

## ENR 1.12 ПРЕХВАТ НА ГРАЖДАНСКИ САМОЛЕТИ

### 1. Общи положения

**1.1** ВС, което е навлязло без разрешение във въздушното пространство на Република България или е без държавен регистрационен отличителен знак, или не се подчини на указанията на органите, които ръководят и контролират полетите, или има достатъчно основания да се предполага, че то ще се използва за цели, несъвместими с целите на гражданското въздухоплаване, се счита за нарушител и се принуждава да кацне.

**1.2** Прехват на ВС се извършва само в случаите по т. 1.1. по-горе при спазване на правилата, указани по-долу в този раздел.

**1.3** За осигуряване на необходимата безопасност на въздушната навигация на гражданските ВС е задължително спазването на следните основни принципи:

**a.** прехват на гражданско ВС се предприема само като последна мярка;

**b.** ако се предприеме прехват, той се ограничава до идентифициране на ВС, с изключение на случаите, когато е необходимо ВС да бъде върнато на зададената пътна линия, да бъде изведено извън границите на въздушното пространство на Република България или извън забранена, ограничена или опасна зона, или да бъде принудено да извърши кацане на посочено летище;

**c.** забранени са прехватите на граждански ВС с тренировъчна и учебна цел;

**d.** насочването на прехванатото ВС и даването на свързана с това информация се извършва с помощта на радиотелефония, когато може да се установи радиовръзка;

**e.** прехванатото гражданско ВС се принуждава да кацне, когато определеното за целта летище отговаря на изискванията за безопасно кацане на съответния тип ВС;

**f.** забранена е употребата на оръжие срещу граждански ВС, изпълняващи полет по смисъла на чл.3, ал.1 от Закона за гражданско въздухоплаване.

**1.4** С цел осигуряване на необходимата безопасност на въздушната навигация и ограничаване до минимум случаите на изпълнение на прехват за опознаване на гражданските ВС, в района на държавната граница трябва да се използва вторичен радар или ADS-B, доколкото това е практически възможно.

**1.5** Държавно ВС, изпълняващо прехват на гражданско ВС, е длъжно стриктно да прилага визуалните сигнали съгласно т. 5 по-долу.

**1.6** Командирът на прехванатото гражданско ВС е длъжен да спазва правилата по точки 2, 3, 4, 6 и 7 по-долу, като интерпретира и отговаря на визуалните сигнали съгласно т. 5 по-долу.

## ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

### 1. General rules

**1.1** Any aircraft which has entered the airspace of the Republic of Bulgaria without authorisation, or bears no distinctive state nationality and registration mark, or disobeys the instructions of the units that manage and control the flights or there is sufficient believe that it will be used for purposes incompatible with the purposes of civil aviation, shall be regarded as a transgressor and forced to land.

**1.2** Interception of aircraft should be undertaken only in the cases as per item 1.1. above, complying with the provisions as mentioned below in the section.

**1.3** In the interest of safety of navigation of civil aircraft, it is obligatory to comply with the following provisions:

**a.** interception should be undertaken only as a last resort;

**b.** if undertaken, the interception should be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to return the aircraft to its planned track, direct it beyond the boundaries of national airspace, guide it away from a prohibited, restricted or danger area or instruct it to effect a landing at a designated aerodrome;

**c.** interception of civil aircraft with training purposes is forbidden;

**d.** navigational guidance and related information should be given to an intercepted aircraft by radiotelephony, whenever radio contact can be established;

**e.** an intercepted civil aircraft is required to land when the designated aerodrome is suitable for the safe landing of the aircraft type concerned;

**f.** the use of weapons is forbidden against civil aircraft in flight as per art.3, para 1 of the Civil Aviation Act.

**1.4** In the interest of safety of air navigation and reducing to a minimum the number of interceptions to determine the identification of civil aircraft within the state boundaries, SSR or ADS-B should be used, as far as operationally feasible.

**1.5** State aircraft, when intercepting civil aircraft, shall strictly apply the visual signals as specified in item 5 below.

**1.6** The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall comply with the rules of items 2, 3, 4, 6 и 7 below, interpreting and responding to visual signals as specified in item 5 below.

## 2. Маневриране за изпълнение на прехват

2.1 При маневриране за изпълнение на прехват трябва да се отчитат следните фактори:

a. ограниченията в летателните характеристики на гражданските въздухоплавателни средства;

b. необходимостта от поддържане на определена дистанция от прехващаното въздухоплавателно средство с цел предотвратяване на опасността от сблъскване;

c. необходимостта от избягване пресичането на траекторията на полета на гражданското въздухоплавателно средство или изпълнение на маньовър по такъв начин, че турбулентната следа да представлява опасност, особено ако прехващаното въздухоплавателно средство се класифицира като леко.

## 2.2 Маневриране за визуално опознаване

Визуално опознаване на гражданско въздухоплавателно средство от прехващача се изпълнява, както следва:

### 2.2.1 Фаза I

Прехващачът приближава прехващаното въздухоплавателно средство в задна полусфера. Прехващачът или водачът на прехващачата група заема позиция от лявата страна, малко по-високо и отпред спрямо прехващаното въздухоплавателно средство, в границите на видимостта на пилота на прехващаното въздухоплавателно средство и първоначално не по-близо от 300 m. Другите въздухоплавателни средства от прехващачата група трябва да поддържат безопасно отдалечение от прехващаното въздухоплавателно средство, като заемат позиция в задна полусфера над прехващаното въздухоплавателно средство. След достигане на необходимата позиция и скорост, и при необходимост се преминава към Фаза II.

### 2.2.2 Фаза II

Прехващачът или водачът на прехващачата група започва бавно сближение с прехващаното въздухоплавателно средство до отдалечение не по-малко от абсолютно необходимото за получаване на нужната информация, като поддържа нивото си. Прехващачът или водачът на прехващачата група трябва внимателно да избягва причиняването на уплаха на екипажа и пътниците на прехващаното въздухоплавателно средство, като има предвид, че маньоврите, приемани за нормални от прехващача, могат да бъдат възприети като опасни от пътниците и екипажа на гражданското въздухоплавателно средство. Другите въздухоплавателни средства от прехващачата група трябва да поддържат безопасно отдалечение от прехващаното въздухоплавателно средство. След завършване на процедурата по опознаване прехващачът се отдалечава от прехващаното въздухоплавателно средство съгласно Фаза III.

## 2. Interception manoeuvres

2.1 During interception manoeuvres the following methods should be taken into account:

a. the performance limitations of civil aircraft;

b. the need to avoid flying in such proximity to the intercepted aircraft that a collision hazard may be created;

c. the need to avoid crossing the aircraft's flight path or to perform any other manoeuvre in such a manner that the wake turbulence may be hazardous, particularly if the intercepted aircraft is a light aircraft.

## 2.2 Manoeuvres for visual identification

Visual identification of a civil aircraft shall be applied by the interceptor as follows:

### 2.2.1 Phase I

The intercepting aircraft should approach the intercepted aircraft from astern. The element leader, or the single intercepting aircraft, should normally take up a position on the left (port) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, within the field of view of the pilot of the intercepted aircraft, and initially not closer to the aircraft than 300 m. Any other participating aircraft should stay well clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind. After speed and position have been established, the aircraft should, if necessary, proceed with Phase II of the procedure.

### 2.2.2 Phase II

The element leader, or the single intercepting aircraft, should begin closing in gently on the intercepted aircraft, at the same level, until no closer than absolutely necessary to obtain the information needed. The element leader, or the single intercepting aircraft, should use caution to avoid startling the flight crew or the passengers of the intercepted aircraft, keeping constantly in mind the fact that manoeuvres considered normal to an intercepting aircraft may be considered hazardous to passengers and crews of civil aircraft. Any other participating aircraft should continue to stay well clear of the intercepted aircraft. Upon completion of identification, the intercepting aircraft should withdraw from the vicinity of the intercepted aircraft as outlined in Phase III.

### 2.2.3 Фаза III

Прехващачът или водачът на прехващащата група започва бавно отдалечаване с плавно пикиране. Другите въздухоплавателни средства от прехващащата група трябва да поддържат безопасно отдалечение от прехващаното въздухоплавателно средство и да се присъединят към водача.

**2.3** Маневриране за указване на правлението на полета

**2.3.1** След изпълнение на маньоврите за опознаване, описани във Фаза I и Фаза II, ако се счете, че е необходима намеса в навигацията на прехващаното въздухоплавателно средство, прехващачът или водачът на прехващащата група, заема позиция от лявата страна малко по-високо и отпред спрямо прехващаното въздухоплавателно средство, позволяваща на пилота на прехващаното въздухоплавателно средство да наблюдава подаваните визуални сигнали.

**2.3.2** Командирът на прехващача е длъжен да се увери, че командирът на прехващаното въздухоплавателно средство е разбрал за прехвата и потвърждава подаваните сигнали. Ако опитите да се привлече вниманието на командира на прехващаното въздухоплавателно средство с помощта на сигналите, описани в т. 5, са неуспешни, могат да се използват други методи за подаване на сигнали за тази цел, включително, като крайна мярка, визуалния ефект, получаван при включване на форсажа, като не се създава опасност за прехващаното въздухоплавателно средство.

**2.4** Допустимо е поради метеорологични условия или релефа на местността прехващачът или водачът на прехващащата група да заеме позиция от дясната страна малко по-високо и отпред спрямо прехващаното въздухоплавателно средство. В този случай командирът на прехващача е длъжен да предприеме всички необходими мерки, така че прехващачът да бъде наблюдаван постоянно от командира на прехващаното въздухоплавателно средство.

## 3. Насочване на прехванато въздухоплавателно средство

**3.1** Насочването на прехванато въздухоплавателно средство и даването на свързана с това информация се извършва посредством радиотелефония, ако може да се установи радиовръзка.

**3.2** Насочване на прехванато въздухоплавателно средство се изпълнява така, че насочваното въздухоплавателно средство да не попадне в условия, при които видимостта може да бъде под изискваната за полет при VMC, и така, че изискваните маньоври от прехванатото въздухоплавателно средство да не увеличават вече съществуващата заплаха за безопасността на полета, в случаите когато летателно-техническите характеристики на прехванатото въздухоплавателно средство са влошени.

### 2.2.3 Phase III

The element leader, or the single intercepting aircraft, should break gently away from the intercepted aircraft in a shallow dive. Any other participating aircraft should stay well clear of the intercepted aircraft and rejoin their leader.

## 2.3 Manoeuvres for navigational guidance

**2.3.1** If, following the identification manoeuvres in Phase I and Phase II above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the element leader, or the single intercepting aircraft, should normally take up a position on the left (port) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to enable the pilot-in-command of the latter aircraft to see the visual signals given.

**2.3.2** It is indispensable that the pilot-in-command of the intercepting aircraft be satisfied that the pilot-in-command of the intercepted aircraft is aware of the interception and acknowledges the signals given. If repeated attempts to attract the attention of the pilot-in-command of the intercepted aircraft by use of the signals showing in item 5, are unsuccessful, other methods of signalling may be used for this purpose, including as a last resort the visual effect of the reheat/afterburner, provided that no hazard is created for the intercepted aircraft.

**2.4** It is recognized that meteorological conditions or terrain may occasionally make it necessary for the element leader, or the single intercepting aircraft, to take up a position on the right (starboard) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft. In such case, the pilot-in-command of the intercepting aircraft must take particular care that the intercepting aircraft is clearly visible at all times to the pilot-in-command of the intercepted aircraft.

## 3. Guidance of an intercepted aircraft

**3.1** Navigational guidance and related information should be given to an intercepted aircraft by radiotelephony, whenever radio contact can be established.

**3.2** When navigational guidance is given to an intercepted aircraft, care must be taken that the aircraft is not led into conditions where the visibility may be reduced below that required to maintain flight in VMC and that the manoeuvres demanded of the intercepted aircraft do not add to already existing hazards in the event that the operating efficiency of the aircraft is impaired.

**3.3** В изключителни случаи, когато прехванатото ВС се принуждава да кацне, се спазват следните изисквания:

**a.** определеното за кацане летище да отговаря на изискванията за безопасно кацане на съответния тип ВС, особено ако това летище не се използва от граждански ВС;

**b.** местността в района на летището да е подходяща за полет по кръга, подход и минаване на втори кръг;

**c.** прехванатото ВС да има достатъчен запас от гориво за достигане до летището;

**d.** за прехванато гражданско транспортно ВС пистата за излитане и кацане на определеното за кацане летище да има дължина еквивалентна на не по-малко от 2500 m дължина на писта за излитане и кацане, разположена на средното морско равнище и носеща способност, достатъчна да издържи ВС; и

**e.** за кацане, когато това е възможно, се определя летище, за което е публикувана подробна информация в този сборник.

**3.4** Когато гражданско ВС се принуждава да кацне на непознато летище, е необходимо да му се предостави достатъчно време за подготовка за кацане, като се има предвид, че само командирът на гражданското ВС има право да вземе решение за безопасността на кацането по отношение на дължината на пистата за излитане и кацане и масата на ВС към този момент.

**3.5** Особено важно е цялата необходима информация за изпълнението на безопасен подход и кацане да бъде предадена на прехванатото ВС посредством радиотелефония.

#### **4. Действия на екипажа на прехванатото ВС (SERA.11015)**

**4.1** Командирът на ВС, когато същото е прехванато:

**a.** изпълнява незабавно инструкциите, дадени от прехващащото ВС, като интерпретира и отговаря на визуалните сигнали, в съответствие с т.5 по-долу;

**b.** уведомява, ако е възможно, съответния орган за ОВД;

**c.** прави опит да установи радиокommunikация с прехващащото ВС или със съответния орган за управление на прехвата, като се обади на аварийната честота 121.500 MHz и съобщи позивната си и вида на полета; в случай че не може да установи контакт и ако е възможно, повтаря това обаждане на аварийната честота 243.000 MHz;

**3.3** In exceptional cases when the intercepted aircraft is required to land the following requirements shall be observed:

**a.** the designated destination aerodrome is suitable for the safe landing of the aircraft type concerned, especially if the aerodrome is not normally used for civil aircraft;

**b.** the surrounding terrain of the aerodrome is suitable for circling, approach and missed approach manoeuvres;

**c.** the intercepted aircraft has sufficient fuel remaining to reach the aerodrome;

**d.** if the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, the designated destination aerodrome has a RWY with a length equivalent to at least 2 500 m at mean sea level and bearing strength sufficient to support the aircraft; and

**e.** whenever possible, the designated aerodrome is one that is described in detail in this Aeronautical Information Publication.

**3.4** When requiring a civil aircraft to land at an unfamiliar aerodrome, it is essential that sufficient time be allowed it to prepare for a landing, bearing in mind that only the pilot-in-command of the civil aircraft can judge the safety of the landing operation in relation to RWY length and aircraft mass at the time.

**3.5** It is particularly important that all information necessary to facilitate a safe approach and landing be given to the intercepted aircraft by radiotelephony.

#### **4. Action of the crew of the intercepted aircraft (SERA.11015)**

**4.1** The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted shall:

**a.** immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with item 5 below;

**b.** notify, if possible, the appropriate ATS unit;

**c.** attempt to establish radiocommunication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243.000 MHz;

**d.** задава режим А, код 7700 на транспондера за SSR, ако въздухоплавателното средство е оборудвано с такъв, освен когато е получило други инструкции от съответния орган за ОВД;

**e.** ако ВС е оборудвано с ADS-B или ADS-C, избере съответната функционалност за бедствие, ако е налична, освен когато е получило други инструкции от органа за ОВД.

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

**4.3** Когато инструкциите, получени по радиото от друг източник, противоречат на тези, подавани от прехващача посредством радиотелефония, командирът на прехванатото въздухоплавателно средство е длъжен незабавно да поиска разяснение, като същевременно спазва инструкциите, подавани от прехващача по радиото.

#### **5. Визуални сигнали за използване при прехват**

**5.1** Спазването на указаните по-долу сигнали е задължително за прехващача и прехващаното въздухоплавателно средство, като командирът на прехващача е длъжен да следи за сигнали подавани от прехващаното въздухоплавателно средство, указващи, че то се намира в състояние на спешност или бедствие.

**d.** if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate ATS unit;

**e.** if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate ATS unit.

**4.2** If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the pilot-in-command of the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

**4.3** If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the pilot-in-command of the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

#### **5. Visual signals for use in the event of interception**

**5.1** The intercepting and intercepted aircraft shall adhere strictly to the signals pointed below, as the pilot-in-command of the intercepting aircraft shall pay particular attention to any signals given by the intercepted aircraft to indicate that it is in a state of distress or urgency.

5.2 Сигнали, подавани от прехващача и отговори от прехванатото въздухоплателно средство: (SERA.11015 Table S11-1)

5.2 Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft: (SERA.11015 Table S11-1)

Серия Series	Сигнали, подавани от ПРЕХВАЩАЧА INTERCEPTING Aircraft Signals	Значение на сигнала Meaning of signal	Отговори, давани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплателно средство INTERCEPTED Aircraft Responds	Значение на сигнала Meaning of signal
1	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Прехващачът, заел позиция отпред, като правило вляво и над прехванатото въздухоплателно средство (или вдясно, ако прехванатото въздухоплателно средство е хеликоптер), разклаща крилото и мига с навигационните светлини на неравни интервали (и със светлините за кацане при хеликоптери). След получаване на потвърждение изпълнява бавен хоризонтален завой наляво (при прехват на хеликоптер надясно), заемайки необходимия курс за следване.</p> <p>Забележка 1: Метеорологичните условия или теренът могат да наложат обръщане на позицията и курса за следване, посочени по-горе в серия 1.</p> <p>Забележка 2: Ако прехванатото въздухоплателно средство не е в състояние да поддържа скоростта си в съответствие със скоростта на прехващачното въздухоплателно средство, очаква се последното да извърши серия от обиколки и да разклаща крилото всеки път, когато преминава покрай прехванатото въздухоплателно средство.</p> <p>DAY or NIGHT: Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1: Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</i></p> <p><i>Note 2: If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	<p>Вие сте прехванат, следвайте ме.</p> <p>You have been intercepted Follow me.</p>	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Разклащане на крилото, мигане с навигационните светлини на неравни интервали и следване на прехващача.</p> <p>DAY or NIGHT: Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p>	<p>Разбрано, изпълнявам.</p> <p>Understood, will comply.</p>
2	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Рязък маньовър за отклоняване от прехванатото въздухоплателно средство, състоящ се от изпълняван в набор завой на 90 градуса и повече, без пресичане на направление на полета на прехванатото въздухоплателно средство.</p> <p>DAY or NIGHT: An abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>Можете да продължите полета си.</p> <p>You may proceed.</p>	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Разклащане на крилото.</p> <p>DAY or NIGHT: Rocking the aircraft</p>	<p>Разбрано, изпълнявам.</p> <p>Understood, will comply.</p>

Серия Series	Сигнали, подавани от ПРЕХВАЩАЧА INTERCEPTING Aircraft Signals	Значение на сигнала Meaning of signal	Отговори, давани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство INTERCEPTED Aircraft Responds	Значение на сигнала Meaning of signal
3	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Пускане на колесника, включване на фаровете за кацане и прелитане над пистата за излитане и кацане в посока на кацането (ако прехванатото въздухоплавателно средство е хеликоптер, се прелита над площадката за кацане на хеликоптери). Ако прехващачът е хеликоптер, се изпълнява подход за кацане и зависване в близост до площадката за кацане.</p> <p>DAY or NIGHT: Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying the runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.</p>	<p>Кацнете на това летище.</p> <p>Land at this aerodrome.</p>	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Пускане на колесника, включване на фаровете за кацане и следване на прехващача и ако след прелитане на пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери се счете, че кацането е безопасно, се изпълнява кацане.</p> <p>DAY or NIGHT: Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.</p>	<p>Разбрано, изпълнявам.</p> <p>Understood, will comply.</p>

5.3 Сигнали, подавани от прехванатото въздухоплавателно средство и отговори от прехващача: (SERA.11015 Table S11-2)

5.3 Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft: (SERA.11015 Table S11-2)

Серия Series	Сигнали, подавани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство INTERCEPTED Aircraft Signals	Значение на сигнала Meaning of signal	Отговори, давани от ПРЕХВАЩАЧА INTERCEPTING Aircraft Responds	Значение на сигнала Meaning of signal
4	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Прибиране на колесника и мигане с фаровете за кацане при прелитане над пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери на височина над 300 m (1000 ft), но не по-високо от 600 m (2000 ft) (за хеликоптери - над 50 m (170 ft), но не по-високо от 100 m (330 ft) спрямо превишението на летището и изпълнение на кръг над пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери.</p> <p>DAY or NIGHT: Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</p>	<p>Определеното от Вас летище не отговаря на типа въздухоплавателно средство.</p> <p>Aerodrome you have designated is inadequate.</p>	<p>ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Ако е необходимо прехванатото въздухоплавателно средство да следва прехващача до запасно летище, прехващачът прибира колесника и използва сигналите от Серия 1.</p>	<p>Разбрано, следвайте ме.</p>
			<p>Ако е взето решение за освобождаване на прехванатото въздухоплавателно средство, прехващачът използва сигналите от Серия 2.</p> <p>DAY or NIGHT: If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Разбрано, можете да продължите полета си.</p> <p>Understood, follow me.</p>
			<p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Understood, you may proceed.</p>

Серия Series	Сигнали, подавани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство INTERCEPTED Aircraft Signals	Значение на сигнала Meaning of signal	Отговори, давани от ПРЕХВАЩАЧА INTERCEPTING Aircraft Responds	Значение на сигнала Meaning of signal
5	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Включване и изключване на всички светлини на равни интервали, но по начин, предотвратяващ объркването с "мигане".  DAY or NIGHT: Regular switching on and off of all available lights, but in such a manner as to be distinct from flashing lights.	Не мога да изпълня.  Cannot comply.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Използване на сигналите за прехващача от Серия 2.  DAY or NIGHT: Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Разбрано.  Understood.
6	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Мигане с всички светлини на неравни интервали.  DAY or NIGHT: Irregular flashing of all available lights.	Състояние на бедствие.  In distress.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Използване на сигналите за прехващача от Серия 2.  DAY or NIGHT: Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Разбрано.  Understood.

### 6. Радиокомуникация по време на прехват

6.1 Органът за управление на прехвата и командирът на прехващача при изпълнение на прехват са длъжни:

a. първо да направят опит да установят двустранна радиокомуникация с прехващаното ВС на общ език на честота 121.500 MHz, като за позивна използват "INTERCEPT CONTROL / КОМАНДЕН ПУНКТ", "INTERCEPTOR / ПРЕХВАЩАЧ (позивна)" и "INTERCEPTED AIRCRAFT / ПРЕХВАНАТО ВС"; и

b. при неуспешен опит за установяване на радиокомуникация на честота 121.500 MHz да направят опит да установят контакт с прехващаното ВС с помощта на съответния орган за ОВД.

6.2 Когато при изпълнение на прехват е установена радиокомуникация, но е невъзможно използване на общ език, предаването на инструкциите, потвърждаването им, както и предаването на съществена информация се осъществяват чрез използване на изразите и произношението, указани по-долу, като всяка фраза се предава двукратно. (SERA.11015)

### 6. Radiocommunication during interception

6.1 The appropriate intercept control unit and the pilot-in-command of the intercepting aircraft during the interception shall:

a. first attempt to establish two-way radio communication with the intercepted aircraft in a common language on frequency 121.500 MHz, using the phrases "INTERCEPT CONTROL", "INTERCEPTOR (call sign)" and "INTERCEPTED AIRCRAFT" as a call sign; and

b. failing this, attempt to establish two-way radio communication with the intercepted aircraft with the assistance of the appropriate ATS unit.

6.2 If radiocommunication is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations as shown below and transmitting each phrase twice. (SERA.11015)



Фрази, използвани от ПРЕХВАЩАЧА (SERA.11015 Table S11-3)  Phrases for use by INTERCEPTING aircraft (SERA.11015 Table S11-3)			Фрази, използвани от ПРЕХВАНАТОТО ВС (SERA.11015 Table S11-3)  Phrases for use by INTERCEPTED aircraft (SERA.11015 Table S11-3)		
фраза phrase	произношение pronunciation*	значение meaning	фраза phrase	произношение* pronunciation*	значение meaning
ПОЗИВНА	<u>КОЛ</u> СА-ЙН	Каква е позивната Ви?	ПОЗИВНА (...)**	<u>КОЛ</u> СА-ЙН (...)	Моята позивна е (...)
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	What is your call sign?	CALL SIGN (...)**	<u>KOL</u> SA-IN (...)	My call sign is (...)
СЛЕДВАЙТЕ МЕ	<u>ФОЛ</u> -ЛОУ	Следвайте ме	ИЗПЪЛНЯВАМ	<u>УИЛ</u> -КО	Разбрано, изпълнявам
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Follow me	WILCO	<u>VILL</u> -КО	Understood
СНИЖАВАЙТЕ	<u>ДИИ</u> - <u>СЕНД</u>	Снижавайте за кацане	НЕ МОГА	<u>КЕН</u> НОТ	Не мога да изпълня
DESCEND	<u>DEE</u> - <u>SEND</u>	Descend for landing	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Unable to comply
КАЦНЕТЕ	<u>Ю</u> <u>ЛААНД</u>	Кацнете на това летище	ПОВТОРЕТЕ	<u>РИ</u> - <u>ПИИТ</u>	Повторете командата си
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LAAND</u>	Land at this aerodrome	REPEAT	<u>REE</u> - <u>PEET</u>	Repeat your instruction
ПРОДЪЛЖЕТЕ	<u>ПРО</u> - <u>СЕЕД</u>	Можете да продължите полета си	ЗАГУБИХ ОРИЕНТИРОВКА	<u>АМ</u> <u>ЛОСТ</u>	Неизвестно местоположение
PROCEED	<u>PRO</u> - <u>SEED</u>	You may proceed	AM LOST	<u>AM</u> <u>LOSST</u>	Position unknown
			БЕДСТВИЕ	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Търпя бедствие
			MAYDAY	MAYDAY	I am in distress
			ОТВЛИЧАНЕ***	<u>ХАЙ</u> - <u>ДЖЕК</u>	ВС е обект на незаконна намеса
			HIJACK***	<u>HI</u> - <u>JACK</u>	I have been hijacked
			КАЦАНЕ (...)	<u>ЛААНД</u> (...)	Разрешете кацане на ... (обозначете мястото)
			LAND (...)	LAAND	I request to land at ... (place name)
			СНИЖЕНИЕ	<u>ДИИ</u> - <u>СЕНД</u>	Разрешете снижение
			DESCEND	<u>DEE</u> - <u>SEND</u>	I require descent

\* При произнасяне на думите в тази колона се набляга на подчертаните срички.  
\* During pronunciation of the words in that column, syllables to be emphasized are underlined.

\*\* Позивната, която се предава, е тази, използвана в радиокомуникация с органите за обслужване на въздушното движение и за обозначаване на полета на въздухоплавателното средство в полетния план.  
\*\* The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with the ATS units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.

\*\*\* Понякога е нежелателно или обстоятелствата не винаги позволяват да се използва тази фраза.  
\*\*\* Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HIJACK".

**7. Координация между органа за управление на прехвата и органа за ОВД (SERA.11015)**

**7.1** Незабавно след като органът за ОВД бъде уведомен, че ВС е прехванато в неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки според обстоятелствата:

**a.** прави опит за установяване на двустранна връзка с прехванатото ВС посредством всички налични средства, включително на аварийната радиочестота 121.500 MHz, за извънредни ситуации, освен ако такава връзка вече не е осъществена;

**b.** информира пилота на прехванатото ВС относно прехвата;

**c.** установява контакт с органа за управление на прехвата, като поддържа двустранна връзка с прехващото ВС и му предоставя наличната информация относно ВС;

**d.** при необходимост предава съобщения между прехващото ВС или органа за управление на прехвата и прехванатото ВС;

**e.** в тясна координация с органа за управление на прехвата предприема всички необходими стъпки с цел да се гарантира безопасността на прехванатото ВС;

**f.** информира органите за ОВД, обслужващи съседни РПИ, ако се окаже, че ВС се е отклонило от такъв съседен РПИ.

**7.2** Веднага щом органът за ОВД бъде уведомен, че ВС е прехванато извън неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки съобразно обстоятелствата:

**a.** информира органа за ОВД, обслужващ въздушното пространство, в което се осъществява прехватът, като му предоставя налична информация, която ще помогне за идентифицирането на ВС, и иска от него да предприеме действия съгласно т. 7.1;

**b.** предава съобщения между прехванатото ВС и съответния орган за ОВД, органа за управление на прехвата или прехващото ВС.

**7. Coordination between intercept control units and ATS unit (SERA.11015)**

**7.1** As soon as an ATS unit learns that an aircraft is being intercepted in its area of responsibility, it shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances:

**a.** attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft via any means available, including the emergency radio frequency 121.500 MHz, unless such communication already exists;

**b.** inform the pilot of the intercepted aircraft of the interception;

**c.** establish contact with the intercept control unit maintaining two-way communication with the intercepting aircraft and provide it with available information concerning the aircraft;

**d.** relay messages between the intercepting aircraft or the intercept control unit and the intercepted aircraft, as necessary;

**e.** in close coordination with the intercept control unit take all necessary steps to ensure the safety of the intercepted aircraft;

**f.** inform ATS units serving adjacent flight information regions if it appears that the aircraft has strayed from such adjacent flight information regions.

**7.2** As soon as an ATS unit learns that an aircraft is being intercepted outside its area of responsibility, it shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances:

**a.** inform the ATS unit serving the airspace in which the interception is taking place, providing this unit with available information that will assist in identifying the aircraft and requesting it to take action in accordance with item 7.1;

**b.** relay messages between the intercepted aircraft and the appropriate ATS unit, the intercept control unit or the intercepting aircraft.