

ENR 1.10 ПЛАНИРАНЕ НА ПОЛЕТИТЕ

Преди представянето на полетен план операторът, упълномощено от него лице или командирът на въздухоплавателното средство трябва да изпълнят изискванията за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България, указани в подраздел GEN 1.2.

1. Процедури за представяне на полетни планове

1.1 Изисквания за попълване на полетен план

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

1.1.2 Полетен план се предоставя преди началото на:

a. всеки полет или част от него, осигуряван с обслужване по контрол на въздушното движение.

b. всеки полет, за който командирът на въздухоплавателното средство се нуждае от предоставяне на полетно информационно, аварийно-оповестително обслужване и търсене и спасяване;

c. всеки полет, който ще пресича контролираните райони и зони, обслужвани от военните органи за ОВД, когато са активни гъбковите структури за управление на въздушното пространство, полигоните за борба с градушките, за които командирът на въздухоплавателното средство се нуждае от осъществяване на координация с органите на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство и военните органи за ОВД;

d. всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави;

e. всеки полет, планиран за изпълнение през нощта, ако се напуска околността на летище;

f. всеки полет по правилата за полети по IFR в границите на консултативно въздушно пространство.

1.1.3 Полетният план преди излитане се изпраща в писмен или електронен вид на адресите по т. 1.3.1 от подраздел GEN 1.2 или се попълва в летищната аеронавигационна служба на летището на излитане, а по време на полет се предава в органа за ОВД или до контролна радиостанция въздух-земя.

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

Prior to submission of flight plan the operator, his authorized representative or the pilot-in-command shall comply with the regulations for flight operations in Bulgarian airspace and to/from airports in the Republic of Bulgaria published in subsection GEN 1.2.

1. Procedures for submission of flight plans

1.1 A flight plan completion requirements

1.1.1 Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term "flight plan" is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, *inter alia*, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take-off from, or to land at a controlled aerodrome.

1.1.2 A flight plan shall be submitted prior to operating:

a. any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

b. any flight for which the pilot-in-command of the aircraft needs provision of flight information, alerting and search and rescue services

c. any flight crossing the controlled areas and zones serviced by the military ATS when the FUA structures or anti-hail activity areas are activated, for which the pilot-in-command needs, coordination with appropriate military ATS units and civil-military coordinating unit;

d. any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned;

e. any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodromes;

f. any IFR flight within advisory airspace.

1.1.3 The flight plan shall be sent in written or electronic form to the addresses as per item 1.3.1 of subsection GEN 1.2 or can be filled before departure in the ARO/Briefing office or, during flight, transmitted to the ATS unit or air-ground control radio station.

1.1.4 Не се приемат полетни планове за въздушното пространство на FIR София, които се отклоняват от ограниченията, определени в Route Availability Document (RAD). Този общ Европейски документ съдържа правилата за използване и достъпност на FIR София, които са публикувани на : <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

1.1.5 Полетите трябва да бъдат планирани извън активираните временно резервирани, ограничени, забранени и опасни зони в FIR София, чрез използване на валидни ВПСП междинни точки.

1.1.6 Активните зони трябва да бъдат избягвани както е обявено в RAD.

1.2 Време на попълване на полетния план

1.2.1 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 60 min преди заминаване, а ако е представен по време на полет, то моментът на представяне трябва да осигури получаването му от съответния орган за обслужване на въздушното движение не по-късно от 10 min преди разчетното време за прелитане от въздухоплавателното средство на:

a. предвидената точка на влизане в съответния контролиран район или консултативен район; или

b. точката за пресичане на въздушен път или консултативно трасе.

1.2.2 Полетният план за полет, пресичащ зони, с въведени ATFCM ограничения от въздухоплавателни средства, се попълва не по-късно от 3 часа преди разчетното време за начало на движение, ако няма повтарящ се полетен план.

1.2.3 Изискването по т. 1.2.2 по-горе не отменя процедурите за по-ранно попълване на полетен план за определени полети поради други причини.

1.3 Съдържание на полетен план

1.3.1 Полетният план съдържа информация за:

a. опознавателния индекс на въздухоплавателното средство;

b. правилата за провеждане на полета и типа на полета;

c. брой и тип(-овете) въздухоплавателните средства и категория на турбулентната следа;

d. оборудване и възможности;

e. летище на излитане или оперативна площадка на излитане;

f. разчетното време за начало на движение;

g. крейсерска(и) скорост(и);

h. крейсерско(и) ниво(а);

i. маршрута на полета;

j. летище или оперативна площадка на кацане и общото разчетно изтекло време;

1.1.4 No flight plans shall be filed via the airspace of Sofia FIR deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for Sofia FIR and any reference to them shall be made via: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

1.1.5 Flights must be planned outside active TRAs, restricted, prohibited and danger areas within Sofia FIR using valid FRA Intermediate points.

1.1.6 Active areas must be avoided as promulgated in RAD.

1.2 Time of submission of a flight plan

1.2.1 Unless a shorter period of time has been prescribed by the competent authority for domestic VFR flights, a flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least 60 min before departure or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 min before the aircraft is estimated to reach:

a. the intended point of entry into a control area or advisory area; or

b. the point of crossing an airway or advisory route.

1.2.2 The flight plan for a flight into areas subject to ATFCM measures shall be submitted at least 3 hours before the Estimated Off-Block Time if there is no repetitive flight plan.

1.2.3 The requirement as per item 1.2.2 above do not cancel the procedures for an earlier submission of a flight plan for certain flights for some other reasons.

1.3 Contents of a flight plan

1.3.1 A flight plan shall comprise information regarding such of the following items as are considered relevant by the CAA:

a. aircraft identification;

b. flight rules and type of flight;

c. number and type(s) of aircraft and wake turbulence category;

d. equipment and capabilities;

e. departure aerodrome or operating site;

f. estimated off-block time;

g. cruising speed(s);

h. cruising level(s);

i. route to be followed;

j. destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time;

k. резервн(и) летище(а) или оперативна площадка;

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

m. общ брой лица на борда;

n. аварийно-спасителното оборудване;

o. друга информация.

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

1.3.3 Терминът "летище", използван в полетен план, може да означава оперативни площадки, различни от летище, които могат да бъдат използвани от определени типове въздухоплавателни средства, като хеликоптери или аеростати.

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

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

1.4 Изпращане на полетни планове и свързаните с тях съобщения

1.4.1 Полетни планове за полети по правилата за полети по прибори се изпращат директно или чрез летищната аеронавигационна служба на летището на излитане до IFPS. След първоначална обработка IFPS изпраща полетните планове до сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД и съответните органи за обслужване на въздушното движение.

1.4.2 Полетни планове за полети по правилата за визуални полети се изпращат директно или чрез летищната аеронавигационна служба на летището на излитане до сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД. В случай, че въздухоплавателното средство ще напусне района за полетна информация София, полетният план се изпраща и до органите за обслужване на въздушното движение на съответните държави.

1.4.3 Полетни планове за вътрешни полети по правилата за визуални полети могат да се попълват и изпращат чрез Web базирано програмно приложение на адреса в подраздел GEN 1.2, т. 1.3.1 (<https://fpl.bulatsa.com>).

1.4.3.1 Подаването на заявка за ползване на Web базирано програмно приложение може да се извърши на <http://www.bulatsa.com>

k. alternate aerodrome(s) or operating site(s);

l. fuel endurance;

m. total number of persons on board;

n. emergency and survival equipment;

o. other information.

1.3.2 For flight plans submitted during flight, the departure aerodrome or operating site provided shall be the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required. Additionally, the information to be provided instead of the estimated off-block time shall be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

1.3.3 The term "aerodrome" where used in a flight plan is intended to cover sites other than aerodromes which may be used by certain types of aircraft, e.g. helicopters or balloons.

1.3.4 A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items up to and including 'Alternate aerodrome(s) or operating site(s)' regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.

1.3.5 It shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the CAA or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

1.4 Submission of flight plans and associated messages

1.4.1 Flight plans for IFR flights should be submitted directly or through ARO/Briefing office at the departure aerodrome to IFPS. After initial processing IFPS submit the flight plans to BULATSA Flight Information Service Department and the appropriate ATS units.

1.4.2 Flight plans for VFR flights should be submitted either directly or through ARO/Briefing office at the departure aerodrome to BULATSA Flight Information Service Department. In case the aircraft intends to fly beyond Sofia FIR the flight plan should be submitted to the ATS units of the relevant countries.

1.4.3 Flight plans for domestic VFR flights may be filled and sent through Web-based software application at the address in GEN 1.2, item 1.3.1 (<https://fpl.bulatsa.com>).

1.4.3.1 Registration for using Web-based software application can be made at <http://www.bulatsa.com>

1.4.3.2 Ръководството за потребителя и условията за ползване на услугата се намират на <http://www.bulatsa.com>

1.4.4 Сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД обработва и разпространява полетните планове до всички органи за обслужване на въздушното движение в Република България.

1.4.5 Адресите, на които се изпращат полетните планове и свързаните с тях съобщения и особености, са публикувани в подраздел GEN 1.2, т. 1.3.1.

1.4.6 Операторът носи отговорност за:

a. верността и изчерпателността на данните;
b. адресирането до всички заинтересовани служби в зоната на IFPS и извън нея (полетният план за полет с преминаване от правилата за полети по прибори към правилата за визуални полети се изпраща и до органите, контролиращи частта от полета, изпълнявана по правилата за визуални полети).

c. при изпълнение на полети по правилата за визуални полети за запознаването с ограниченията във въздушното пространство.

1.4.7 За полетен план, изпратен до IFPS се получават като отговор следните съобщения:

a. потвърждаващо съобщение - ACK;
b. съобщение, че полетния план и/или полетното съобщение се обработва от оператор - MAN;
c. съобщение за отхвърляне на полетния план и/или полетно съобщение - REJ.

1.4.7.1 Когато изпратеният полетен план и/или полетно съобщение е обработено успешно от IFPS, подателят получава потвърждаващо съобщение (ACK).

1.4.7.2 Полетен план и полетни съобщения, които не могат да бъдат обработени автоматично, подлежат на ръчна корекция и обработка (подателят получава съобщение MAN).

1.4.7.3 Когато полетният план и полетните съобщения могат да бъдат коригирани ръчно от оператора на IFPS, подателят получава съобщение ACK, а в противен случай се връщат на подателя за корекция чрез изпращане на съобщение за отхвърляне (REJ).

1.4.8 При изпращане на полетни планове с използване на Web базирано програмно приложение се получават като отговор същите съобщения ACK, MAN и REJ като при изпращане на полетни планове и/или съобщения до IFPS.

1.4.9 Операторът е длъжен да осигури двустранна комуникация с летищната аеронавигационна служба или сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД до отлитане на въздухоплавателното средство с цел осигуряване на допълнителна информация за полета при необходимост.

1.4.3.2 Users manual and conditions for use can be found at <http://www.bulatsa.com>.

1.4.4 BULATSA Flight Information Service Department processes and distributes flight plans to all ATS units in the Republic of Bulgaria.

1.4.5 The addresses, to which flight plans and associated messages should be submitted, are published in subsection GEN 1.2, item 1.3.1.

1.4.6 The operator is responsible for:

a. accuracy and data completeness;
b. addressing of flight plans to all units concerned within or outside the IFPS zone (the flight plan for a flight converting from IFR to VFR should be submitted also to the units, controlling the VFR portion of the flight).

c. awareness of airspace restrictions when performing VFR flights.

1.4.7 For submitted to IFPS flight plan the following messages can be received:

a. acknowledge message (ACK);
b. manual message (MAN)
c. reject message (REJ)

1.4.7.1 When the submitted flight plan and/or flight message is processed successfully by IFPS, the originator receives an acknowledge message (ACK).

1.4.7.2 A flight plan and flight messages, which cannot be processed automatically, are subject of manual amendment and processing (the originator receives a message MAN).

1.4.7.3 When the flight plan and the flight messages can be amended manually by the IFPS operator, the originator receives a message ACK, otherwise, the message will be returned to the originator for a correction through a reject message (REJ).

1.4.8 When submitting flight plans through Web-based software application the received as an answer messages are the same as when submitting flight plans and/or messages to IFPS - ACK, MAN and REJ.

1.4.9 The operator must provide two-way communication with the aerodrome ARO/Briefing office or BULATSA Flight Information Service Department until aircraft's departure to allow additional information for the flight, if required.

1.4.10 Летищната аеронавигационна служба оказва помощ на оператора при съставянето и адресирането на полетния план и полетните съобщения и осигурява допълнителна информация за полетите при наличие на такава.

1.4.11 Забранява се попълването на няколко полетни плана с различаващи се позивни и маршрути за един и същи полет.

1.4.12 В полетния план се посочва AFTN или SITA адрес (номер на факс или телефон, в случай че операторът не разполага с AFTN/SITA връзка), на който може да бъде получена или изпратена допълнителна информация за съответния полет.

1.4.13 Командирът на въздухоплавателното средство може да представи полетен план по време на полет, ако това се налага от възникнали специални обстоятелства, които не са му били известни преди излитането.

1.4.14 Полетният план по т. 1.4.13 по-горе се предава на органа, осигуряващ обслужването на въздушното движение във въздушното пространство, в което въздухоплавателното средство изпълнява полет или в което, или през което въздухоплавателното средство ще изпълни полета, а когато това е невъзможно, полетният план се предава на друг орган за обслужване на въздушното движение с цел препредаването му на съответния орган за обслужване на въздушното движение.

1.4.15 Изискванията по точки 1.4.13 и 1.4.14 по-горе не се отнасят за полетен план, попълван за отделните етапи от полет с междинни кацания, както и за полет с пресичане на държавната граница.

1.4.16 Ако полетният план се представя за осигуряване обслужването на въздушното движение, въздухоплавателното средство трябва да изчака получаването на разрешение преди преминаване към полет в условия, изискващи спазването на процедурите по обслужване на въздушното движение.

1.4.17 Ако полетния план е представен с цел получаване на консултативно обслужване, въздухоплавателното средство трябва да изчака потвърждение за получаването на полетния план от органа, осигуряващ това обслужване.

1.4.18 При представяне на полетен план по време на полет, ръководителят на полети указва на командира на въздухоплавателното средство радиочестотата за попълване на полетен план по време на полет.

1.4.19 Първият орган за обслужване на въздушното движение, получил полетен план или промени към него, е длъжен да:

a. провери за съответствие със стандартната форма и за спазване на условните обозначения на данните;

1.4.10 The aerodrome ARO/Briefing office shall assist the operator in completing and addressing the flight plan and the flight messages and shall provide additional information for the flights, if available.

1.4.11 Filing different versions of the same flight plan, with different call signs and routes for the same flight, is not acceptable.

1.4.12 AFTN или SITA addresses shall be indicated in the flight plan (FAX or telephone number in case the operator doesn't have AFTN/SITA terminals) to/from which additional information for the relevant flight can be received or sent.

1.4.13 The pilot-in-command may submit a flight plan during flight, if it is imposed by arisen special circumstances, unknown to him before the departure.

1.4.14 The flight plan as per item 1.4.13 above should be transmitted to the unit providing air traffic services in the airspace in which the aircraft is operating a flight or through which the aircraft will fly, and when that is not practicable the flight plan should be transmitted to another ATS unit for retransmission to the appropriate ATS unit.

1.4.15 The requirements as per items 1.4.13 and 1.4.14 above do not refer to a flight plan filed for the various stages of a flight with intermediate landings, as well as for a flight crossing the state border.

1.4.16 If the flight plan is submitted for the purpose of obtaining ATS service, the aircraft is required to wait for an air traffic control clearance prior to proceed under conditions requiring compliance with the air traffic service procedures.

1.4.17 If the flight plan is submitted for the purpose of obtaining an air traffic advisory service, the aircraft is required to wait for acknowledgment of receipt by the unit providing that service.

1.4.18 When a flight plan is submitted during flight, the controller shall indicate to the pilot-in-command the frequency used for completing a flight plan during flight.

1.4.19 The first ATS unit receiving a flight plan, or changes thereto shall:

a. check it for compliance with the format and data conventions;

b. провери изчерпателността на данните и при възможност точността им;

c. предприеме, при необходимост, действия, за да направи полетния план използваем за целите на обслужването на въздушното движение; и

d. съобщи на подателя за приемането на полетния план или промените в него.

1.4.20 Подателите на полетни планове трябва да вземат под внимание и да реагират при необходимост на изпратените от IFPS оперативни съобщения-отговори. Изрично трябва да се отбележи, че до получаването на съобщение за потвърждение (ACK) от IFPS, касаещо определен полетен план, попълнен за зоната на IFPS, то този полетен план няма да съществува в IFPS и няма да бъде изпратен до съответните органи за обслужване на въздушното движение. Така също, копие от полетния план няма да бъде изпратено до системата ETFMS на NMOC и няма да се взема пред вид за целите на ATFCM (няма да има даден ATFCM SLOT). Това ще доведе до закъснение на полета. Ето защо, IFPS ще изпрати до съответните органи за обслужване на въздушното движение и до системата ETFMS само този полетен план, за който има получено съобщение ACK.

1.4.20.1 По отношение на изискванията към всички IFR полети за радиооборудване с канално отстояние от 8.33 kHz, IFPS (виж IFPS Manual, раздел "8.33 kHz channel spacing") може да върне следните коментари:

a. REJ съобщение със следния коментар: <<This flight does not comply with 8.33 kHz radio equipment>>;

b. ACK съобщение с текст: <<Flight plan is not compliant with 8.33 kHz radio equipment; expect significant operational penalty>>, ако полета е отбелязан със STS/SAR или STS/HOSP;

c. ACK съобщение със следния коментар: <<This flight may require special handling by ATC due to 8.33 kHz carriage requirements>>, ако полета има UHF радиокомуникационни възможности и планира да оперира в зона, където комуникациите се извършват на UHF;

d. ACK съобщение с коментар: <<Flight plan may be rejected after 01.01.2018 due to 8.33 kHz equipage requirements in LBSR FIR. Please consult AIP>>.

1.4.20.2 За подробно описание на обработването на полетни планове, свързано с изискването за радиооборудване с канално отстояние от 8.33 kHz, се консултирайте с IFPS Manual: www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html

1.4.21 Особености, свързани със CPDLC

a. За да използват CPDLC услугите, пилотите трябва да попълнят в съответните полета от своя полетен план следната информация:

- поле 10a - J1 за CPDLC ATN VDL Mode2 оборудвано въздухоплавателно средство;

b. check it for completeness and, to the possible extent, for accuracy;

c. take action, if necessary, to make it acceptable for the purpose of the air traffic services; and

d. indicate acceptance of the flight plan or change thereto, to the originator.

1.4.20 It is essential that flight plan originators take note of and react, where necessary, to the Operational Reply Messages received from IFPS. In particular it should be noted, that unless an ACK is received from IFPS in respect of a particular flight plan filed within the IFPS zone, then that plan will not exist within IFPS and will not therefore be distributed to the relevant ATS Units. Further more, a copy of the flight plan will not be sent to the ETFMS system of the NMOC and will not be considered for ATFCM purposes (NO ATFCM SLOT). This could result in a delay to the flight concerned. It follows therefore that the version of a flight plan message for which an ACK has been received is the one which will be distributed by IFPS to the relevant ATS Units and also to the ETFMS system.

1.4.20.1 With respect to the 8.33 kHz channel spacing capable radio equipage requirements for IFR flights, the IFPS (see IFPS Manual, chapter "8.33 kHz channel spacing") may send one of the following comments:

a. REJ message with the following comment: <<This flight does not comply with 8.33 kHz radio equipment>>;

b. ACK message with the following comment: <<Flight plan is not compliant with 8.33 kHz radio equipment; expect significant operational penalty>>, if the flight is indicated as STS/SAR or STS/HOSP;

c. ACK message with the following comment: <<This flight may require special handling by ATC due to 8.33 kHz carriage requirements>>, if the flight has UHF radio communication capability and plans to operate in an area where communication is provided on UHF;

d. ACK message with the following comment: <<Flight plan may be rejected after 01.01.2018 due to 8.33 kHz equipage requirements in LBSR FIR. Please consult AIP>>.

1.4.20.2 For a detailed description of FPL processing related to the 8.33 kHz channel spacing capable radio equipage requirements please consult the IFPS Manual: www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html

1.4.21 Particularities, related to CPDLC

a. In order to use the CPDLC services, pilots shall file the following in the relevant items of their flight plan:

- item 10a - J1 for the CPDLC ATN VDL Mode2 capable aircraft;

- поле 18 - индикатор CODE/ следван от 24-битовия адрес на въздухоплавателното средство изразен под формата на буквено-цифров код от шест шестнадесетични знака.

b. Изключенията за CPDLC трябва да бъдат отбелязани чрез поставяне на буквата Z в поле 10a от полетния план, а поле 18 трябва да съдържа индикатор DAT/CPDLCX.

- item 18 - the indicator CODE/ followed by the aircraft 24-bit address expressed in the form of alphanumeric code of six hexadecimal characters.

b. Exemptions for CPDLC are to be indicated by inserting the letter Z in item 10a of the flight plan and then inserting the indicator DAT/CPDLCX in item 18.

1.4.22 IFPS зона

1.4.22 IFPS zone

STATE	FIR/UIR	ICAO	STATE	FIR/UIR	ICAO
Albania	Tirana	LAAA	Moldova	Chisinau	LUUU
Armenia	Yerevan	UDDD	Monaco	Marseille	LFMM
Austria	Wien	LOVV	North Macedonia	Skopje	LWSS
Belgium	Brussels	EBBU	Norway	Bodo Oceanic	ENOB
		EBUR		Norway	ENOR
Bosnia and Herzegovina	Sarajevo	LQSB	Poland	Warszawa	EPWW
Bulgaria	Sofia	LBSR	Portugal	Lisboa	LPPC
Croatia	Zagreb	LDZO		Santa Maria Oceanic	LPPO
Cyprus	Nicosia	LCCC	Romania	Bucuresti	LRBB
Czech Republic	Praha	LKAA	Serbia and Montenegro	Belgrad	LYBA
Denmark	Koebenhavn	EKDK	Slovakia	Bratislava	LZBB
Estonia	Tallinn	EETT	Slovenia	Ljubljana	LJLA
Finland	Finland	EFIN	Spain	Barcelona	LECB
				Canarias	GCCC
				Madrid	LECM
				Sweden	ESAA
				Switzerland	LSAS
France	Bordeaux	LFBB	The Netherlands	Amsterdam	EHAA
	Brest	LFRR			
	Marseille	LFMM			
	Paris	LFFF			
	Reims	LFEE			
Germany	Bremen	EDWW	Turkey	Ankara	LTAA
	Hannover	EDVV		Istanbul	LTBB
	Langen	EDGG	Ukraine	L'viv	UKLV
	Munich	EDMM		Kyiv	UKBV
	Rhein	EDUU		Dnipropetrovsk	UKHV
Greece	Athinai	LGGG	Odesa	UKOV	
Hungary	Budapest	LHCC	Simferopol	UKFV	
Ireland	Shannon	EISN	United Kingdom	London	EGTT
Italy	Brindisi	LIBB		Scottish	EGPX
	Milano	LIMM		Shanwick	EGGX
	Roma	LIRR			
Latvia	Riga	EVRR			
Lithuania	Vilnius	EYVL			
Luxembourg	Brussels	EBBU			
Malta	Malta	LMMM			
Marocco	Casablanca	GMMM			

1.4.23 Подробни указания за попълване на бланката за полетния план на ICAO са публикувани в Doc. 4444, Appendix 2 на ICAO.

1.4.24 Полетни планове могат да се предават и във формат ADEXP (стандарт на Евроконтрол за представяне на обmena на данни за обслужване на въздушно-то движение, издание 2.0, европейска регулация №2082/2000, изменена и допълнена с европейска регулация №980/2002, официален вестник на европейската комисия от 08.06.2002 г.).

1.4.25 Следните особености трябва да се вземат под внимание при попълване на полетния план:

a. истинската въздушна скорост за първия или целия крейсерски участък на полета, се изразява:

- в километри в час - буквата K, следвана от 4 цифри (например K0830); или
- във възли - буквата N, следвана от 4 цифри (например N0485); или
- чрез числото M- когато се изисква от съответните пълномощни органи за ОВД, с точност до стотни, изразени с буквата M, следвана от 3 цифри (например M082).

b. планираното крейсерско ниво за първия или целия участък на маршрута се описва в следния вид:

- полетно ниво - буквата F, последвана от 3 цифри (например F330); или
- полетно ниво в десетки метри (когато се изисква от съответния пълномощен орган) - буквата S, последвана от 4 цифри (например S1130); или
- абсолютна височина в стотици футове - буквата A, последвана от 3 цифри (например A045; A100); или
- абсолютна височина в десетки метри - буквата M, последвана от 4 цифри (например M0840); или
- за неконтролирани полети по ПВП се записва VFR.

c. номерът на полетното ниво (ешелон) се приравнява към величината на измерената абсолютна височина на полета във футове, намалена 100 пъти;

Например: Полетно ниво (ешелон) 130.

d. описанието на трасето трябва да включва:

- трасе за ОВД (или DCT), точка, в която се планира промяна на скоростта или нивото, смяна на трасето за ОВД (или DCT), и/или промяна на правилата за полет, трасе за ОВД (или DCT), точка...

(т.е.: M987 BLO L622 OSTOV...

e. в поле 18 е задължително попълването на информация за подходящо средство за контакт с авиационните оператори и/или командира на въздухоплавателното средство. Информацията следва да бъде въведена като RMK/ (...контакт...), съгласно изискване на Doc. 4444, Appendix 2 на ICAO.

f. попълването на всички данни от поле 19 е задължително, с цел осигуряване аварийно-оповестително обслужване и съответно на адекватни и навременни услуги за търсене и спасяване при авиационни произшествия.

1.4.23 Detailed instructions for completing the ICAO flight plan form are published in ICAO Doc. 4444, Appendix 2.

1.4.24 Flight plans could be submitted in ADEXP format (according to Eurocontrol's standard for ATS data exchange presentation, version 2.0, European Commission Regulation No980/2002 amending Regulation (EC) No2082/2000, Official Journal of the EC, dated 08.06.2002).

1.4.25 Attention is drawn to the following particularities when completing a flight plan:

a. insert the True Air Speed for the first or the whole cruising portion of the flight, in terms of:

- kilometres per hour, expressed as K followed by 4 figures (e.g. K0830), or
- knots, expressed as N followed by 4 figures (e.g. N0485), or
- mach number, when so prescribed by the appropriate ATS authority, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as M followed by 3 figures (e.g. M082).

b. insert the planned cruising level for the first or the whole portion of the route to be flown, in terms of:

- flight level, expressed as F followed by 3 figures (e.g. F085; F330), or
- standard Metric Level in tens of metres, expressed as S followed by 4 figures (e.g. S1130), or
- altitude in hundreds of feet, expressed as A followed by 3 figures (e.g. A045; A100), or
- altitude in tens of metres, expressed as M followed by 4 figures (e.g. M0840), or
- for uncontrolled VFR flights, the letters VFR.

c. the number of the flight level is leveled to the extent of the measured altitude of the flight in feet, diminished 100 times;

For example: Flight level 130.

d. route description shall generally consist of :

- ATS route (or DCT), point, each point at which either a change of speed or level, a change of ATS route (or DCT), and/or a change of flight rule is planned, ATS route (or DCT), point...

(e.g.: M987 BLO L622 OSTOV...

e. the data for contact with the operator and/or the pilot-in-command shall be filled in field 18. This information shall be noted under the designator RMK/ (...contact...), according to ICAO Doc. 4444, Appendix 2.

f. the completion of all the data in field 19 is obligatory in order to provide Alerting and adequate and timely search and rescue Services.

1.4.26 Изискванията към планирането на полети в европейското въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (EUR RVSM) при попълване на бланката за полетния план и на повтарящия се полетен план на ICAO се съдържат в документа на ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030/4 - EUR).

2. Система на повтарящите се полетни планове

2.1 Не се предоставя услуга за обработване на повтарящи се полетни планове в РПИ София. От операторите на ВС се изисква да предоставят отделен полетен план за всеки полет. Това осигурява предоставянето на съществена информация относно регистрационния знак, 24 битовия адрес на ВС, способностите/статуса на бордните системи за комуникация, навигация и обзор и др. на заинтересованите органи.

3. Промени на вече представени полетни планове

3.1 Промени на полетни планове

3.1.1 Всички промени в представен полетен план за полет по ППП или за контролиран полет по ПВП се докладват във възможно най-кратък срок на съответния орган за ОВД. За други полети, изпълнявани по ПВП, значителни промени в полетния план се докладват във възможно най-кратък срок на съответния орган за ОВД.

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

3.1.3 Операторът, упълномощеният от него представител или командирът на ВС е длъжен да уведоми IFPS (директно или чрез летищната аеронавигационна служба на летището на излитане) за планирана промяна в полетен план за полет, изпълняван изцяло или отчасти по ППП и съгласно правилата за полети във ВП на Република България.

3.1.4 Съобщението за промяна или анулиране на полетен план се попълва лично в летищната аеронавигационна служба или се изпраща по AFTN или факс до сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД.

3.1.5 При попълване на съобщение за промяна или анулиране на полетен план в летищната аеронавигационна служба или изпращането му до сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД, операторът носи отговорност съгласно т. 1.4.6 по-горе.

3.1.6 Летищната аеронавигационна служба носи отговорност за коректното изпращане на съобщението за промяна или анулиране на полетен план и по искане на оператора оказва помощ при адресиране на съобщенията.

1.4.26 The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO flight plan and the repetitive flight plan form are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc. 7030/4 - EUR).

2. Repetitive flight plan (RPL) system

2.1 The repetitive flight plan (RPL) service is not provided within Sofia FIR. Aircraft operators are required to file individual flight plans for each of their flights. This is to ensure that essential information such as aircraft registration, 24-bit aircraft address, capability/status of on-board communication, navigation, and surveillance equipment, etc. is provided to the units concerned.

3. Changes of the submitted flight plans

3.1 Changes of flight plans

3.1.1 All changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate ATS unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate ATS unit.

3.1.2 Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such must be reported.

3.1.3 The operator, his authorized representative or the pilot-in-command should inform IFPS (directly or through the ARO/Briefing office at the departure aerodrome) for a planned change of a flight plan for a flight totally or partly operating as an IFR flight in accordance with the rules of the air in the airspace of the Republic of Bulgaria.

3.1.4 The modification or cancellation message for a flight plan shall be submitted personally through ARO/Briefing office or shall be sent by AFTN or by fax to BULATSA Flight Information Service Department.

3.1.5 The operator is responsible for the modification or cancellation message of a flight plan submitted to the ARO/Briefing office or sent by fax to BULATSA Flight Information Service Department as per item 1.4.6 above.

3.1.6 The ARO/Briefing office is responsible for the correct submission of the modification or cancellation message of the flight plan and shall assist the operator on request when addressing the messages.

3.1.7 Промени в полетни планове, които не подлежат на изпращане до IFPS, се изпращат (директно или чрез летищната аеронавигационна служба на летището на излитане) до сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД.

3.1.8 Ако планирана промяна в полетен план налага информирането на органи, до които полетния план не е бил изпратен, се изисква анулиране на полетния план и изпращане на нов полетен план вместо съобщение за промяна.

3.1.9 Съобщение за закъснение (DLA) се изпраща на всички адреси, включени в даден полетен план, включително IFPS, ако времето за начало на движение се очаква да бъде отложено с 15 min или повече от посоченото в полетния план.

3.1.10 Когато поради въведени ограничения на потоците от ВС се налага закъснение с повече от 15 min, съобщение за закъснение не се изпраща до IFPS.

3.1.11 При промяна на разчетното време за начало на движение с цел по-ранно излитане се изисква анулиране на полетния план и изпращане на нов полетен план до IFPS не по-рано от 5 min след изпращане на анулиращото съобщение, като процедурата за подмяна на полетния план не се прилага.

3.1.12 Допълнителни полетни съобщения за даден полет се изпращат при спазване на следните процедури:

a. ако при изпращане до IFPS разчетното време за начало на движение трябва да бъде включено в съобщението, то трябва да бъде идентично с посоченото в първоначалния полетен план;

b. при изпращане до всички останали адреси разчетното време за начало на движение трябва да е идентично с посоченото в последното съобщение за закъснение.

3.1.13 Органите за ОВД приемат съобщения за промяна в полетния план, предадени от борда на ВС, само ако промяната е предизвикана от специални обстоятелства, неизвестни за командира на ВС преди излитане.

3.1.14 Съобщенията за промяна се изпращат без забавяне и съдържат следните данни:

a. опознавателния индекс на ВС, идентичен с данните от поле 7 на полетния план;

b. летището на излитане;

c. разчетното време за начало на движение;

d. летището на кацане;

e. обозначението (номера) на полето от полетния план, подлежащо на промяна;

f. планираните промени; и

3.1.7 Changes of flight plans, which are not subject of submission to IFPS shall be sent (directly or through ARO/Briefing office at the departure aerodrome) to BULATSA Flight Information Service Department.

3.1.8 If a planned change in the flight plan was not submitted to the units that have to be informed a cancellation of the flight plan is required and a new flight plan should be filled instead of a change message.

3.1.9 A delay message (DLA) should be transmitted to all addresses in a particular flight plan, including IFPS, if the off-block-time is expected to be postponed of 15 min or more than the time given in the flight plan.

3.1.10 A delay message (DLA) should not be sent to IFPS to indicate a delay in excess of 15min caused by flow control regulations.

3.1.11 To amend the estimated-off-block-time to an earlier time a cancellation message shall be sent to IFPS followed not less than 5min later by a new flight plan, as the replacement flight plan procedure shall not be used.

3.1.12 Additional flight messages for a particular flight shall be sent applying the following procedures:

a. if the estimated-off-block-time must be included in the message submitted to IFPS, it shall be identical with the time indicated in the initial flight plan;

b. the estimated-off-block-time shall be identical with the time indicated in the latest delay message when submitted to all other addresses.

3.1.13 The ATS units shall accept modification messages of the flight plan submitted from the board of an aircraft if the modification is imposed from arisen special reasons, unknown to the pilot-in-command before the departure.

3.1.14 The modification messages shall be submitted without delay and shall contain the following data:

a. aircraft identification identical to the data in item 7 of the flight plan;

b. departure aerodrome;

c. estimated off-block time;

d. destination aerodrome;

e. identification (number) of item from the flight plan, subject of change;

f. planned changes; and

g. датата на провеждане на полета (DOF/) разделена от летището на кацане с наклонена черта.

g. date of flight (DOF/) separated from the destination aerodrome by hyphen.

3.1.15 Промяната единствено на крейсерското полетно ниво (ешелон) може да бъде съобщена по радиото при първоначално установяване на комуникация с органите за ОВД.

3.1.15 The change of the cruising level only may be notified by radiotelephony on initial contact with the ATS unit.

3.1.16 Операторът е длъжен да уведоми командира на ВС за последната актуална информация, съдържаща се в полетния план, включваща постоянните и еднократните промени за конкретния полет, които са били изпратени до IFPS.

3.1.16 The operator shall ensure that the latest actual flight plan information, including permanent and incidental changes pertaining to a particular flight and duly submitted to the IFPS, is made available to the pilot-in-command.

3.2 Анулиране на полетни планове

3.2 Cancellation of flight plans

3.2.1 Полетният план се анулира чрез съобщение за анулиране на полетен план и се попълва нов полетен план при промяна на едно от следните полета:

3.2.1 The flight plan is cancelled with a flight plan cancellation message and a new flight plan shall be filed if one of the following fields is changed:

- a. опознавателен индекс на ВС;
- b. летище на излитане;
- c. разчетно време за начало на движение (EOBT)-при по-ранно EOBT;
- d. летище на кацане;
- e. дата на провеждане на полета.

- a. aircraft identification;
- b. departure aerodrome;
- c. estimated off-block time (EOBT) if EOBT is earlier;
- d. destination aerodrome;
- e. date of flight.

3.2.2 Операторът, упълномощеният от него представител или командирът на ВС са длъжни да уведомят IFPS (директно или чрез летищната аеронавигационна служба на летището на излитане) за планирано анулиране на полетен план за полет, изпълняван изцяло или отчасти по ППП и съгласно правилата за полети във ВП на Република България.

3.2.2 The operator, his authorized representative or the pilot-in-command shall inform IFPS (directly or through the ARO/Briefing office at the departure aerodrome) for a planned cancellation of a flight plan for a flight, totally or partly operating as an IFR flight and in accordance with the rules of the air in the airspace of the Republic of Bulgaria.

3.2.3 Полетен план за полет, изпълняван по ПВП, се анулира чрез изпращане на съобщение (директно или чрез летищната аеронавигационна служба на летището на излитане) до сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД.

3.2.3 A flight plan for a VFR flight shall be cancelled by a message send (directly or through the ARO/Briefing office at the departure aerodrome) to BULATSA Flight Information Service Department.

3.2.4 Когато по време на полет командирът на ВС вземе решение за анулиране на полетния план, той е длъжен да предаде съобщение за анулиране на полетния план до съответния орган за ОВД, който препредава съобщението до сектор "Полетно-информационно обслужване" на ДП РВД.

3.2.4 When during flight the pilot-in-command takes a decision to cancel the flight plan, he should submit a flight plan cancellation message to the appropriate ATS unit which retransmits the message to BULATSA Flight Information Service Department.

3.2.5 Съобщенията за анулиране на полетен план се изпращат без забавяне и съдържат:

3.2.5 The flight plan cancellation messages shall be sent without delay and shall contain:

- a. опознавателния индекс на ВС, идентичен с данните от поле 7 на полетния план;
- b. летището на излитане;
- c. разчетното време за начало на движение (EOBT);

- a. aircraft identification identical to the data in field 7 of the flight plan;
- b. departure aerodrome;
- c. estimated off-block time (EOBT);

d. летището на кацане;

d. destination aerodrome;

e. датата на провеждане на полета (DOF/) разделена от летището на кацане с наклонена черта.

e. date of flight (DOF/) separated from the destination aerodrom by hyphen.

3.2.6 Операторът е длъжен да уведоми IFPS за анулиране на полет с представен повтарящ се полетен план.

3.2.6 The operator shall inform IFPS for the cancellation of a flight with submitted repetitive flight plan.

3.2.7 Анулирането на повтарящ се полетен план трябва да бъде получено в IFPS не по-късно от 7 дни преди влизането му в сила, като получаването на информация за анулиране на повтарящи се полетни планове не се потвърждава от IFPS.

3.2.7 The cancellation of a repetitive flight plan shall be received in IFPS not later than 7 days before its effectiveness, as the receipt of the repetitive flight plan cancellation shall not be confirmed by IFPS.

4. Приключване на полетен план

4. Closing a flight plan

4.1 Във възможно най-кратък срок след кацането се докладва лично, по радиотелефон, линия за предаване на данни или други средства, предписани от ГД ГВА, на съответния орган за ОВД на летището на кацане за всеки полет, за който е представен полетен план за целия полет или за останалата част от него до летището на местоназначение.

4.1 An arrival report of arrival shall be made in person, by radiotelephony, or via data link or by other means as prescribed by the CAA at the earliest possible moment after landing, to the appropriate ATS unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

4.2 Не се изисква доклад за кацане след кацане на летище, на което се предоставя ОВД, при условие че радиовръзка или визуални сигнали показват, че кацането е наблюдавано.

4.2 Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where ATS are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

4.3 Когато полетен план е представен само за част от полета, която не включва останалата част от него до местоназначението, той се приключва, когато се изисква, посредством подходящ доклад до съответния орган за ОВД.

4.3 When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to the destination, it shall, when require, be closed by an appropriate report to the ATS unit.

4.4 Ако на летището на кацане или оперативната площадка на кацане, няма орган за ОВД, докладът за кацането се предава, когато се изисква, на най-близкия орган за ОВД възможно в най-кратък срок след кацане, като се използва най-бързото налично средство.

4.4 When no ATS unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest ATS unit.

4.5 Когато се знае, че съобщителните съоръжения на летището или на оперативната площадка на кацане са неподходящи и липсват други начини за обработване с наземни средства на доклада за кацане, трябва да се предприемат следните действия: непосредствено преди кацането на ВС на съответния орган за ОВД се предава по възможност съобщение, което е аналогично на доклада за кацане, когато се изисква такъв доклад. Обикновено съобщението се предава на аеронавигационната станция, обслужваща органа за ОВД, отговарящ за РПИ, в който се експлоатира ВС.

4.5 When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available the following action shall be taken: immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate ATS unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the ATS unit in charge of the FIR in which the aircraft is operated.

4.6 Докладът за кацане, изготвен от ВС, трябва да съдържа информация по следните въпроси:

4.6 Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

a. опознавателен индекс на ВС;

a. aircraft identification;

b. летище или оперативна площадка на излитане;

b. departure aerodrome or operating site;

c. планирано летище или оперативна площадка на кацане (само при кацане на запасно летище);

c. planned destination aerodrome or operating site (only in the case of diversionary landing);

d. летище или оперативна площадка на кацане;

e. време на кацане.

4.7 В случаите, когато се изисква доклад за кацане, неспазването на изискванията от т. 4 може да предизвика сериозни нарушения в ОВД и да причини значителни излишни разходи за провеждане на действия за търсене и спасяване.

d. arrival aerodrome or operating site;

e. time of arrival.

4.7 Whenever an arrival report is required, failure to comply with the provisions of item 4 may cause serious disruption in the ATS and incur great expense in carrying out unnecessary search and rescue operations.

FLIGHT PLAN ПОЛЕТЕН ПЛАН			
PRIORITY Срочност << =FF →	ADDRESSEE(S) Адреси _____ _____ << =		
FILING TIME Дата и час на представяне _____ →	ORIGINATOR Подател _____ << =		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND / OR ORIGINATOR Особености при обозначаване на кода на адресанта или подателя			
3 MESSAGE TYPE Вид на съобщението << = (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Опознавателен индекс на ВС _____	8 FLIGHT RULES Правила за полети _____	TYPE OF FLIGHT Тип на полета _____ << =
9 NUMBER Брой _____	TYPE OF AIRCRAFT Тип на ВС _____	WAKE TURBULENCE CATEGORY Катег. на турбуленция _____	10 EQUIPMENT AND CAPABILITIES Оборудване и възможности _____ << =
13 DEPARTURE AERODROME Летище на излитане _____	TIME Време на излитане _____ << =		
15 CRUISING SPEED Крейсерска скорост _____	LEVEL Полетно ниво (ешелон) _____	ROUTE Маршрут _____	
_____ << =			
16 DESTINATION AERODROME Летище на кацане _____	TOTAL EET Общо разчетно изтекло време HR MIN/ час мин _____ →	DESTINATION ALTN AERODROME Запасно летище за кацане _____ →	2ND DESTINATION ALTN AERODROME Второ запасно летище за кацане _____ << =
18 OTHER INFORMATION Друга информация _____			
_____) << =			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Допълнителна информация (не се предава в съобщението за полетен план)			
19 ENDURANCE Запас гориво във време HR MIN/ час мин - E / _____	PERSONS ON BOARD Лица на борда → P / _____	EMERGENCY RADIO Аварийно радиооборудване → R / U V E	
SURVIVAL EQUIPMENT/ Спасително оборудване → S / P D M J		JACKETS/ Спасителни жилетки → J / L F U V	
DINGHIES/ Лодки → D / _____ →	CAPACITY Капацитет _____ →	COVER Покритие C →	COLOUR Цвят _____ << =
AIRCRAFT COLOR AND MARKINGS/ Маркировка и цвят на ВС A / _____			
REMARKS/ Забележки → N / _____ << =			
PILOT-IN-COMMAND/ Командир на ВС C / _____) << =			
FILED BY/ Представен от _____			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Допълнителни бележки			