВС — докладване от пилота:
    - i) При получаване на информация от пилот на ВС с разрешение за RVSM операции, че оборудването на ВС вече не отговаря на изискванията за RVSM, КВД ще смята въпросното ВС като неразполагащо с одобрение за RVSM операции.
    - ii) КВД предприема незабавни действия за осигуряване на минимална вертикална сепарация от 600 m (2 000 ft) или подходяща хоризонтална сепарация от всички други засегнати ВС, които се намират във въздушно пространство с RVSM. ВС, на които е отнето одобрението за RVSM операции обикновено получават от КВД разрешение да напуснат въздушното пространство с RVSM, когато това е възможно.
    - iii) При първа възможност пилотите информират КВД за възстановяването на нормалното функциониране на оборудването, необходимо за изпълняване на изискванията за RVSM операции.
    - iv) Първият РКЦ, получил информация за промяна в статуса на разрешението на ВС за операции във въздушно пространство с RVSM се координира със съседните РКЦ, съгласно необходимото.
  - 5) Силна турбуленция — непрогнозирана:
    - i) Когато ВС, експлоатирано във въздушно пространство с RVSM срещне силна турбуленция вследствие атмосферни условия или самолетни вихри, за която пилотът смята, че ще засегне способността на ВС да поддържа разрешеното полетно ниво, пилотът информира КВД. КВД установява подходяща хоризонтална сепарация или повишена минимална вертикална сепарация.
    - ii) Доколкото е възможно КВД изпълнява исканията на пилота за полетно ниво и/или промени на маршрута и предава информацията за движението съгласно изискванията.
    - iii) КВД изисква от другите ВС да докладват, за да прецени дали да преустанови прилагането на RVSM напълно или само в даден диапазон полетни нива или район.
    - iv) РКЦ, които преустановяват RVSM съгласуват това със съседните РКЦ, както и всички необходими корекции на капацитета на сектора, според необходимото, за да се гарантира гладкото прехвърляне на трафика.
  - 6) Силна турбуленция — прогнозирана:
    - i) Когато съгласно метеорологичните прогнози се очакват силна турбуленция във въздушното пространство с RVSM, КВД определя дали RVSM трябва да бъде преустановена и ако е така, за колко време и за кои конкретни полетни нива и/или район.

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

21) Въмква се следната точка SERA.11014:

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

- a) В полетен режим се използва ACAS II, освен когато, според предвиденото в списъка на минималното оборудване в Регламент (ЕО) № 965/2012 на Комисията (\*), е включен режим, който позволява издаване на RA към EBC при засечено неочаквано сближаване с друго ВС. Това не се прилага, ако е наложително изключване на режима за издаване на RA (при използване единствено на консултативно обслужване на въздушното движение (TA) или еквивалентна функция) поради необичайна процедура или поради условия, които влошават работните характеристики.
- б) В случай на издадена RA от ACAS пилотите трябва:
- 1) да реагират незабавно и в съответствие с RA, освен ако това би застрашило сигурността на ВС;
  - 2) да изпълнят RA, дори ако е налице конфликт между RA и КВД инструкция за извършване на маневра;
  - 3) да не извършват действия, противоположни на RA;
  - 4) при първа възможност и щом работното натоварване на EBC го позволява, да уведомят съответния орган за КВД за всякакви RA, които изискват отклонение от текущите КВД инструкции или разрешения;
  - 5) да се съобразяват незабавно с всички изменения в RA;
  - 6) да ограничат измененията в траекторията на полета до минимално необходимото за изпълнение на RA;
  - 7) да се върнат незабавно към КВД инструкциите или разрешенията, когато конфликтът е разрешен; както и
  - 8) да уведомят КВД при връщане към първоначалното разрешение.
- в) Когато пилот докладва за издадена от ACAS RA, РП не предприема никакви опити за промяна на траекторията на полета на ВС, докато пилотът не докладва „CLEAR OF CONFLICT“ (конфликтът е разрешен).
- г) Ако ВС се отклони от КВД разрешение или инструкция при изпълнение на RA или е получен доклад от пилот за издадена RA, РП престава да носи отговорност за осигуряването на сепарация между въпросното ВС и всяко друго ВС, което като пряко следствие е засегнато от маневрата съгласно RA. РП отново поема отговорност за осигуряване на сепарация между всички засегнати ВС, когато:
- 1) потвърди, че е получил доклад от EBC, че ВС е възобновило изпълнението на текущото разрешение; или
  - 2) потвърди, че е получил доклад от EBC, че ВС възобновява изпълнението на текущото разрешение, и издаде алтернативно разрешение, което EBC потвърди, че е получил.

(\*) Регламент (ЕО) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).“

22) В точка SERA.11015, буква д) таблица S11—3 се изменя, както следва:

- a) текстът в клетка „Значение“, обясняващ смисъла на израза „WILCO“ („Изпълнявам“), се заменя със следното:
- „Разбрано, изпълнявам“;
- б) в клетката под израза „WILCO“ изразът „Изпълнявам“ се заличава.

23) В точка SERA.12005 се добавя следната буква в):

- „в) ЕВС съставят докладите си чрез формуляри, изготвени въз основа на формуляра-образец AIREP SPECIAL, както е посочен в буква А. от допълнение 5. Тези доклади трябва да съответстват на подробните инструкции за докладване, съгласно посоченото в точка 2 от допълнение 5.
- 1) ЕВС използват подробните инструкции, включително по отношение на форматите на съобщенията и изразите, посочени в допълнение 5, когато предават доклади за полети, и от органите за ОВД, когато препредават тези доклади.
  - 2) Специалните доклади за полети с информация за наблюдавана вулканична дейност се предават като чрез формуляр за докладване на вулканична дейност. ЕВС, които летят по маршрути, по които е възможна вулканична дейност, получават формуляри, изготвени по формуляра-образец за специалните доклади за вулканична дейност, посочени в буква Б. от допълнение 5.“

24) Точка SERA.12020, буква а), точка 2 се заменя със следното:

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

25) Добавят се следните раздели 13 и 14:

### „РАЗДЕЛ 13

#### **Транспондер за вторицен обзорен радиолокатор (SSR)**

##### **SERA.13001 Използване на SSR транспондер**

- а) Когато ВС разполага с годен за експлоатация SSR транспондер, пилотът го държи включен през целия полет независимо дали ВС е във или извън въздушно пространство, в което се използва SSR за целите на ОВД.
- б) Пилотите не включват функцията IDENT, освен ако това не бъде поискано от ОВД.
- в) Освен при полети във въздушно пространство, в което компетентният орган е посочил като задължително ползването на транспондер, ВС с недостатъчно електрозахранване са освободени от изискването да държат непрекъснато включен транспондера.

##### **SERA.13005 Настройки на SSR транспондера в режим А**

- а) За да укаже конкретна аварийна ситуация, пилотът на ВС, оборудвано с SSR:
  - 1) въвежда код 7700, за да укаже състояние на спешност, освен при предходни инструкции от КВД към пилота да използва транспондера с определен код. В този случай пилотът може въпреки това да въведе код 7700, когато е налице конкретна причина да смята, че това ще е най-доброто действие;
  - 2) въвежда код 7600, за да укаже загуба на радиокommunikация;
  - 3) прави опит да въведе код 7500, за да укаже състояние на посегателство; ако обстоятелствата го налагат, вместо това се използва код 7700.
- б) Освен в случаите, описани в буква а) по-горе, пилотът:
  - 1) въвежда кодовете съгласно инструкциите на органа за ОВД; или
  - 2) при липса на инструкции от ОВД относно кодовете, въвежда код 2000 или друг код, съгласно предписанието на компетентния орган; или
  - 3) когато не получава услуги по ОВД, въвежда код 7000, за да подобри търсенето на подходящо оборудвани ВС, освен ако не е наредено друго от компетентния орган.

- в) Когато се установи, че кодът на екрана за въздушната обстановка се различава от определения за ВС:
- 1) от пилота се иска да потвърди въведения код и, ако обстановката го позволява, да въведе правилният код; както и
  - 2) Ако продължава несъответствието между определения за ВС код и изписания на екрана код, от пилота може да бъде поискано да прекрати използването на транспондера на ВС. Следващата контролна позиция и всеки друг засегнат орган, който използва SSR или мултилатерацията (MLAT) при предоставянето на ОВД трябва да бъдат съответно уведомени.

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

- а) Когато ВС е снабдено с годно за експлоатация оборудване за работа в режим С, пилотът поддържа оборудването в този режим, освен ако не получи различни инструкции от КВД.
- б) Ако не е предвидено друго от компетентния орган, проверка на информацията за нивото, извлечена от данните за налягане и височина и изписана на екрана на РП се извършва поне веднъж от всеки подходящо оборудван орган за КВД, при първоначалния контакт с ВС, или, ако това е невъзможно, при първа възможност след това.

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

- а) ВС, оборудвани с транспондер, работещ в режим S и с функция за идентифициране на ВС предават идентификацията на ВС, както е посочено в поле 7 от полетния план по ИКАО, или — когато не е представен полетен план — регистрацията на ВС.
- б) Когато на екрана за въздушната обстановка изписаната идентификация на ВС, оборудвано с транспондер с функция за работа в режим S, е различно от очакваната за въпросното ВС, от пилота се изисква да потвърди и, ако е необходимо, да въведе наново правилната идентификация на ВС.
- в) Ако пилотът потвърди, че е въвел правилната идентификация на ВС в режим S, но несъответствието се запази, РП предприема следните действия:
  - 1) информира пилота за продължаващото несъответствие;
  - 2) когато е възможно, коригира етикета за идентификация на ВС върху екрана за въздушната обстановка; както и
  - 3) уведомява следващата контролна позиция и всеки друг засегнат орган, идентифициращи ВС чрез режим S, че ВС предава погрешни идентификационни данни.

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

- а) В случай на повреда в транспондера след излитането, органите за КВД се стараят полетът да продължи до местоназначението съгласно полетния план. Възможно е обаче от пилотите да бъде поискано да се съобразяват с някои ограничения.
- б) В случай на повреда на транспондер, която не може да бъде отстранена преди излитане, пилотите трябва:
  - 1) да уведомят ОВД във възможно най-кратък срок, за предпочитане преди представянето на полетен план;
  - 2) да попълнят в позиция 10 на формуляра за полетния план по ИКАО в рубрика RSS буквата „N“, т.е. пълна неизправност на транспондера или, в случай на частична повреда на транспондера, да въведат знак, съответстващ на функциите на транспондера, които работят; както и
  - 3) да се съобразяват с всички публикувани процедури за искане на освобождаване от изискванията да разполагат с функциониращ SSR транспондер.



## РАЗДЕЛ 14

**Процедури за гласова комуникация****SERA.14001 Общи положения**

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

**SERA.14005 Категории съобщения**

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

Таблица S14 — 1

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

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

**SERA.14010 Съобщения относно безопасността на полетите**

Съобщенията относно безопасността на полетите включват:

- а) съобщения за движение и за контрол;
- б) съобщения от оператор на ВС или от ВС с непосредствена важност за ВС в полет;
- в) метеорологични данни с непосредствена важност за ВС в полет или в подготовка за излитане (предавани индивидуално или за излъчване);
- г) други съобщения относно ВС в полет или в подготовка за излитане.

**SERA.14015 Терминология при комуникация въздух—земя**

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

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

#### SERA.14020 Произнасяне по букви при радиотелефония

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

Таблица S14—2

#### Радиотелефонна азбука за произнасяне по букви

Буква	Дума	Приблизително произношение (изписано с латинската азбука)
A	Alfa	<u>АЛ</u> ФА
B	Bravo	<u>БРА</u> ВО
C	Charlie	<u>ЧАР</u> ЛИ или <u>ШАР</u> ЛИ
D	Delta	<u>ДЕЛ</u> ТА
E	Echo	<u>Е</u> КО
F	Foxtrot	<u>ФОКС</u> ТРОТ
G	Golf	ГОЛФ
H	Hotel	<u>ХО</u> ТЕЛ
I	Индия	<u>ИН</u> ДИ А
J	Juliett	<u>ДЖУ</u> ЛИ ЕТ
K	Kilo	<u>КИ</u> ЛО

Буква	Дума	Приблизително произношение (изписано с латинската азбука)
L	Lima	<u>ЛИ</u> МА
M	Mike	МАЙК
N	November	<u>НО</u> ВЕМ БЪР
O	Oscar	<u>ОС</u> КАР
P	Papa	ПА <u>ПА</u>
Q	Quebec	КЕ <u>БЕК</u>
R	Romeo	<u>РО</u> МИ О
S	Sierra	СИ <u>Е</u> РА
T	Tango	<u>ТАН</u> ГО
U	Uniform	<u>Ю</u> НИ ФОРМ или <u>У</u> НИ ФОРМ
V	Victor	<u>ВИК</u> ТОР
W	Whiskey	<u>УИС</u> КИ
X	X-ray	<u>ЕКС</u> РЕЙ
Y	Yankee	<u>ЯН</u> КИ
Z	Zulu	<u>ЗУ</u> ЛУ

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

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

а) Използване в комуникацията на идентификатори за трасе за ОВД

- 1) При гласова комуникация основната буква на даден идентификатор се произнася в съответствие с радиотелефонната азбука в таблица S14—2.
- 2) Когато при гласова комуникация се използват представките К, U или S, те се произнасят, както следва:
  - i) К — КОРТЕР
  - ii) U — UPPER
  - iii) S — SUPERSONIC

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

#### **SERA.14026 Основни точки**

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

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

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

#### **SERA.14035 Предаване на числа при радиотелефония**

##### **а) Предаване на числа**

- 1) Всички числа, използвани при предаването на позивната на ВС, курс, ПИК, скорост и посока на вятъра се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно.
  - i) Полетните нива се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен в случаите на полетни нива в цели стотици.
  - ii) Настройките на висотомера се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно с изключение на настройка от 1 000 hPa, която се предава като „ONE THOUSAND“.
  - iii) Всички числа за кодове от транспондер се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен когато въпросните кодове съдържат цели хиляди — тогава информацията се предава като се произнася цифрата от броя на хилядите и след това се произнася „THOUSAND“.
- 2) Всички числа за предаването на информация, различна от описаната в буква а), точка 1), се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен при числата, съдържащи цели стотици и цели хиляди, които се предават като се произнася цифрата в числото за стотиците или хилядите и след това се произнася „HUNDRED“ или „THOUSAND“, според случая. Комбинациите от хиляди и цели стотици се предават чрез произнасяне на отделните цифри от броя на хилядите, последвани от думата „THOUSAND“, и произнасяне на броя на стотиците, последвани от думата „HUNDRED“.
- 3) Когато е необходимо да се уточни число, предадено с цели хиляди и/или цели стотици, числото се предава като всяка цифра се произнася поотделно.
- 4) При предаване на информация за относителното местоположение спрямо обект или за конфликтен трафик по 12-часовия координатен циферблат информацията се предава като цифрите се произнасят заедно — „TEN O'CLOCK“ („десет часа“) или „ELEVEN O'CLOCK“ („единадесет часа“).
- 5) Числата с десетична запетая се предават, както в буква а), точка 1), като десетичната запетая се указва по реда ѝ като се произнася думата „DECIMAL“ („десетична запетая“).
- 6) Всичките шест цифри от цифровия идентификатор се използват за идентифициране на канала на предаване при радиотелефонен обмен в метровия обхват (VHF), освен когато петата и шестата цифра са нули —тогава се използват само първите четири цифри.

**SERA.14040 Произнасяне на числа**

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

Таблица S14—3

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

**SERA.14045 Техника на предаване**

- а) Предаванията са кратки, с нормален разговорен тон.
- б) Следните думи и изрази се използват в радиотелефонната комуникация, като значението им е описано в Таблица S14—4:

Таблица S14—4

Фраза	Значение
ACKNOWLEDGE/ПОТВЪРДЕТЕ	„Потвърдете, че сте получили и разбрали това съобщение.“
AFFIRM/ПОТВЪРЖДАВАМ	„Да.“

Фраза	Значение
APPROVED/РАЗРЕШАВАМ	„Разрешавам да изпълните исканото от Вас действие“.
BREAK/БРЕЙК	„С това посочвам разделянето между частите на съобщението.“
BREAK BREAK/БРЕЙК БРЕЙК	„С това посочвам отделянето между съобщения, предадени към различни ВС в условията на интензивно въздушно движение.“
CANCEL/АНУЛИРАМ	„Анулирам предаденото по-рано съобщение.“
CHECK/ПРОВЕРЕТЕ	„Проверете система, функция или процедура.“
CLEARED/РАЗРЕШАВАМ	„Разрешавам да се действа съгласно уточнените условия.“
CONFIRM/ПОТВЪРДЕТЕ	„Правилно ли съм разбрал ...? или Правилно ли приехте ... (разрешение, инструкция, действие, информация).“
CONTACT/ВРЪЗКА С	„Установете радиоконюникация с...“
CORRECT/ПРАВИЛНО	„Това е правилно“.
CORRECTION/ПОПРАВКА	„В това предаване (или в посоченото съобщение) е допусната грешка. Правилното е...“
DISREGARD/ИГНОРИРАЙТЕ	„Приемете, че това съобщение не е изпратено“.
HOW DO YOU READ/КАК МЕ ЧУВАТЕ	„Какво е качеството на моето предаване?“ (виж точка SERA.14070, буква с))
I SAY AGAIN/ПОВТАРЯМ	„Повтарям за яснота или уточнение.“
MAINTAIN/ПОДДЪРЖАМ	„Продължавам съгласно уточнените условия или поддържам зададен параметър.“
MONITOR/ПРОСЛУШВАЙТЕ	„Останете не прослушване на ... (честота).“
NEGATIVE/НЕ	„Не“ или „Не се дава разрешение“ или „Това не е правилно“ или „Нямам възможност“.
OVER/ПРИЕМАМ	„Предаването ми завърши, очаквам отговора Ви.“
OUT/КРАЙ	„Обменът на съобщения завърши, отговор не се очаква.“
READ BACK/ПОВТОРЕТЕ	„Повторете всичко или определена част от съобщението, както сте го получили.“
RECLEARED/НОВО РАЗРЕШЕНИЕ	„Последното издадено Ви разрешение е променено, настоящото разрешение заменя частично или изцяло предишното разрешение.“
REPORT/ДОЛОЖЕТЕ	„Предайте ми следната информация (...).“
REQUEST/РАЗРЕШЕТЕ; ИСКАМ; ПОИСКАЙТЕ	„Желя да...“ или „Бих искал да зная...“
ROGER/РАЗБРАНО	„Приех цялото Ви последно предаване.“

Фраза	Значение
SAY AGAIN/ПОВТОРЕТЕ	„Повторете всичко или следната част ... от Вашето последно предаване.“
SPEAK SLOWER/ГОВОРЕТЕ ПО-БАВНО	„Намалете скоростта на предаване на съобщението си.“
STANDBY/ИЗЧАКАЙТЕ	„Изчакайте, ще Ви повикам.“
UNABLE/НЕ МОГА	„Не мога да изпълня Вашето искане, инструкция или разрешение.“
WILCO/ЩЕ ИЗПЪЛНЯ	(съкращение от „will comply“ („ще се съобразя“) „Разбирам съобщението Ви и ще го изпълня.“
WORDS TWICE/ПОВТАРЯЙТЕ ДУМИТЕ	а) <i>Като искане:</i> „Комуникацията е затруднена, моля предавайте всяка дума или група от думи два пъти.“ б) <i>Като информация:</i> „Поради затруднената комуникация всяка дума или група от думи ще бъде предадена два пъти.“

#### SERA.14050 Радиотелефонни позивни за ВС

##### а) Пълни позивни

Радиотелефонните позивни на ВС биват следните:

- 1) Тип „А“ — символите, които отговарят на регистрационния знак на ВС; или
- 2) Тип „Б“ — радиотелефонният идентификатор на оператора на ВС, последван от последните четири символа на регистрационния знак на ВС;
- 3) Тип „В“ — радиотелефонният идентификатор на оператора на ВС, последван от идентификационния номер на полета.

##### б) Съкратени позивни

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

- (1) Тип „А“ — първият символ от регистрационния знак и най-малко последните два символа на позивната;
- (2) Тип „Б“ — радиотелефонният идентификатор на оператора на ВС, последван най-малко от последните два символа на позивната;
- (3) Тип „В“ — няма съкратена форма.

#### SERA.14055 Процедури за радиотелефония

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

##### б) Установяване на радиотелефонна комуникация

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

- 2) В отговор на горните повиквания се предава позивната на повикващата станция, последвана от позивната на отговарящата станция, което се приема за покана към повикващата станция да продължи предаването си. При прехвърляне на комуникация в рамките на един орган за ОВД, позивната на органа за ОВД може да се пропусне, когато това е разрешено от компетентния орган.
  - 3) Комуникацията започва с повикване и отговор, когато се търси установяване на контакт. Когато е сигурно, че получаващата станция ще получи повикването, повикващата станция може да предаде съобщение, без да дочака отговор от получаващата станция.
- в) Последваща радиотелефонна комуникация
- 1) Съкратените радиотелефони позивни, както са предписани в точка SERA.14050, буква б), се използват едва след установяване на задоволителна връзка и при условие че не съществува вероятност от объркване. ВС използва съкратената си позивна едва след като е приело повикване с тази позивна от аеронавигационната станция.
  - 2) При издаване на КВД разрешения и тяхното повтаряне от ВС, РП и пилотите винаги добавят позивната на ВС, за което се отнася разрешението. За случаи, различни от посочените, непрекъснатата двупосочна комуникация след установяване на контакт е разрешена без допълнително идентифициране или повикване до прекратяването на контакта.

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

- а) ВС получава насоки от съответния орган за ОВД да премине от дадена радиочестота към друга в съответствие с договорените процедури. При отсъствие на такива насоки ВС уведомява органа за ОВД преди да премине на друга честота.
- б) При установяване на първоначален контакт на дадена честота от метровия обхват (VHF), или при преминаването на друга, ВС предава информацията, която е възможно да изисква ДАО, отговорен за предоставянето на обслужването и одобрен от компетентния орган.

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

- а) Ако не е предвидено друго от ДАО, отговорен за предоставянето на обслужването и одобрен от компетентния орган, първоначалното повикване към орган за ОВД след преминаване на друг канал за гласова комуникация въздух—земя съдържа следните елементи:
    - 1) обозначението на повиквания орган за ОВД;
    - 2) позивна и — за ВС от категорията със силна турбулентна следа — обозначението „heavy“ или „super“, ако това ВС е било определено като такова от компетентния орган;
    - 3) ниво, включително преходни нива и разрешени нива, ако не се поддържа разрешеното ниво;
    - 4) скорост, ако такава е определена от КВД; както и
    - 5) допълнителни елементи, които може да поиска ДАО, отговорен за предоставянето на обслужването и одобрен от компетентния орган.
  - б) Пилотите предоставят информация за нивото с точност 30 m или 100 ft, според показанията на висотомера на пилота.
- в) Първоначално повикване на летищната контролна кула
- За ВС, на което се предоставя обслужване по летищен контрол, първоначалното повикване съдържа:
- 1) Обозначението на повиквания орган за ОВД;
  - 2) позивна и — за ВС от категорията с тежка турбулентна следа — обозначението „heavy“ или „super“, ако това ВС е било определено като такова от компетентния орган;
  - 3) местоположение; както и



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

#### **SERA.14070 Процедури за проверка на чуваемостта**

а) Формат на проверката:

- 1) идентифициране на повикваната станция;
- 2) идентифициране на повикващата станция;
- 3) думите „RADIO CHECK“ („проверка на радиокомуникацията“);
- 4) използвана радиочестота.

б) Формат на отговора на проверката:

- 1) идентифициране на станцията, която иска проверка на чуваемостта;
- 2) идентифициране на отговарящата станция;
- 3) информация за чуваемостта на станцията, която иска проверка на проверката.

в) След проверката се използва следната скала за чуваемост:

Скала за чуваемост

- 1) 1 Неразбираемо (Unreadable)
- 2) 2 Разбираемо от време на време (Readable now and then)
- 3) 3 Разбираемо, но трудно (Readable but with difficulty)
- 4) 4 Разбираемо (Readable)
- 5) 5 Отлично (Perfectly readable)

#### **SERA.14075 Обмен на съобщения**

а) Съобщенията са кратки и ясни, като се използват стандартни формулировки, когато има такива.

- 1) Когато ВС предава потвърждение за получено съобщение, то включва позивната на ВС.
- 2) Когато орган за ОВД предава потвърждение за получено съобщение до ВС, то включва позивната на ВС, последвана, ако е необходимо, от позивната на органа за ОВД.

б) Край на разговора.

Радиотелефонният разговор се прекратява от получаващия орган за ОВД или от ВС, използвайки собствената позивна.

в) Поправки и повторения

- 1) При грешка в предаването, поправка се извършва с думата „CORRECTION“ („поправка“), повтаря се последната правилна група от думи или израз от предаденото съобщение и се предава поправката.
- 2) Когато грешката може да се поправи най-добре чрез повтаряне на цялото съобщение, се използва изразът „CORRECTION, I SAY AGAIN“ („поправка, повтарям“) преди да предаде съобщението втори път.
- 3) При съмнение в коректността на полученото съобщение приемащата станция изисква цялостно или частично повторение.

- 4) При искане за цялостно повторение на дадено съобщение се използват думите „SAY AGAIN“ („повторете“). При искане за частично повторение на дадено съобщение се използва изразът: „SAY AGAIN ALL BEFORE... (first word satisfactorily received)“ („повторете всичко преди... (първата правилно приета дума)“); или „SAY AGAIN... (word before missing portion) TO...(word after missing portion)“ („повторете между... (думата преди липсващата част) и... (думата след липсващата част)“); или „SAY AGAIN ALL AFTER... (last word satisfactorily received)“ („повторете всичко след (последната правилно приета дума)“).
- г) Ако при гласова проверка на предаденото съобщение бъдат забелязани неточности, след приключване на повторението се предават думите „NEGATIVE I SAY AGAIN“ („не, повтарям“), последвани от поправка на погрешните данни.

#### **SERA.14080 Постоянно прослушване/часове на обслужване**

- а) По време на полет ВС прослушва постоянно каналите за комуникация съгласно с изискванията на компетентния орган и не прекратява прослушването освен от съображения за безопасност, без да уведоми съответния орган за ОВД.
- 1) ВС, опериращи по дълги маршрути над водни пространства или над определени зони, над които се изисква ВС да е оборудвано с аварийен радиомаяк (ELT), непрекъснато прослушват аварийната честота от 121,5 MHz в метровия обхват, освен през периодите, когато ВС комуникира по други канали в метровия обхват или когато капацитетът на бордовото оборудване или задълженията в пилотската кабина не позволяват едновременното прослушване на два канала.
- 2) ВС непрекъснато прослушват аварийната честота от 121,5 MHz в метровия обхват в зони или по маршрути, където е възможно прехващане на ВС или съществуват други опасности и това е изискване на компетентния орган.
- б) Аеронавигационните станции, които разполагат със съответното оборудване непрекъснато прослушват аварийната честота от 121,5 MHz в метровия обхват по време на часовете, в които предоставят обслужване. Когато две или повече такива станции са разположени на едно място, изискването е изпълнено, ако само едната осигури прослушване на честотата от 121,5 MHz.
- в) Когато е необходимо дадено ВС или орган за ОВД да преустановят прослушването по някаква причина, те уведомяват другите станции, ако това е възможно, като посочват момента, към който се очаква да възобновят прослушването. При възобновяване на прослушването се уведомяват останалите заинтересовани станции. Когато е необходимо прекъсването да продължи повече от първоначално обявения срок и ако е възможно, се предава нов срок за възобновяване на прослушването в или около първоначално определения срок.

#### **SERA.14085 Предаване на блинд**

- а) Когато ЕВС не успява да осъществи контакт на определения канал, на предходно използвания канал или на друг канал съобразно с маршрута и не може да осъществи връзка със съответните органи за ОВД, друг орган за ОВД или други ВС с всички налични средства, ЕВС предава съобщението си два пъти на определения канал или канали, започвайки с изреча „TRANSMITTING BLIND“ („предавам на блинд“) и, ако е необходимо, посочва адресата или адресатите.
- б) Когато ЕВС не може да осъществи връзка поради повреда в приемника, той предава доклади в разчетните времена или позиции на използвания канал, започвайки с изреча „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“ („предавам на блинд поради повреда в приемника“). ЕВС:
- 1) предава съобщението си и след това го повтаря изцяло;
- 2) съобщава разчетното време на следващия доклад;
- 3) ако получава обслужване по КВД, предава информация относно намерението на командира на ВС за продължаване на полета.

#### **SERA.14087 Техника на препредаване на комуникацията**

- а) Когато орган за ОВД не може да установи контакт с дадено ВС след неколкочратни повиквания на честоти, за които се счита, че ВС прослушва, органът за ОВД:
- 1) отправя искане до другите органите за ОВД да окажат съдействие чрез повикване на ВС и ако е необходимо, да препредават съобщенията; както и

- 2) отправя искане до друго ВС по маршрута да направи опит за установяване на връзка с ВС и ако е необходимо, да му препредава съобщения.
- б) Разпоредбите по буква а) се прилагат също така:
- 1) по искане на съответния орган за ОВД;
  - 2) при такова просрочване на очаквано от ВС съобщение, което навежда на прекъсване на комуникацията.

#### **SERA.14090 Специални процедури за комуникация**

а) Движение на автотранспортни средства

Фразеологията за движение по маневрената площ на автотранспортни средства, различни от буксири, съпада с тази за движението на ВС, с изключение на инструкциите за рулиране, при които думата „PROCEED“ („продължете“) замества „TAXI“ („рулирайте“), когато се комуникира с автотранспортни средства.

б) Консултативно обслужване на въздушното движение

При консултативно обслужване на въздушното движение не се издават „clearances“ („разрешения“), а само „advisory information“ („консултативна информация“) и се използват изразите „advise“ („съветвам ви“) или „suggest“ („предлагам ви“), когато се предлага едно или друго действие на ВС.

в) Указване на силна турбулентност от спътна струя

- 1) За ВС от категорията със силна турбулентност от спътната струя думата „heavy“ („силна“) следва веднага позивната на ВС в първоначалния радиотелефонен контакт на такова ВС и органите за ОВД.
- 2) За определени от компетентния орган ВС от категорията със силна турбулентност от спътната струя, думата „super“ („супер“) следва веднага позивната на ВС в първоначалния радиотелефонен контакт на такова ВС и органите за ОВД.

г) Процедури при отклоняване поради метеорологични условия

Когато пилотът започва комуникация с КВД, може да получи бърз отговор, ако посочи „WEATHER DEVIATION REQUIRED“ („искам отклонение поради метеорологични условия“, за да посочи, че желае предимство за комуникацията по тази честота и за отговора от КВД. При необходимост пилотът започва комуникация като използва сигнала за спешност „PAN PAN“ (за предпочитане изговорен три пъти).

#### **SERA.14095 Процедури за радиотелефонна комуникация при бедствие и спешност**

а) Общи положения

- 1) Радиообменът при бедствие и спешност обхваща всички радиотелефонни съобщения, свързани съответно със състоянията на бедствие и спешност. Състоянията на бедствие и спешност се определени, както следва:
  - i) *Бедствие*: състояние, при което за ВС съществува сериозна и/или непосредствена опасност и се изисква незабавно съдействие.
  - ii) *Спешност*: състояние, което се отнася за безопасността на ВС или друго превозно средство, или на лице на борда, или в обсега на видимост, но което не изисква незабавно съдействие.
- 2) Радиотелефонните сигнали за бедствие („MAYDAY“) и за спешност („PAN PAN“) се използват при първоначалното предаване съответно за състояние на бедствие и спешност. В началото на всяко следващо предаване за бедствие и спешност се допуска използването на радиотелефоните сигнали за бедствие и спешност.
- 3) Съобщенията, адресирани до ВС в състояние на бедствие или спешност, са кратки, ясни и минимални на брой и са съобразени със състоянието на ВС.

- 4) Ако органът за ОВД, към който предава ВС не потвърди, че е получил съобщението за бедствие или спешност, други органи за ОВД оказват съдействие, както е посочено в буква б), точка 2) и съответно буква б), точка 3).
  - 5) Комуникацията при бедствие и спешност обикновено се запазва на честотата, на която е започнала, докато не бъде преценено, че прехвърлянето на друга честота ще осигури по-добро съдействие.
  - 6) В състояние на бедствие и спешност радиотелефонните предавания се осъществяват бавно и отчетливо, като всяка дума се произнася ясно, за да се улесни приемането и разбираемостта на съобщенията.
- б) Радиотелефонна комуникация при бедствие
- 1) Действия от страна на ВС при бедствие

Освен че е предшествано от радиотелефонния сигнал за бедствие „MAYDAY“ в съответствие с буква а), точка 2), за предпочитане изговорен три пъти, съобщението за бедствие, което трябва да изпрати ВС:

    - i) се извършва по използваната в момента честота въздух—земя;
    - ii) съдържа възможно най-пълна информация, изговорена отчетливо и по възможност предадена в следната последователност:
      - А) име на органа за ОВД, към който се изпраща съобщението (ако времето и обстоятелствата го позволяват);
      - Б) идентификация на ВС;
      - В) естеството на аварийната ситуация;
      - Г) решението на командира на ВС;
      - Д) настоящо местоположение, височина и курс на ВС.
  - 2) Действия на органа за ОВД, до който е отправено съобщението, или на първия орган ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за бедствие

Органът за ОВД, до който е отправено съобщението, или първият орган ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за бедствие:

    - i) незабавно потвърждава, че е получил съобщението за бедствие;
    - ii) поема контрола над комуникацията или изрично и ясно прехвърля тази отговорност, като уведомява ВС за прехвърлянето; както и
    - iii) предприема незабавни действия, за да гарантира, че цялата необходима информация е предоставена в най-кратки срокове на:
      - А) засегнатия орган за ОВД;
      - Б) засегнатия оператор на ВС или на негов представител, съгласно предварително договореното;
    - iv) предупреждава другите органи за ОВД, съгласно необходимото, за да се избегне прехвърляне на комуникации към честотата, която е заделена за ВС в състояние на бедствие.
  - 3) Налагане на радиомълчание
    - i) ВС в състояние на бедствие или органът за ОВД, обслужващ това ВС, могат да изискат радиомълчание от всички станции от аеронавигационното мобилно обслужване в района или от всяка станция, която пречи на комуникацията с това ВС. В зависимост от конкретните обстоятелства инструкциите за радиомълчание се отправят „to all stations“ („до всички станции“) или само до една станция. И в двата случая се използват изразите:
      - А) „STOP TRANSMITTING“ („преустановете предаването“);
      - Б) радиотелефонният сигнал за бедствие „MAYDAY“.

- ii) Сигналите по буква б), точка 3), подточка i) могат да се използват само от ВС в състояние на бедствие и от органа за ОВД, който води комуникацията с ВС в състояние на бедствие.
- 4) Действия на всички други органи за ОВД или ВС
- i) Комуникацията, свързана със състояние на бедствие има абсолютно предимство пред всяка друга комуникация и органите за ОВД или ВС, които са в течение не предават на въпросната честота, освен ако:
- А) състоянието на бедствие или комуникацията при състояние на бедствие бъдат отменени;
  - Б) всички комуникации, свързани със състоянието на бедствие бъдат прехвърлени към други честоти;
  - В) органът за ОВД, който води комуникацията с ВС в състояние на бедствие предостави разрешение;
  - Г) те самите трябва да окажат съдействие.
- ii) Всички органи за ОВД или ВС, които са в течение на комуникация с ВС в състояние на бедствие и които не могат да съдействат на въпросното ВС, независимо от това трябва да продължат да прослушват тази комуникация, докато се уверят, че е предоставено съдействие.
- 5) Прекратяване на комуникациите при бедствие и на радиомълчанието
- i) Когато дадено ВС вече не е в състояние на бедствие, ЕВС предава съобщение, с което отменя състоянието на бедствие.
- ii) Когато органът за ОВД, който е обслужвал ВС в състояние на бедствие, получи информация, че състоянието на бедствие е преодоляно, той предприема незабавни действия, за да гарантира, че тази информация е разпространена, колкото е възможно по-скоро до:
- А) засегнатите органи за ОВД;
  - Б) засегнатия оператор на ВС или неговия представител, съгласно предварително договореното;
- iii) Комуникациите при бедствие и наложеното радиомълчание се отменят чрез съобщение „DISTRESS TRAFFIC ENDED“ („край на състоянието на бедствие“) на честотата или честотите, използвани за комуникациите с ВС в състояние на бедствие. Това съобщение се изпраща единствено от органа за ОВД, който води комуникацията с ВС в състояние на бедствие, след приемане на съобщението, посочено в буква б), точка 5, подточка i) и получаване на разрешение от компетентния орган.
- в) Радиотелефонна комуникация при спешност
- 1) Действия на ВС, което докладва за състояние на спешност, освен в случаите, посочени в буква в), точка 4
- Съобщението, което изпраща ВС, докладващо състояние на спешност се предшества от радиотелефонния сигнал за спешност „PAN PAN“ в съответствие с буква а), точка 2), за предпочитане изговорен три пъти, като всяка дума се произнася като френската дума „раппе“ („пан“), и:
- i) се извършва по използваната в момента честота въздух—земя;
- ii) съдържа възможно най-пълна информация, изговорена отчетливо и по възможност предадена в следната последователност:
- А) име на съответния орган за ОВД;
  - Б) идентификатор на ВС;
  - В) естеството на състоянието на спешност;
  - Г) решението на командира на ВС;
  - Д) настоящо местоположение, височина и курс на ВС;
  - Е) всякаква друга полезна информация.

- 2) Действия на органа за ОВД, до който е отправено съобщението, или на първия орган за ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за спешност

Органът за ОВД, до който е отправено съобщението от ВС, докладващо състояние на спешност, или първият орган за ОВД, който потвърди, че е получил съобщението за спешност:

- i) потвърждава получаването на съобщението за спешност;
- ii) предприема незабавни действия, за да гарантира, че цялата необходима информация е предоставена в най-кратки срокове на:
  - A) засегнатия орган за ОВД;
  - B) засегнатия оператор на ВС или на негов представител, съгласно предварително договореното;
- iii) ако е необходимо, поема комуникацията с ВС.

- 3) Действия на всички други органи за ОВД или ВС

Комуникациите при спешност имат предимство пред всички други комуникации освен тези при бедствие и всички органи за ОВД или ВС се стремят да не смущават предаванията от/към ВС в състояние на спешност.

- 4) Действия на ВС, използвано за медицински транспорт

- i) Използването на сигнала, описан в буква в), точка 4, подточка ii) указва, че съобщението, което следва, се отнася за защитен медицински транспорт съгласно Женевските конвенции от 1949 г. и Допълнителните протоколи към тях.
- ii) За целите на обявяването и идентифицирането на ВС, използвани за медицински транспорт, след радиотелефонния сигнал за спешност „PAN PAN“ за предпочитане изговорен три пъти, като всяка дума се произнася като френската дума „rappe“, се предава радиотелефонния сигнал за медицински транспорт „MAY-DEE-CAL“, който се произнася като френската дума „médical“. Използването на сигналите, описани по-горе, указва, че съобщението, което следва се отнася за защитен медицински транспорт.

Съобщението съдържа следните данни:

- A) позивната или други признати начини за идентификация на медицински транспорт;
  - B) местоположение на медицинския транспорт;
  - B) брой и вид на медицинския транспорт;
  - Г) набелязан маршрут;
  - Д) разчетно време по маршрута и време на излитане и кацане, в зависимост от случая; както и
  - Е) всякаква друга информация, като например височина на полета, прослушвани радиочестоти, използвани езици и режими и кодове за вторичния обзорен радар.
- 5) Действия на органите за ОВД, към които предава ВС за медицински транспорт или на другите станции, които приемат предаването

Разпоредбите на буква в), точка 2 и точка 3 се прилагат, по целесъобразност, към органите за ОВД, които приемат съобщение за медицински транспорт.“;

- 26) Допълнение 1 се изменя, както следва:

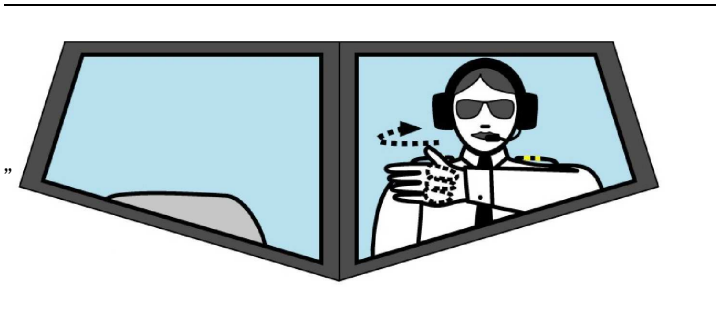
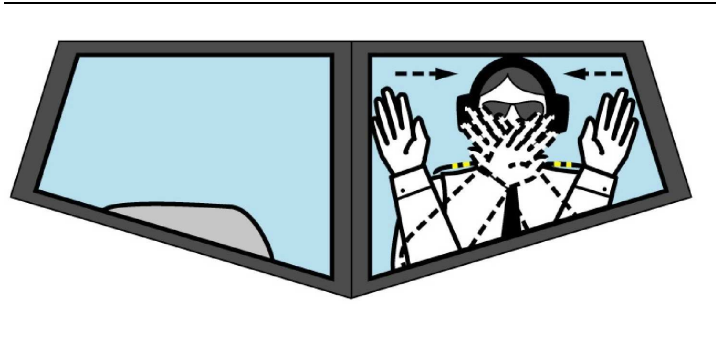
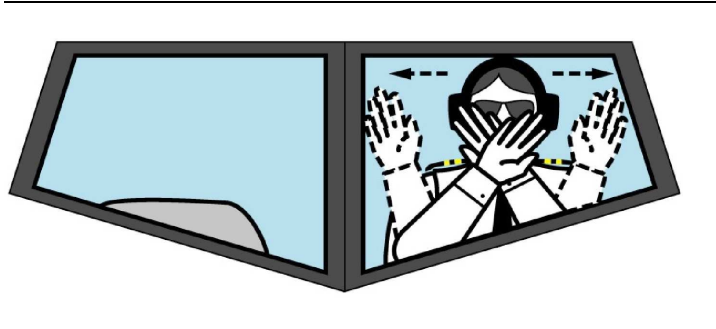
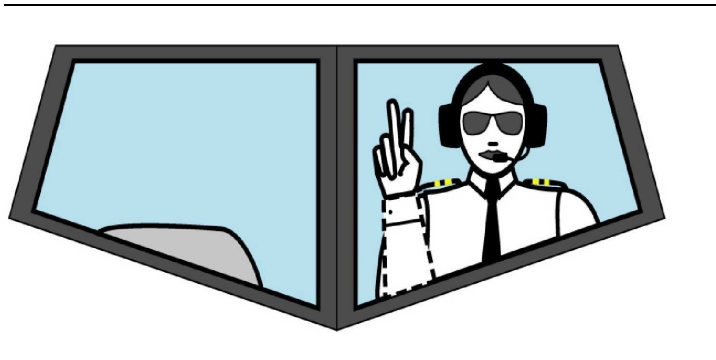
- a) точка 1.1.2 се заменя със следното:

„1.1.2. Процедурите за предаване по телекомуникационен път на сигнали за бедствие и спешност трябва да са в съответствие с раздел 14.“;

б) текстът в точка 3.2.4.1 се заменя със следното:

„3.2.4.1. Едноцветни кръстове в контрастиращ цвят — бял на ПИК и жълт на пътеките за рулиране (фигура А1-6) — показвани хоризонтално върху писти и пътеки за рулиране или части от тях, указват област, негодна за движение на въздухоплавателни средства.“;

в) точки 4.2.1.1, 4.2.1.2 и 4.2.1.3 се заменят със следната илюстрация:

	<p>а) Спирачки натиснати: вдигнете ръка с изпънати пръсти хоризонтално пред лицето, после свийте в юмрук.</p>
	<p>б) Спирачки освободени: вдигнете ръка със стиснат юмрук хоризонтално пред лицето, после изпънете пръстите.</p>
	<p>в) Поставете спирачните столчета: с изпънати ръце и обърнати навън длани движете ръцете в посока навътре до кръстосването им пред лицето.</p>
	<p>г) Отстранете спирачните столчета: с ръце, кръстосани пред лицето и обърнати навън длани, движете ръцете навън.</p>
	<p>д) Готов за запуск на двигателя(ите): вдигнете съответния брой пръсти на едната ръка, указващ номера на двигателя за запуск.“;</p>

27) В допълнение 2 точка 5.1.3 се заменя със следното:

„5.1.3. Всички промени на предпусковата информация по точка 5.1.2 се изпращат на съответния орган за ОВД не по-късно от 6 часа преди разчетното време на пускане или, в случаите на изследване на слънчеви или космически смущения, изпълнявани в условията на дефицит от време — не по-късно от 30 минути преди разчетното време за начало на полета.“

28) В допълнение 4 таблицата се изменя, както следва:

а) в колона „Обслужване“, в клетката за въздушно пространство клас C, тип на полет ПВП, точка 2 се заменя със следното:

„2) Обслужване по КВД, информация за движението ПВП/ПВП (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване)“;

б) в колона „Обслужване“, в клетката за въздушно пространство клас D, текстът относно тип на полет ПВП се заменя със следното:

„Обслужване по КВД, информация за движението ППП/ПВП и ПВП/ПВП (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване)“;



29) Допълнение 5 се заменя със следното:

„Допълнение 5

**Технически спецификации във връзка с наблюденията на ВС и докладите чрез гласова връзка**

**A. ИНСТРУКЦИИ ЗА ДОКЛАДВАНЕ**

**MODEL AIREP SPECIAL**

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1 Aircraft identification	<i>(aircraft identification)</i>
	2 Position	POSITION <i>(latitude and longitude)</i> OVER <i>(significant point)</i> ABEAM <i>(significant point)</i> <i>(significant point) (bearing) (distance)</i>
	3 Time	<i>(time)</i>
	4 Level	FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET
	5 Next position and estimated time over	<i>(position) (time)</i>
	6 Ensuing significant point	<i>(position)</i> NEXT
Section 2	7 Estimated time of arrival	<i>(aerodrome) (time)</i>
	8 Endurance	ENDURANCE <i>(hours and minutes)</i>
Section 3	9 Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption	TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДИТЕ ЗА ПОЛЕТИТЕ
  - 1.1. Доклади за местоположение и специални доклади за полетите
    - 1.1.1. Раздел 1 от образеца, посочен в буква А, е задължителен за докладите за местоположение и специалните доклади за полетите, макар да е възможно точки 5 и 6 от него да бъдат пропуснати. Раздел 2 се добавя, изцяло или частично, само когато това е поискано от оператора или неговия упълномощен представител, или, когато това е счтено за необходимо от командира на ВС. Раздел 3 е част от специалните доклади за полетите.
    - 1.1.2. Условие, налагащо издаването на специален доклад за полети, което следва да бъде избрано от списъка, представен в точка SERA.12005, буква а).
    - 1.1.3. В случай на специални доклади за полети, съдържащи информация за вулканична дейност, се съставя следполетен доклад с помощта на формуляра за докладване на вулканична дейност (образец VAR), включен в буква Б. Всички наблюдения се отразяват и посочват съответно на подходящите места във формуляра образец VAR.
    - 1.1.4. Специалните доклади за полетите се изготвят възможно най-скоро след наблюдаването на явление, което изисква съставянето на специален доклад за полет.
  2. ПОДРОБНИ ИНСТРУКЦИИ ЗА ДОКЛАДВАНЕ
    - 2.1. Елементите, съдържащи се в доклада за полет се докладват в реда, в който са изброени в образеца на формуляр AIREP SPECIAL.
      - MESSAGE TYPE DESIGNATOR (ИДЕНТИФИКАТОР НА ВИДА СЪОБЩЕНИЕ). Докладва се „SPECIAL“ („специален“) за обозначаване на специален доклад.

### Раздел 1

**Елемент 1** — AIRCRAFT IDENTIFICATION (ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО). Докладва се радиотелефонната позивна на ВС, както е предписано в точка SERA.14050

**Елемент 2** — POSITION (МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ). Докладва се местоположение с ширина (градуси с 2 цифри или градуси и минути с 4 цифри, последвани от „Север“ или „Юг“) и дължина (градуси с 3 цифри или градуси и минути с 5 цифри, последвани от „Изток“ или „Запад“) или с основна точка, идентифицирана с кодирано обозначение (2—5 знака), или с основна точка, последвана от магнитния пеленг (3 цифри) и разстояние в морски мили от точката. Преди основната точка се посочва „ABEAM“, ако е приложимо.

**Елемент 3** — TIME (ВРЕМЕ). Докладва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри), освен ако е предписано да се докладват минути след кръгъл час (2 цифри) въз основа на споразумения за регионално въздухоплаване. Докладваното време трябва да е действителното време на ВС при позицията, а времето на изготвяне или предаване на доклада. Времето винаги се докладва в часове и минути по UTC, когато се предава специален доклад за полет.

**Елемент 4** — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE (ПОЛЕТНО НИВО ИЛИ ВИСОЧИНА). Докладва се полетно ниво с 3 цифри при стандартни настройки на барометричния висотомер. Докладва се надморска височина в метри, последвано от „METRES“ („метри“), или във футове, последвано от „FEET“ („футове“), при QNH-настройки. Докладва се „CLIMBING“ (последвано от нивото) при изкачване или „DESCENDING“ (последвано от нивото) при снижаване до ново ниво след преминаване през основната точка.

**Елемент 5** — NEXT POSITION AND ESTIMATED TIME OVER (СЛЕДВАЩА ПОЗИЦИЯ И РАЗЧЕТНО ВРЕМЕ В НЕЯ). Докладва се следващата позиция за докладване и разчетното време в нея или се докладва разчетната позиция, която ще бъде достигната час по-късно, в съответствие с действащите процедури за докладване на позиция. Използва се моделът за данни за местоположение, описан в елемент 2. Докладва се разчетното време в тази позиция. Докладва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри), освен ако е предписано да се докладват минути след кръгъл час (2 цифри) въз основа на споразумения за регионално въздухоплаване.

**Елемент 6** — ENSUING SIGNIFICANT POINT (ПОСЛЕДВАЩА ОСНОВНА ТОЧКА). Докладва се последваща основна точка след „следваща позиция и разчетно време в нея“.

### Раздел 2

**Елемент 7** — ESTIMATED TIME OF ARRIVAL (РАЗЧЕТНО ВРЕМЕ НА ПРИСТИГАНЕ). Докладва се името на летището на първото планирано приземяване, последвано от разчетното време за пристигане на това летище в часове и минути по UTC (4 цифри).

**Елемент 8** — ENDURANCE (ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ). Докладва се „ENDURANCE“, последвана от запаса от гориво, изразен в полетно време, в часове и минути (4 цифри).

### Раздел 3

**Елемент 9** — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT (ЯВЛЕНИЕ, КОЕТО НАЛАГА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ЗА ПОЛЕТ). Докладва се едно от следните явления (на които EBC попада или наблюдава):

- умерена турбулентност — „TURBULENCE MODERATE“, както и
- силна турбулентност — „TURBULENCE SEVERE“.

Прилагат се следните определения:

- Умерена — условия, при които се наблюдават умерени колебания в ориентацията и/или височината на ВС, но ВС се намира през цялото време под пълен контрол. Обикновено се наблюдават малки колебания във въздушната скорост. Отклонения от 0,5—1,0 g в показанията на акселерометъра в центъра на тежестта на ВС. Трудности при придвижване ходом. Пътниците чувстват пристягане на предпазните колани. Незакрепените предмети се преместват.
  - Силна — условия, при които се наблюдават резки колебания в ориентацията и/или височината на ВС; ВС е възможно да излиза от контрол за кратки периоди. Обикновено се наблюдават сериозни колебания във въздушната скорост. Отклонения от > 1,0 g в показанията на акселерометъра в центъра на тежестта на ВС. Пътниците чувстват болезнено пристягане на предпазните колани. Незакрепените предмети се търкалят.
- Умерено обледеняване като „ICING MODERATE“ и силно обледеняване като „ICING SEVERE“.

Прилагат се следните определения:

- Умерено — условия, при които промяна в курса и/или височината се смята за желателна.
  - Силно — условия, при които промяна в курса и/или височината се смята за наложителна.
- Силни планински вълни като „MOUNTAIN WAVE SEVERE“.

Прилагат се следните определения:

- Силни — условия, при които придружаващия низходящ въздушен поток е 3,0 m/s (600 ft/min) или повече и/или ВС среща силна турбулентност.
- Гръмотевична буря без град, като „THUNDERSTORM“; гръмотевична буря с град, като „THUNDERSTORM WITH HAIL“.

Прилагат се следните определения:

Докладват се гръмотевичните бури, които:

- са закрити от омара, или
  - са във вътрешността на облаци, или
  - се разпростират на голямо разстояние, или
  - образуват шквална линия.
- Тежка прашна или пясъчна буря, като „DUSTSTORM HEAVY“ или „SANDSTORM HEAVY“.
- Облак от вулканична пепел, като „VOLCANIC ASH CLOUD“.
- Вулканична дейност преди изригване или вулканично изригване, като „PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY“ или „VOLCANIC ERUPTION“.

Прилагат се следните определения:

„Вулканична дейност преди изригване“ в случая означава необичайна и/или засилена вулканична дейност, която е вероятно да предшества вулканично изригване.

- 2.2. Информацията, записана във формуляра за докладване на вулканична дейност (образец VAR), която не е предназначена за предаване по радиотелефония, а при пристигане на летище, се предоставя незабавно от оператора или от член на летателния екипаж на летищната метеорологична служба. Ако достъпът до тази служба не е лесно осъществим, попълненият формуляр се предоставя в съответствие с местните разпоредби, договорени между доставчиците на метеорологично обслужване и ОВД и оператора на ВС.

### 3. ПРЕПРАЩАНЕ НА МЕТЕОРОЛОГИЧНА ИНФОРМАЦИЯ, ПОЛУЧЕНА ЧРЕЗ ГЛАСОВА ВРЪЗКА

При получаване на специални доклади за полети органите за ОВД ги предават незабавно на съответната метеорологична служба за наблюдение (MWO). За да се гарантира, че съдържанието на докладите за полети ще бъде въведено в автоматизирани наземни системи, елементите на тези доклади се предават по модела за предаване на данни по-долу и в предписания ред.

- ADDRESSEE (АДРЕКАТ). Записва се повикваната станция и, при необходимост, необходимостта от препредаване.
- MESSAGE TYPE DESIGNATOR (ИДЕНТИФИКАТОР НА ВИДА СЪОБЩЕНИЕ). Записва се „ARS“ за обозначаване на специален доклад за полет.
- AIRCRAFT IDENTIFICATION (ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО). Записват се идентификационните данни на ВС по модела за предаване на данни в позиция 7 на полетния план, без разстояние между обозначението на оператора и регистрацията на ВС или идентификационния номер на полета, ако се използва такъв.

#### Раздел 1

**Елемент 0** — POSITION (МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ). Записва се местоположение с ширина (градуси с 2 цифри или градуси и минути с 4 цифри, последвани без разстояние от „N“ или „S“) и дължина (градуси с 3 цифри или градуси и минути с 5 цифри, последвани без разстояние от „E“ или „W“) или с основна точка, идентифицирана с кодирано обозначение (2—5 знака), или с основна точка, последвана от магнитния пеленг (3 цифри) и разстояние в морски мили (3 цифри) от точката. Преди основната точка се посочва „ABEAM“, ако е приложимо.

**Елемент 1** — TIME (ВРЕМЕ). Записва се времето в часове и минути по UTC (4 цифри).

**Елемент 2** — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE (ПОЛЕТНО НИВО ИЛИ ВИСОЧИНА). Когато се докладва полетно ниво, се записва „F“, последвано от 3 цифри (напр. „F310“). Когато се докладва височина, тя се записва в метри, последвано от „M“, или във футове, последвано от „FT“. Записва се „ASC“ при изкачване или „DES“ при снижаване.

#### Раздел 2

**Елемент 9** — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT (ЯВЛЕНИЕ, КОЕТО НАЛАГА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ЗА ПОЛЕТ). Докладваното явление се записва, както следва:

- умерена турбулентност — „TURB MOD“,
- силна турбулентност — „TURB SEV“,
- умерено обледеняване — „ICE MOD“,
- силно обледеняване — „ICE SEV“,
- силни планински вълни — „MTW SEV“,
- гръмотевична буря без град — „TS“,
- гръмотевична буря с град — „TSGR“,
- силна прашна или пясъчна буря — „HVY SS“,
- облак от вулканична пепел — „VA CLD“,
- вулканична дейност, предхождаща изригване, или вулканично изригване — „VA“,

— град — „GR“,

— купесто-дъждовни облаци — „CB“.

TIME TRANSMITTED (ВРЕМЕ НА ПРЕДАВАНЕ). Записва се само когато се предава раздел 3.

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

##### 4.1. Докладване на срез на вятъра

4.1.1. При докладване на наблюдението от ВС на срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход се включва типа ВС.

4.1.2. Когато са били докладвани или прогнозирани условия на срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход, но такива не са били наблюдавани, командирът информира съответния орган за ОВД при първа възможност, освен ако командирът знае, че съответният орган за ОВД вече е информиран за това от друго ВС.

##### 4.2. Докладване след полета на вулканична дейност

4.2.1. При пристигане на ВС на летището, изготвеният доклад за вулканична дейност се предоставя незабавно от оператора на ВС или от член на летателния екипаж на летищната метеорологична служба, или ако пристигащите членове на летателния екипаж нямат лесен достъп до такава служба, попълненият формуляр се третира в съответствие с местните разпоредби, договорени между доставчиците на метеорологично обслужване и ОВД и оператора на ВС.

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

**Б. ФОРМУЛЯР ЗА СПЕЦИАЛЕН ДОКЛАД ЗА ПОЛЕТ ОТНОСНО ВУЛКАНИЧНА ДЕЙНОСТ (ОБРАЗЕЦ VAR)**

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME; UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME; UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION			Other _____		
SO <sub>2</sub> DETECTED	yes <input type="checkbox"/>	no <input type="checkbox"/>			
Ash encountered	yes <input type="checkbox"/>	no <input type="checkbox"/>	(brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/> (a) Wispy	<input type="checkbox"/> (b) Moderate dense	<input type="checkbox"/> (c) Very dense		
10) COLOUR OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/> (a) White	<input type="checkbox"/> (b) Light grey	<input type="checkbox"/> (c) Dark grey		
	<input type="checkbox"/> (d) black	<input type="checkbox"/> (e) other _____			
11) ERUPTION	<input type="checkbox"/> (a) continuous	<input type="checkbox"/> (b) intermittent	<input type="checkbox"/> (c) not visible		
12) POSITION OF ACTIVITY	<input type="checkbox"/> (a) Summit	<input type="checkbox"/> (b) side	<input type="checkbox"/> (c) Single		
	<input type="checkbox"/> (d) Multiple	<input type="checkbox"/> (e) Not observed			
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION	<input type="checkbox"/> (a) Lightning	<input type="checkbox"/> (b) Glow	<input type="checkbox"/> (c) Large rocks		
	<input type="checkbox"/> (d) Ash fallout	<input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud	<input type="checkbox"/> (f) All		
14) EFFECT ON AIRCRAFT	<input type="checkbox"/> (a) Communication	<input type="checkbox"/> (b) Navigation systems	<input type="checkbox"/> (c) Engines		
	<input type="checkbox"/> (d) Pitot static	<input type="checkbox"/> (e) Windscreen	<input type="checkbox"/> (f) Windows		
15) OTHER EFFECTS	<input type="checkbox"/> (a) Turbulence	<input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire	<input type="checkbox"/> (c) Other fumes		
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

30) Допълнението към приложението се изменя, както следва:

а) таблицата, която препраща към приложение 2 на ИКАО се изменя, както следва:

i) заглавието се заменя със следното:

#### „Приложение 2 на ИКАО

**Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 2 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения.“;**

ii) клетките, свързани с „Разлика А2-04“, се заменят със следното:

„Разлика А2-04	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.3.1.2.	Приложение 2 на ИКАО, 3.3.1.2 се заменя с точка SERA.4001, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012. Разликите между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на Съюза са, както следва: <ul style="list-style-type: none"> <li>— По отношение на полети по ПВП, планирани през международни граници, Регламентът на Съюза (точка SERA.4001, буква б), точка (5) се различава от стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.3.1.2, буква д) с добавянето на подчертания текст, както следва:               <p style="margin-left: 20px;"><i>„всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави.“</i></p> </li> <li>— По отношение на полетите по ППП и ПВП, планирани за изпълнение през нощта, в настоящия Регламент на Съюза е добавено следното изискване към SERA.4001, буква б), точка б):               <p style="margin-left: 20px;"><i>„б) всеки полет, планиран за изпълнение през нощта, ако се напуска околността на летище.“</i></p> </li> </ul>

б) клетките, отнасящи се до „Разлика А2-06“ се заличават;

в) следните нови таблици, съответстващи на приложение 3 на ИКАО и приложение 10 на ИКАО се вмъкват под таблицата, отнасяща се до приложение 2 на ИКАО:

#### „Приложение 3 на ИКАО

**Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 3 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения.**

Разлика А3-01	
Приложение 3 на ИКАО Глава 5	Нова разпоредба. В точка SERA.12005 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 се посочва: <ul style="list-style-type: none"> <li>б) Компетентните органи при необходимост определят други условия, които ЕВС докладват, когато ги срещат или наблюдават.</li> </ul>

## Приложение 10 на ИКАО

**Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 10 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения.**

Разлика A10-01	
<p>Приложение 10 на ИКАО Том II: Глава 5 5.2.1.4.1</p>	<p>Приложение 10 на ИКАО, том II, глава 5.2.1.4.1 е транспонирано в точка SERA.14035 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 с някои разлики. Разликите между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на Съюза са, както следва:</p> <p>SERA.14035 Предаване на числа при радиотелефония</p> <p>а) Предаване на числа</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Всички числа, използвани при предаването на позивната на ВС, курс, ПИК, скорост и посока на вятъра се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно.       <ol style="list-style-type: none"> <li>i) Полетните нива се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, <u>освен в случаите на полетни нива в цели стотици.</u></li> <li>ii) Настройките на висотомера се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно с <u>изключение на настройка от 1 000 hPa, която се предава като „ONE THOUSAND“.</u></li> <li>iii) Всички цифри за кодове от транспондер се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, <u>освен когато въпросните кодове съдържат цели хиляди — тогава информацията се предава като се произнася цифрата в броя на хилядите и след това се произнася „THOUSAND“.</u></li> </ol> </li> <li>2) Всички числа за предаването на информация, различна от описаната в буква а), точка 1), се предават чрез произнасяне на всяка цифра поотделно, освен при числата, съдържащи цели стотици и цели хиляди, които се предават като се произнася всяка цифра от броя на стотиците или хилядите и след това се произнася „HUNDRED“ или „THOUSAND“, според случая. Комбинациите от хиляди и цели стотици се предават чрез произнасяне на отделните цифри от броя на хилядите, последвани от думата „THOUSAND“, и произнасяне на броя на стотиците, последвани от думата „HUNDRED“.</li> <li>3) Когато е необходимо да се уточни число, предадено с цели хиляди и/или цели стотици, числото се предава като всяка цифра се произнася поотделно.</li> <li>4) При предаване на информация за относителното местоположение спрямо обект или за конфликтен трафик по 12- часовия координатен циферблат информацията се предава като цифрите се произнасят заедно — „TEN O’CLOCK“ („десет часа“) или „ELEVEN O’CLOCK“ („единадесет часа“).</li> <li>5) Числата с десетична запетая се предават, както в буква а), точка 1), като десетичната запетая се указва по реда ѝ като се произнася думата „DECIMAL“ („десетична запетая“).</li> <li>6) Всичките шест цифри от цифровия идентификатор се използват за идентифициране на канала на предаване при радиотелефонен обмен в метровия обхват (VHF), освен когато петата и шестата цифра са нули —тогава се използват само първите четири цифри.</li> </ol>



<b>Разлика A10-02</b>	
Приложение 10 на ИКАО Том II: Глава 5 5.2.1.7.3.2.3	<p>Приложение 10 на ИКАО, том II, глава 5.2.1.7.3.2.3 е транспонирано в точка SERA.14055 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 с една разлика. Разликата между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на ЕС е, както следва:</p> <p>SERA.14055 Процедури за радиотелефония</p> <p>б) 2) В отговор на горните повиквания се предава позивната на повикващата станция, последвана от позивната на отговарящата станция, което се приема за покана към повикващата станция да продължи предаването си. <u>При прехвърляне на комуникация в рамките на един орган за КВД, позивната на органа за КВД може да се пропусне, когато това е разрешено от компетентния орган.</u></p>

г) таблицата, която препраща към приложение 11 на ИКАО се изменя, както следва:

i) заглавието се заменя със следното:

### „Приложение 11 на ИКАО

**Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 11 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните изменения.“;**

ii) клетките, свързани с „Разлика A11-06“, се заменят със следното:

<b>„Разлика A11-06</b>	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	<p>Нова разпоредба. В точка SERA.5010 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 се посочва:</p> <p><b>SERA.5010 Полети по особени правила за визуални полети в контролирани зони</b></p> <p>В контролирани зони могат да се изпълняват полети по особени ПВП, при условие че има разрешение по КВД. Освен ако е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи, като например — но не само — медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, се прилагат следните допълнителни условия:</p> <p>а) такива полети могат да се провеждат само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган;</p> <p>б) за пилота:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) безоблачно и с видимост до повърхността;</li> <li>2) видимостта в полет е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;</li> <li>3) полет с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други ВС или препятствия; както и</li> </ol> <p>в) орган за КВД не издава разрешение за полет по особени ПВП на ВС за излитане от или кацане на летище, намиращо се в границите на контролирана зона, както и за навлизане в зоната на летищното движение или летищния кръг на полетите, когато обявените метеорологични условия на това летище са под следните минимални стойности:</p> <p><del>б) за КВД:</del></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><del>1) само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган;</del></li> <li><del>2) 1) приземната видимост е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;</del></li> <li>2) долната граница на облачността е по-ниска от 180 m (600 ft).“</li> </ol>