

ENR 1 ОБЩИ ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРИ

ENR 1 GENERAL RULES AND PROCEDURES

ENR 1.1 ОБЩИ ПРАВИЛА

ENR 1.1 GENERAL RULES

1. Териториално действие на правилата за полети

1. Territorial application of the rules of the air

1.1 Правилата за полети са задължителни за всички ползватели на въздушното пространство, както и за ВС, изпълняващи полети като общо въздушно движение (GAT) в обслужваното въздушно пространство на Република България.

1.1 The rules of the air shall apply to all airspace users as well as for aircraft engaged in general air traffic within the ATS airspace of the Republic of Bulgaria.

1.2 Тези правила се прилагат от българските ВС и когато изпълняват полети във въздушното пространство на други държави, ако те не противоречат на правилата за полети на тези държави.

1.2 The rules of the air shall apply to aircraft registered in the Republic of Bulgaria operating in the airspace of other States, to the extent that they do not conflict with the rules published by the State having jurisdiction over the territory overflown.

1.3 В случаите, когато ВС не изпълняват специални операции като държавни ВС, те изпълняват разпоредбите, регламентиращи общото въздушно движение.

1.3 When aircraft does not perform special operations as state aircraft, the general air traffic provisions shall be followed.

1.4 Тези правила се прилагат и за въздушното пространство, в което Република България, съгласно регионално споразумение за въздушна навигация, е поела отговорността за организирането и осигуряването на ОВД.

1.4 The rules of the air shall apply also to those parts of the airspace where the Republic of Bulgaria has accepted, pursuant to a regional air navigation agreement, the responsibility of organisation and provision of ATS.

1.5 ОВД във въздушното пространство на Република България се осъществява от органите за ОВД на ДАНО.

1.5 ATS in the airspace of the Republic of Bulgaria is provided by the ATS units of the ANSP.

2. Спазване на правилата за полети

2. Compliance with the rules of the air

2.1 Експлоатацията на дадено ВС по време на полет, върху работната площ на летище или на оперативна площадка трябва да бъде в съответствие с общите правила и приложимите местни разпоредби, а по време на полет - и с: **(SERA.2005)**

2.1 The operation of an aircraft either in flight, on the movement area of an aerodrome or at an operating site shall be in compliance with the general rules, the applicable local provisions and, in addition, when in flight, either with: **(SERA.2005)**

- правилата за визуални полети; или
- правилата за полети по прибори.

- the visual flight rules; or
- the instrument flight rules.

2.2 Полет по правилата за полети по прибори при визуални метеорологични условия (ВМУ) може да се изпълнява или по решение на пилота, или по искане на съответния орган за ОВД.

2.2 A pilot may elect to fly in accordance with instrument flight rules in visual meteorological conditions (VMC) or may be required to do so by the appropriate ATS unit.

3. Отговорност за спазване на правилата за полети **(SERA.2010)**

3. Responsibility for compliance with the rules of the air **(SERA.2010)**

3.1 Отговорност на командира на ВС

3.1 Responsibility of the pilot-in-command

3.1.1 Командирът на ВС е отговорен за експлоатацията на ВС в съответствие с правилата за полети, независимо от това дали го управлява или не.

3.1.1 The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with the rules of the air.

3.1.2 Командирът на ВС има право да се отклони от тези правила при обстоятелства, които правят това отклонение абсолютно необходимо в интерес на безопасността на полета.

3.1.2 The pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

4. Предполетна подготовка за полет (SERA.2010)

4.1 До началото на полета командирът на ВС е длъжен да се запознае с цялата налична информация за планирания полет.

4.2 Предполетната подготовка за полети извън района на летище, както и за всички полети по ППП, включва детайлно изучаване на последните налични метеорологични прогнози и доклади за текущото време предвид изискванията относно запаса от гориво и алтернативни действия в случаите, когато полетът не може да бъде изпълнен съгласно плана.

5. Пълномощия на командира на ВС (SERA.2015)

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

6. Неразрешена употреба на психоактивни вещества (SERA.2020)

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

7. Защита на хора и имущество

7.1 Небрежна или неразумна експлоатация на ВС (SERA.3101)

Не се разрешава експлоатация на ВС по небрежен или нера разумен начин, застрашаващ живота или имуществото на други лица.

8. Минимални височини

8.1 С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от ГД ГВА, не се разрешават полети на ВС над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от тази, която при възникване на аварийна ситуация ще позволи кацане, без да се застрашат хора или имущество по земната повърхност. (SERA.3105)

8.2 Не се разрешава прелитане под мостове или подобни конструкции, далекопроводи или антени.

9. Крейсерски нива

9.1 Крейсерските нива, на които се извършват полети или част от полет, са: (SERA.3110)

а. полетни нива, съгласно колонки 1, 4, 7 и 10 на таблицата на крейсерските нива, дадена в раздел ENR 1.7, при полети на или над преходното ниво;

4. Pre-flight action (SERA.2010)

4.1 Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information to the intended operation.

4.2 Pre-flight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecast, taking into consideration fuel requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.

5. Authority of pilot-in-command of an aircraft (SERA.2015)

5.1 The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.

6. Problematic use of psychoactive substances (SERA.2020)

6.1 No person whose function is critical to the safety of aviation (safety-sensitive personnel) shall undertake that function while under the influence of any psychoactive substance, by reason of which human performance is impaired. No such person shall engage in any kind of problematic use of substances.

7. Protection of persons and property

7.1 Negligent or reckless operation of aircraft (SERA.3101)

An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

8. Minimum heights

8.1 Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the CAA, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface. (SERA.3105)

8.2 Bridges or similar constructions, power lines or antennas shall not be under-flown.

9. Cruising levels

9.1 The cruising levels at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of: (SERA.3110)

а. flight levels, as per columns 1, 4, 7 and 10 of the table of the cruising levels given in section ENR 1.7 for flights at or above the transition level;

b. абсолютни височини при полет на или под преходната абсолютна височина.

Забележка: Виж подраздел ENR 1.7 т. 2 - Основни процедури за настройка на висотомера.

9.2 Не се разрешава планиране и извършване на полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (RVSM) от ВС, които не са сертифицирани за полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация, с изключение на държавните ВС.

10. Изхвърляне на гориво или предмети

10.1 Изхвърлянето на гориво или предмети от ВС в полет трябва да се извършва само в съответствие със: **(SERA.3115)**

a. законодателството на Европейския съюз или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и

b. информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за ОВД.

10.2 Зоните за изхвърляне на гориво и предмети по т. 10.1 по-горе се определят от ГД ГВА извън пределите на населените места, промишлените и други обекти и трасетата за ОВД, като се осигурява безопасността на хората и имуществото на земната повърхност.

10.3 С изключение на случаите по т. 10.1 и т. 10.2 при особени и аварийни ситуации органът за ОВД определя мястото за изхвърляне на гориво.

11. Теглене

11.1 Не се разрешава на ВС да тегли друг обект или ВС, освен ако за това има предварително разрешение от ГД ГВА.

11.2 За теглене на безмоторни ВС не се изисква предварително разрешение от ГД ГВА.

11.3 Тегленето се изпълнява в съответствие с информацията, препоръката и/или разрешението, получени от съответния орган за ОВД. **(SERA.3120)**

11.4 Тегленето по т. 11.1 и т. 11.2 се изпълнява през деня по ПВП.

11.5 При теглене на ВС от друго ВС двете ВС се считат за едно по отношение на полетния план и предоставяне на ОВД.

12. Парашутни скокове

12.1 Разрешават се парашутни скокове, полети на парапланери, делтапланери и мотоделтапланери през деня при спазване на ПВП.

b. altitudes, for flights at or below the transition altitude.

Note: See subsection ENR 1.7 item 2 - Basic altimeter setting procedures.

9.2 Aircraft which are not RVSM approved, except state aircraft, shall not be planned and operated within Reduced Vertical Separation Minimum Airspace (RVSM).

10. Dropping or spraying

10.1 Dropping or spraying from an aircraft in flight shall only be conducted in accordance with: **(SERA.3115)**

a. European union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and

b. as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate ATS unit.

10.2 The areas for dropping or spraying from an aircraft in flight as per item 10.1 above shall be prescribed by the CAA out of the congested areas of cities, towns or settlements, industrial and other areas or ATS routes, permitting the safety of persons or property on the surface.

10.3 Except as provided in item 10.1 and 10.2 in abnormal and emergency situations the ATS unit sets the places for dropping or spraying.

11. Towing

11.1 No aircraft or other object shall be towed by an aircraft, except by a clearance previously granted by the CAA.

11.2 No clearance previously granted by the CAA is required for towing of non-powered aircraft.

11.3 Towing shall be performed as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate ATS unit. **(SERA.3120)**

11.4 Towing according to items 11.1 and 11.2 shall be performed during the day following the VFR.

11.5 When aircraft is being towed by other aircraft both aircraft are considered to be one with respect to the flight plan and the provision of ATS.

12. Parachute descents

12.1 Parachute descents, hangglider and motorized glider shall only be performed at day time in compliance with the VFR.

12.2 Не се разрешават полети на парапланери, делтапланери, мотоделтапланери, парашутни скокове и хвърляне на товари с парашут от ВС, намиращи се в районите на летищата или по трасетата за ОВД, освен:

- a. с разрешение от ГД ГВА - за учебни и спортни цели;
- b. при аварийно състояние.

12.3 Действията по т. 12.2 а. и б. по-горе се извършват в съответствие с информацията, препоръката и/или разрешението, получени от съответния орган за ОВД. **(SERA.3125)**

12.4 Заявките за изпълнение на парашутни скокове и хвърляне на товари с парашут, организирането на спортни състезания за изпълнение на полети на парапланери, делтапланери и мотоделтапланери се съгласуват с органите за ОВД.

12.5 Полетите на дистанционно управляеми ВС се провеждат след писмено разрешение на ГД ГВА в резервирано въздушно пространство.

13. Фигурен пилотаж

13.1 Фигурен пилотаж се изпълнява при наличие на ВМУ и съгласие на всички лица, намиращи се на борда на ВС.

13.2 Не се разрешава изпълнение на фигурен пилотаж:

- a. над гъстонаселени райони, както и над райони с големи струпвания от хора;
- b. над промишлени обекти;
- c. в районите на гражданските летища или по трасетата за ОВД; и
- d. на относителна височина, по-малка от 500 m.

13.3 Изключения по т. 13.2 а., б., и d. по-горе се допускат с предварително разрешение от ГД ГВА за извършване на полета, съгласно Наредбата за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България, публикувана в раздел GEN 1.

13.4 Изключения по т. 13.2 c. по-горе се допускат с разрешение на органите за ОВД.

13.5 Фигурен пилотаж се извършва само в съответствие със: **(SERA.3130)**

- a. законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и
- b. информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за ОВД.

12.2 Parachute descents, hangglider, motorized glider, and dropping of loads by parachutes shall not be made at the aerodrome areas or along ATS routes, except:

- a. by a clearance from the CAA - for training and sport purposes;
- b. in case of emergency.

12.3 The actions referred to in item 12.2 a. and b. above shall be performed as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate ATS unit. **(SERA.3125)**

12.4 The applications for parachute descents and dropping of loads by parachutes, the organization of sporting activities for hangglider and motorized glider shall be coordinated with the ATS units.

12.5 Flight of remote-controlled aircraft shall be held after CAA's written permission and in reserved for that purpose airspace.

13. Acrobatic flight

13.1 Acrobatic flights shall be performed in compliance with the VMC provided all occupants of the aircraft have agreed to the performance.

13.2 No aircraft shall be flown acrobatically:

- a. over the congested areas of cities, towns or settlements or over open-air assemblies of persons;
- b. over industrial areas;
- c. in the vicinity of the civil aerodromes or along the ATS routes; and
- d. at height below 500 m.

13.3 Exceptions as per item 13.2 a., b., and d. above shall be previously granted by the CAA in accordance with the Ordinance for flight operations in Bulgarian airspace and to/from airports in the Republic of Bulgaria published in section GEN 1.

13.4 Exceptions as per item 13.2 c. above shall be granted by the ATS units.

13.5 Acrobatic flights shall only be carried out in accordance with: **(SERA.3130)**

- a. Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- b. as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate ATS unit.

14. Полети със свободни балони

14.1 Полети със свободни безпилотни балони се изпълняват през деня по ПВП в съответствие с Ръководството за летателна експлоатация на типовете балони и при спазване на правилата за извършване на полети във въздушното пространство на Република България.

14.2 Учебни полети със свободни балони се изпълняват в определени от органите за ОВД райони, зони и височини във въздушното пространство на Република България, при условие че посоката на вятъра позволява балонът да бъде държан в границите на разрешенния район.

14.3 Полети със свободни балони по маршрут се изпълняват с разрешение на органите за ОВД, при условие че параметрите на вятъра позволяват спазването на маршрута.

14.4 Полети със свободни балони се изпълняват при наличие на двустранна радиокommunikация между екипажа и ръководител полети, като екипажът докладва за местоположението на 15 min.

14.5 Свободните балони, изпълняващи полети във въздушното пространство на Република България, задължително се оборудват с радиолокационни отражатели и транспондери.

14.6 Излитане (издигане) и кацане със свободни балони се разрешават от летища и терени с размери, указани в Ръководството за летателна експлоатация за типа балон, но не по-малки от 25x25 m.

14.7 Не се допуска провеждане на полети със свободни балони в контролираните зони на гражданските летища.

14.8 Полети с привързани балони могат да се изпълняват само с разрешение на органите за ОВД.

14.9 Безпилотни неуправляеми аеростати се пускат, ако е осигурена безопасност на хората, имуществото и ВС, след предварително разрешение от ГД ГВА.

15. Забранени и ограничени зони (SERA.3145)

15.1 Не се разрешават полети на ВС в забранени или ограничени зони, информацията за които е публикувана в подраздел ENR 5.1, освен в съответствие с условията за ограничения или с разрешение на държавата членка, над чиято територия са установени зоните.

16. Дозареждане във въздуха

16.1 Не се разрешава дозареждане с гориво във въздуха на ВС над територията на Република България и прилежащите ѝ териториални води.

14. Free balloons

14.1 Unmanned free balloons shall be operated at day time in compliance with the VFR and the provisions of the Operations Manual for Different Types of Balloons and in accordance with the rules for flight operations in the airspace of the Republic of Bulgaria.

14.2 Training free balloons shall be operated in the airspace of the Republic of Bulgaria within prescribed, by the appropriate ATS units, regions, areas and heights, provided the wind direction shall not drift the balloon outside the boundaries of the prescribed region.

14.3 En-route free balloons shall be operated by a clearance from the ATS units, provided the parameters of the wind allow it to follow the route.

14.4 Free balloons shall be operated at the availability of two-way communication between the crew and the controller, and the crew shall report the position every 15 min.

14.5 The free balloons operating within the airspace of the Republic of Bulgaria shall be equipped with radar reflective devices and secondary surveillance radar transponders.

14.6 Launch and impact of free balloons shall be made from aerodromes and surface with dimensions specified in the Operations Manual for Different Types of Balloons but not less than 25x25 m.

14.7 Free balloons shall not be operated within the controlled zones of the civil aerodromes.

14.8 Captive free balloons shall be operated only by a clearance from the ATS units.

14.9 Unmanned free balloons shall be operated in such a manner as to minimize hazard to persons, property or other aircraft, previously prescribed by the CAA.

15. Prohibited and restricted areas (SERA.3145)

15.1 Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in a restricted area, the particulars of which have been published in subsections ENR 5.1 except in accordance with the conditions of the restrictions or by permission of the Member State over whose territory the areas are established.

16. Air Refuelling

16.1 Air Refuelling over the territory of the Republic of Bulgaria and its adjacent territorial waters is not allowed.

16.2 Дозареждане във въздуха в границите на РПИ София може да се извършва само във въздушното пространство над открито море, в което Република България е поела отговорността за предоставяне на ОВД.

16.3 Дозареждането във въздуха се извършва във временни управляеми структури на въздушното пространство, които предварително се координират с Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" - ГД ГВА (виж подраздел GEN 1.2, т. 1.2).

16.4 Координацията по т. 16.3 се извършва не по-късно от 8 дни преди планираната дата за извършване на дейностите.

17. Полети в група

17.1 Не се разрешават полети в група, освен когато съществува предварителна договореност между командирите на ВС, влизащи в състава на групата. **(SERA.3135)**

17.2 Полет в група в контролираното въздушно пространство се изпълнява съгласно изискванията на органите за ОВД при условие, че: **(SERA.3135)**

a. един от пилотите е определен за пилот-водач;

b. групата се счита за едно ВС по отношение на навигацията и докладите за местоположение;

c. отговорността за сепарацията между ВС в групата носят пилотът-водач и командирите на другите ВС, като при нейното осигуряване се отчитат преходните периоди, когато ВС маневрират за заемане на своите места в групата, а също така при събиране и разделяне на групата;

d. всяко ВС от групата трябва да бъде на разстояние от пилота-водач не по-голямо от 1 km (0,5NM) странично и надлъжно и 30 m (100 ft) вертикално.

17.3 Не се разрешава излитане/кацане на ВС при полет в група от/на контролираните летища. Групата трябва да се разпусне преди влитането в контролираната зона на летището (CTR).

17.4 Изключения по т. 17.3 се допускат само след предварително разрешение от ГД ГВА и съгласувана процедура за изпълнение на излитане/кацане на полет в група с ДП РВД.

Забележка: Исканията за изключения и за съгласуване на процедури се изпращат не по-късно от 14 дни преди полета на адресите съгласно подраздел GEN 1.1.

16.2 Air Refuelling within Sofia FIR can be performed only in the airspace over the high seas, in which the Republic of Bulgaria has accepted responsibility of providing ATS.

16.3 Air Refuelling shall be performed in airspace structures of temporary manageable areas which shall be coordinated in advance with Directorate General Civil Aviation Administration - DG CAA (see subsection GEN 1.2, item 1.2).

16.4 The coordination according to item 16.3 shall be performed not later than 8 days before the planned date of the activities.

17. Formation flights

17.1 Aircraft shall not be flown in formation except by prearrangement among the pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight. **(SERA.3135)**

17.2 A formation flight in controlled airspace shall be flown in accordance with the requirements of the ATS units provided that: **(SERA.3135)**

a. one of the pilots-in-command is designated as a flight leader;

b. the formation is considered as a single aircraft with regard to navigation and position reporting;

c. separation between aircraft in the formation flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight and shall include periods of transition when aircraft are manoeuvring to attain their own separation within the formation and during join-up and break up;

d. a distance not exceeding 1 km (0.5NM) laterally and longitudinally and 30 m (100 ft) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

17.3 Take-off / landing of aircraft in formation from/at controlled aerodromes is not permitted. The formation shall break up prior to entering the aerodrome control zone (CTR).

17.4 Exceptions from item 17.3 are allowed only after prior permission from the Bulgarian CAA and agreed procedure for take-off/landing in formation by BULATSA.

Note: Requests for exceptions and procedure proposals shall be sent at least 14 days before flight to the addresses according subsection GEN 1.1.

17.5 При изпълнение на излитане/качане на полет в група, съгласно т.17.4, органите за ОВД издават разрешение за излитане/качане само на водача на групата. Отговорността за осигуряване на безопасна сепарация по време на излитане, подход и качане на полет в група се носи от водача и водените ВС.

17.6 Органите за ОВД могат да откажат излитане/качане в група в зависимост от въздушната обстановка.

17.7 Събирането на полет в група след излитане и разпускането преди качане на групата се извършва съгласно предварително съгласувана с органите за ОВД процедура или съгласно инструкциите на органите за ОВД.

17.8 При разпускане на полет в група, отговорността за сепарацията се носи от водача и водените ВС, до момента в който е достигната установената за съответния орган за ОВД сепарация. При достигане на установената сепарация, ВС вече не се считат за група и се обслужват поединично.

17.9 Пилотите на ВС, участващи в събирането на полет в група, трябва да продължават да използват транспондера, докато групата не бъде установена. След като групата бъде установена, всички освен водача трябва да превключат транспондерите си в режим "Standby".

17.10 Полетите за съпровождане на държавни ВС предварително се съгласуват с ГД ГВА и ДП РВД.

18. Избягване на сблъсквания

18.1 Близост (SERA.3205)

18.1.1 Забранява се сближаване на ВС на разстояние, при което се създава опасност от сблъскване между тях.

18.2 Право на предимство (SERA.3210)

18.2.1 ВС, което има право на предимство, запазва курса и скоростта си.

18.2.2 ВС дават предимство на ВС, за което имат информация, че е с влошена маневреност.

18.2.3 Не се разрешава на ВС, което е длъжно да даде предимство на друго ВС, да преминава над, под или пред него освен в случаите, когато се намира на безопасно разстояние и се отчита влиянието на турбулентната следа от ВС с предимство.

18.2.3.1 Сближение с насрещни курсове

При опасност от сблъскване поради сближаване на две ВС с насрещни или приблизително насрещни курсове всяко ВС трябва да завие надясно.

17.5 When taking-off/landing in formation in accordance with item 17.4, ATS units will issue take-off/landing clearance only to the flight leader. The responsibility for ensuring safe separation during take-off, approach and landing rests on the flight leader and the wingmen aircraft.

17.6 ATS units may refuse to issue take-off/landing clearance for formation flight depending on the air traffic situation.

17.7 Formation join-up after take-off and break up before landing shall be performed according to prior agreed procedure with the ATS units or according to ATS units' instructions.

17.8 During formation break up, the responsibility for separation rests with the flight leader and the wingmen until the separation for the respective ATS unit is established. After reaching the nominal separation, aircraft are no more considered as formation and shall be provided with ATS individually.

17.9 Pilots of aircraft engaged in formation join-up shall continue to operate the transponders until established in formation. Once established in formation, all except the lead aircraft should squawk "Standby".

17.10 Escort flights for state aircraft shall be subject for prior coordination with the Bulgarian CAA and BULATSA.

18. Avoidance of collisions

18.1 Proximity (SERA.3205)

18.1.1 An aircraft shall not be operated in such a proximity to other aircraft as to create a collision hazard.

18.2 Right-of-way (SERA.3210)

18.2.1 The aircraft that has the right-of-way shall maintain its heading and speed.

18.2.2 An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.

18.2.3 An aircraft that is obliged to keep out of the way of another shall avoid passing over, under or in front of the other, unless it passes well clear and takes into account the effect of the aircraft wake turbulence.

18.2.3.1 Approaching head-on

When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is danger of collision, each aircraft shall alter its heading to the right.

18.2.3.2 Сближение със сходящи курсове

При сближаване на две ВС със сходящи курсове на приблизително едно и също ниво, ВС намиращо се в ляво от другото, е длъжно да даде предимство със следните изключения:

- a. задвижваните от силова уредба по-тежки от въздуха ВС дават предимство на дирижабли, планери и аеростати;
- b. дирижаблите дават предимство на планери и аеростати;
- c. планерите дават предимство на аеростати; и
- d. задвижваните от силова установка ВС дават предимство на ВС, теглещи други ВС или обекти.

18.2.3.3 Задминаване

a. Задминаващо ВС е това, което приближава друго ВС отзад по линия, която сключва ъгъл, по-малък от 70 градуса с плоскостта на симетрия на задминаваното ВС, т.е. намиращо се в такова положение спрямо задминаваното ВС, при което през нощта не могат да се различат нито левите, нито десните навигационни светлини на ВС.

b. При задминаване, задминаваното ВС има предимство, а задминаващото ВС дава предимство, като завива надясно, независимо от това дали набира височина, снижава се или се намира в хоризонтален полет. Последващите изменения на положението на двете ВС едно спрямо друго не освобождават задминаващото ВС от това задължение, докато задминаването не бъде окончателно завършено

c. Задминаване на планери - планер, задминаващ друг планер може да завие надясно или наляво.

18.2.3.4 Кацане

a. ВС в полет или движещо се по земна или водна повърхност е длъжно да даде предимство на ВС, изпълняващо кацане или финален етап от подхода за кацане.

b. Когато две или повече ВС, по-тежки от въздуха, подхождат за кацане, ВС, което се намира по-високо, дава предимство на намиращото се по-ниско ВС, като последното не се възползва от това правило, за да пресече пътя на друго ВС, което се намира на финалния етап от подход за кацане, или го задминава. Въпреки това задвижваните от силова установка ВС, по-тежки от въздуха, дават предимство на планерите.

c. Аварийно кацане - ВС осигуряват предимство на ВС, за което имат информация, че изпълнява принудително кацане.

18.2.3.5 Излитане

a. ВС, рулиращо по маневрената площ на летище, дава предимство на излитащо или готвещо се да излети ВС.

18.2.3.2 Converging

When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:

- a. power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to airships, sailplanes and balloons;
- b. airships shall give way to sailplanes and balloons;
- c. sailplanes shall give way to balloons; and
- d. power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing other aircraft or objects.

18.2.3.3 Overtaking

a. An overtaking aircraft is an aircraft that approaches another from the rear on a line forming an angle of less than 70 degrees with the plane of symmetry of the latter, i.e. is in such a position with reference to the other aircraft that at night it should be unable to see either of the aircraft's left (port) or right (starboard) navigation lights.

b. An aircraft that is being overtaken has the right-of-way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in horizontal flight, shall keep out of the way of the other aircraft by altering its heading to the right. No subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the overtaking aircraft from this obligation until it is entirely past and clear.

c. Sailplanes overtaking - a sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.

18.2.3.4 Landing

a. An aircraft in flight or operating on the ground or water, shall give way to aircraft performing landing or in the final stages of an approach to land.

b. When two or more heavier-than-air aircraft are approaching an aerodrome for the purpose of landing, aircraft at the higher level shall give way to aircraft at the lower level, but the latter shall not take advantage of this rule to cut in front of another which is in the final stages of an approach to land, or to overtake that aircraft. Nevertheless power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to sailplanes.

c. Emergency landing - an aircraft that is aware that another is compelled to land shall give way to that aircraft.

18.2.3.5 Taking off

a. An aircraft taxiing on the manoeuvring area of an aerodrome shall give way to aircraft taking off or about to take-off.

18.2.4 Движение на ВС, хора и превозни средства по работната площ на летище

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

a. при сближаване на две ВС с насрещни или приблизително насрещни курсове всяко ВС спира или ако е възможно, завива надясно за осигуряване на необходимото разстояние между тях;

b. при сближаване на две ВС, движещи се със сходящи курсове, ВС, намиращо се вляво от другото, дава предимство;

c. задминаваното ВС е с предимство пред задминаващото ВС, като задминаващото ВС осигурява необходимото разстояние между тях.

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

18.2.4.3 ВС, рулиращо по маневрената площ, спира и изчаква на всички светещи стоп-линии и може да продължи движението си, след като те бъдат изключени.

18.2.4.4 Движение на хора и превозни средства в летищата:

a. движението на хора или превозни средства, включително теглени ВС, по маневрената площ на летището се контролира от летищната контролна кула с цел да се предотвратят опасности за тях или за ВС, които кацат, рулират или излитат;

b. при условия, за които са в ход процедурите при намалена видимост:

- лицата и превозните средства, които осъществяват дейност по маневрената площ на дадено летище, се ограничават до необходимия минимум и се обръща особено внимание на изискванията за защита на чувствителната зона на системата ILS, когато се изпълняват действия за точен подход и кацане по прибори по категория II или категория III;

- при спазване на разпоредбите на подточка с. минималната сепарация между превозните средства и рулиращите ВС трябва да е съгласно предписаната от ДАНО и да е одобрена от ГД ГВА, като са взети предвид наличните помощни средства;

- когато на една и съща писта за излитане и кацане непрекъснато се изпълняват смесени действия за точен подход и кацане по прибори с ILS по категория II или категория III, се защитават налагащите по-големи ограничения критична и чувствителна зона на ILS.

18.2.4 Surface movement of aircraft, persons and vehicles

18.2.4.1 In case of danger of collision between two aircraft taxiing on the movement area of an aerodrome or equivalent part of an operating site, the following shall apply:

a. when two aircraft are approaching head on, or approximately so, each aircraft shall stop or where practicable alter its course to the right so as to keep well clear;

b. when two aircraft are on a converging courses, the one which has the other on its right shall give way;

c. an aircraft which is being overtaken by another aircraft shall have the right-of-way and the overtaking aircraft shall keep well clear of the other aircraft.

18.2.4.2 At a controlled aerodrome an aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all runway-holding positions unless an explicit clearance to enter or cross the runway has been issued by the aerodrome control tower.

18.2.4.3 An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all lighted stop bars and may proceed further when the lights are switched off.

18.2.4.4 Movement of persons and vehicles at aerodromes:

a. the movement of persons or vehicles, including towed aircraft, on the manoeuvring area of an aerodrome shall be controlled by the aerodrome control tower as necessary to avoid hazard to them or to aircraft landing, taxiing or taking off;

b. in conditions where low visibility procedures are in operation:

- persons and vehicles operating on the manoeuvring area of an aerodrome shall be restricted to the essential minimum, and particular regard shall be given to the requirements to protect the ILS sensitive area when Category II or Category III precision instrument operations are in progress;

- subject to the provisions in point c. the minimum separation between vehicles and taxiing aircraft shall be as specified by the ANSP and approved by the CAA taking into account the aids available;

- when ILS Category II or Category III precision instrument operations are taking place to the same runway continuously, the more restrictive ILS critical and sensitive areas shall be protected.

c. аварийните превозни средства, движещи се за оказване на помощ на ВС в бедствие, имат предимство пред цялото останало движение по работната площ на летището;

d. при спазване на разпоредбите на подточка с. превозните средства, движещи се по маневрената площ на летището, трябва да спазват следните правила:

- независимо от следващите три разпоредби, превозните средства, включително ако те теглят ВС, спазват инструкциите на летищната контролна кула;

- превозните средства, включително ако те теглят ВС, дават предимство на кацащите, излитащите, рулиращите или теглените ВС;

- превозните средства дават предимство на други превозни средства, теглещи ВС;

- превозните средства дават предимство на други превозни средства в съответствие с инструкциите на органа за ОВД.

18.3 Светлини на ВС (SERA.3215)

18.3.1 С изключение на случаите, предвидени в т. 18.3.5 по-долу, през нощта всички ВС в полет трябва да бъдат с включени:

a. сигнални светлини, предназначени за забелязване на ВС с цел предотвратяване на сблъскване;

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

18.3.2 С изключение на случаите, предвидени в т. 18.3.5 по-долу, през нощта:

a. всички ВС, движещи се по работната площ на летището, трябва да бъдат с включени навигационни светлини, обозначаващи траекторията на ВС спрямо произволен наблюдател; не е разрешено включване на други светлини, които могат да бъдат объркани с навигационните светлини;

b. всички ВС, намиращи се върху работната площ на летището, трябва да бъдат с включени светлини, обозначаващи доколкото е възможно, габаритите им, ако не са подходящо осветени от стационарни или други източници;

c. всички рулиращи или теглени ВС върху работната площ на летището, трябва да бъдат с включени светлини, предназначени за забелязване на ВС; и

d. всички ВС върху работната площ на летището, чиито двигатели работят, трябва да са с включени светлини, указващи този факт.

c. emergency vehicles proceeding to the assistance of an aircraft in distress shall be afforded priority over all other surface movement traffic;

d. subject to the provisions in point c., vehicles on the manoeuvring area shall be required to comply with the following rules:

- notwithstanding the following three provisions, vehicles and vehicles towing aircraft shall comply with instructions issued by the aerodrome control tower;

- vehicles and vehicles towing aircraft shall give way to aircraft which are landing, taking off, taxiing or being towed;

- vehicles shall give way to other vehicles towing aircraft;

- vehicles shall give way to other vehicles in accordance with ATS unit instructions.

18.3 Lights to be displayed by aircraft (SERA.3215)

18.3.1 Except as provided by item 18.3.5 below, at night all aircraft in flight shall display:

a. anti-collision lights intended to attract attention to the aircraft;

b. navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer (except for aerostat). Other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these navigation lights.

18.3.2 Except as provided by item 18.3.5 below, at night:

a. all aircraft moving on the movement area of an aerodrome shall display navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer and other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights;

b. unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable;

c. all aircraft taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome shall display lights, intended to attract attention to the aircraft; and

d. all aircraft with running engines on the movement area of an aerodrome shall display lights, which indicate that fact.

18.3.3 С изключение на случаите, указани в т. 18.3.5 по-долу, ВС в полет, оборудвани със сигнални светлини съгласно т. 18.3.1 а. по-горе, включват тези светлини и през деня.

18.3.4 С изключение на случаите, указани в т. 18.3.5 всички ВС:

- рулиращи или теглени по работната площ на летището, които са оборудвани със сигнални светлини, съгласно изискванията на т. 18.3.2 с. по-горе включват тези светлини и през деня; или

- са върху работната площ на летището и са оборудвани със светлини съгласно т. 18.3.2 d включват тези светлини и през деня.

18.3.5 Пилотът с оглед изискванията на т. 18.3.1, 18.3.2, 18.3.3 и 18.3.4 по-горе, има право да изключва или намалява интензитета на мигащите светлини, с които ВС е оборудвано, ако те:

a. влияят или могат да повлияят отрицателно на задоволителното изпълнение на неговите задължения; или

b. предизвикват или могат да предизвикат опасно заслепяване на външен наблюдател.

18.4 Учебни полети по прибори (SERA.3220)

18.4.1 Забранява се изпълнение на учебни полети по прибори, освен ако:

a. ВС е оборудвано с напълно изправно вдвоено управление; и

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

18.5 Действия на летище или в околността на летище (SERA.3225)

18.5.1 Екипажът на ВС, изпълняващо действия на летище или в околността на летище, е длъжен:

a. да наблюдава летищното движение с цел предотвратяване на сблъскване;

b. да се съобразява със схемата на движение на другите ВС или да я избягва;

c. с изключение на аеростати, при подход за кацане и след излитане да изпълнява всички завои наляво, освен ако няма други инструкции от органа за управление на въздушното движение;

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

18.3.3 Except as provided by item 18.3.5 below, all aircraft in flight and fitted with anti-collision lights in accordance with item 18.3.1 a. above shall display such lights also during day.

18.3.4 Except as provided by item 18.3.5 all aircraft shall display such lights also during day when:

- taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome and fitted with anti-collision lights in accordance with item 18.3.2 c. above; or

- on the movement area of an aerodrome and fitted with lights in accordance with item 18.3.2 d.

18.3.5 A pilot shall be permitted to switch off or reduce the intensity of any flashing lights fitted in accordance with items 18.3.1, 18.3.2, 18.3.3 and 18.3.4 above, if they are likely to:

a. adversely affect the satisfactory performance of duties; or

b. subject an outside observer to harmful dazzle.

18.4 Simulated instrument flights (SERA.3220)

18.4.1 An aircraft shall not be flown under simulated instrument flight conditions unless:

a. fully functioning dual controls are installed in the aircraft; and

b. an additional qualified pilot occupies a control seat to act as safety pilot for the person who is flying under simulated instrument conditions. The safety pilot shall have adequate vision forward and to each side of the aircraft, or a competent observer in communication with the safety pilot shall occupy a position in the aircraft from which the observer's field of vision adequately supplements that of the safety pilot.

18.5 Operation on and in the vicinity of an aerodrome (SERA.3225)

18.5.1 The crew of an aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall:

a. observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;

b. conform with the pattern of traffic formed by other aircraft in operation;

c. except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise instructed by ATC;

d. except for balloons, land and take-off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

18.6 Действия над водно пространство (SERA.3230)

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

18.6.1.1 ВС при сближаване със сходящи курсове с друго ВС или плавателен съд е длъжно да даде предимство за осигуряване на необходимото разстояние, когато се намира вляво от другото средство.

18.6.1.2 ВС при сближаване с насрещни или близки до насрещни курсове с друго ВС или плавателен съд е длъжно да завие надясно за осигуряване на необходимото разстояние.

18.6.1.3 Задминаването ВС или плавателен съд има предимство и задминаващото ВС е длъжно да измени своя курс за осигуряване на необходимото разстояние.

18.6.1.4 Екипажът на ВС, излитащо от или кацащо на водна повърхност, е длъжен да осигури необходимото разстояние до всички плавателни съдове и да не затруднява тяхното движение, доколкото това е практически възможно.

18.6.2 През нощта или през всеки друг период, предписан от ГД ГВА, всички ВС на вода включват светлини съгласно изискванията на Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море, а в случаите, когато това е невъзможно - светлини, максимално близки по характеристики и разположение до изискваните от международните правила.

19. Сигнали

19.1 Общи положения (SERA.3301)

19.1.1 Екипажът на ВС при наблюдаване или получаване на какъвто и да е от сигналите, предприема действия в съответствие със значението на сигнала.

19.1.2 Сигналите трябва да се използват само за посочените цели. Не се използват никакви други сигнали, които могат да бъдат объркани с тях;

19.1.3 Сигналист отговаря за подаването на стандартни насочващи сигнали на ВС по ясен и точен начин;

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

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

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

18.6 Water operations (SERA.3230)

18.6.1 When two aircraft or an aircraft and a vessel are approaching one another and there is a risk of collision, the aircraft shall proceed with careful regard to existing circumstances and conditions including the limitations of the respective craft.

18.6.1.1 An aircraft converging another aircraft or a vessel and which has that aircraft or vessel on its right shall give way so as to keep well clear.

18.6.1.2 An aircraft approaching another aircraft or a vessel, head-on or approximately so, shall alter its heading to the right to keep well clear.

18.6.1.3 The aircraft or vessel which is being overtaken has the right-of-way, and the one overtaking shall alter its heading to keep well clear.

18.6.1.4 The crew of the aircraft landing on or taking off from the water shall, in so far as practicable, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation.

18.6.2 At night or during any other period prescribed by the CAA, all aircraft on the water shall display lights as required by the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea unless it is impractical for them to do so, in which case they shall display lights as closely similar as possible in characteristics and position to those required by the International Regulations.

19. Signals

19.1 General (SERA.3301)

19.1.1 Upon observing or receiving any of the signals, the crew of an aircraft shall take such action as may be required by the interpretation of that signal.

19.1.2 The signals shall be used only for the purpose indicated and no other signals likely to be confused with them shall be used;

19.1.3 A signalman/marshaller shall be responsible for providing standard marshalling signals to aircraft in a clear and precise manner;

19.1.4 Only persons trained, qualified and approved as required by the relevant Union or national legislation shall carry out the functions of a signalman/marshaller;

19.1.5 The signalman/marshaller shall wear a distinctive fluorescent identification vest to allow the flight crew to identify that he or she is the person responsible for the marshalling operation;

19.1.6 Daylight-fluorescent wands, table-tennis bats or gloves shall be used for all signaling by all participating ground staff during daylight hours. Illuminated wands shall be used at night or in low visibility.

19.2 Сигнали за бедствие и спешност

19.2.1 Общи разпоредби

19.2.1.1 Независимо от разпоредбите в точки 19.2.2 и 19.2.3, ВС, търпящо бедствие, използва всички средства, с които разполага, за да привлече внимание, да укаже своето местоположение и да получи помощ.

19.2.1.2 Процедурите за предаване по телекомуникационен път на сигнали за бедствие и спешност трябва да са в съответствие с том II от Приложение 10 към Чикагската конвенция.

19.2.2 Сигнали за бедствие

a. Когато съществува сериозна и непосредствена опасност за ВС и то се нуждае от незабавна помощ, се използват заедно или отделно следните сигнали:

- сигнал, предаден с използване на радиотелеграфия или с помощта на друг метод за сигнализация, състоящ се от групата SOS (. . . - - - . . . в Морзов код);

- радиотелефонен сигнал за бедствие, състоящ се от изговорената дума "MAYDAY" (произнасяна "МЕЙДЕЙ");

- съобщение за бедствие, предадено по линия за предаване на данни, имащо значението на думата "MAYDAY";

- сигнални ракети или патрони, разпръскващи червена светлина, изстрелвани поединично на кратки интервали;

- парашутна осветителна бомба с червен цвят;

- задаване на транспондера на режим А, код 7700.

19.2.3 Сигнали за спешност

a. когато екипажът на ВС иска да съобщи за трудности, които го принуждават да кацне, но не се нуждае от незабавна помощ, се използват заедно или отделно следните сигнали:

- повтарящо се включване и изключване на фаровете за кацане; или

- повтарящо се включване и изключване на навигационните светлини по начин, който предотвратява объркването с "мигане".

b. когато екипажът на ВС иска да предаде спешно съобщение за безопасността на кораб, ВС или друго превозно средство или за човек на борда или в ползрението му, се използват заедно или отделно следните сигнали:

- сигнал, предаден по радиотелеграфа или с помощта на друг метод за сигнализация, който се състои от групата XXX (-. . - . - . - в Морзов код);

- радиотелефонен сигнал за спешност, който се състои от изговорените думи "PAN, PAN";

19.2 Distress and urgency signals

19.2.1 General

19.2.1.1 Notwithstanding the provisions in 19.2.2 and 19.2.3, an aircraft in distress shall use any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

19.2.1.2 The telecommunication transmission procedures for the distress and urgency signals shall be in accordance with Volume II of Annex 10 to the Chicago Convention.

19.2.2 Distress signals

a. The following signals, used either together or separately, mean that grave and imminent danger threatens the aircraft, and immediate assistance is requested:

- a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group SOS (. . . - - - . . . in the Morse Code);

- a radiotelephony distress signal consisting of the spoken word MAYDAY;

- a distress message sent via data link which transmits the intent of the word MAYDAY;

- rockets or shells throwing red lights, fired one at a time at short intervals;

- a parachute flare showing a red light;

- setting of the transponder to Mode A Code 7700;

19.2.3 Urgency signals

a. the following signals, used either together or separately, mean that the crew of an aircraft wishes to give notice of difficulties which compel it to land without requiring immediate assistance:

- the repeated switching on and off of the landing lights; or

- the repeated switching on and off of the navigation lights in such manner as to be distinct from flashing navigation lights.

b. the following signals, used together or separately, mean that the crew of an aircraft has a very urgent message to transmit concerning the safety of a ship, aircraft or other vehicle, or of some person on board or within sight:

- a signal made by radiotelegraphy or by any other signaling method consisting of the group XXX (-. . - . - . - in the Morse Code);

- a radiotelephony urgency signal consisting of the spoken words PAN, PAN;

- съобщение за спешност, предадено по линия за предаване на данни, което има значение на изговорените думи "PAN, PAN".

- an urgency message sent via data link which transmits the intent of the words PAN, PAN.

20. Астрономическо време (SERA.3401)

20. Time (SERA.3401)

20.1 Универсалното координирано време се изразява в часове и минути, а когато това се изисква и в секунди, от 24-часов ден, започващ в полунощ.

20.1 Co-ordinated Universal Time (UTC) shall be used, and shall be expressed in hours and minutes, and when required, seconds of the 24-hour day beginning at midnight.

20.2 Екипажът на ВС извършва проверка на времето преди началото на всеки контролиран полет, а по време на полет при необходимост.

20.2 A time check shall be obtained prior to operating a controlled flight and at such other times during the flights, as may be necessary.

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

20.3 Wherever time is utilised in the application of data link communications, it shall be accurate to within 1 second of UTC.

20.4 Летищната контролна кула дава на пилота точно време преди рулирането на ВС за излитане, освен ако има договореност пилотът да го получи от други източници. Освен това органите за ОВД дават точно време на ВС при поискване. За проверка на времето то се дава с точност поне до минута.

20.4 Aerodrome control towers shall, prior to an aircraft taxiing for take-off, provide the pilot with the correct time, unless arrangements have been made for the pilot to obtain it from other sources. ATS units shall, in addition, provide aircraft with the correct time on request. Time checks shall be given at least to the nearest minute.

21. Контрол на въздушното движение (КВД)

21. Air traffic control (ATC)

21.1 Разрешения по КВД

21.1 ATC clearances

21.1.1 Разрешенията по КВД се основават единствено на следните изискванията за предоставяне на обслужване по КВД: **(SERA.8015)**

21.1.1 ATC clearance shall be based solely on the requirements for providing ATC service: **(SERA.8015)**

a. 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;

a. Clearances shall be issued solely for expediting and separating air traffic and be based on known traffic conditions which affect safety in aircraft operation. Such traffic conditions include not only aircraft in the air and on the manoeuvring area over which control is being exercised, but also any vehicular traffic or other obstructions not permanently installed on the manoeuvring area in use;

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

b. ATC units shall issue such ATC clearances as necessary to prevent collisions and to expedite and maintain an orderly flow of air traffic;

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

c. ATC clearances shall be issued early enough to ensure that they are transmitted to the aircraft in sufficient time for it to comply with them.

21.1.2 Операции, при които се изисква разрешение **(SERA.8015)**

21.1.2 Operation subject to clearance **(SERA.8015)**

a. Разрешение по КВД се получава преди началото на контролиран полет или част от него. Такова разрешение се изисква чрез представяне на полетен план на орган за КВД.

a. An ATC clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an ATC unit.

b. Командирът на ВС информира органа за КВД, ако дадено разрешение по КВД не е задоволително. В такива случаи органът за КВД издава изменено разрешение, ако това е практически възможно.

b. The pilot-in-command of an aircraft shall inform ATC unit if an ATC clearance is not satisfactory. In such cases, the ATC unit will issue an amended clearance, if practicable.

с. Когато ВС е поискало разрешение, включващо предимство, при поискване от съответния орган за КВД се представя доклад, обясняващ необходимостта от такова предимство.

д. В зависимост от запаса от гориво и продължителността на полета вследствие на промяна на разрешението по време на полет, командирът на ВС може да вземе решение за продължаване на полета към летището на местоназначение. В този случай преди излитане съответните органи за КВД се уведомяват за това с допълнителна информация в полетния план за променения маршрут, ако е известен и новото летище на местоназначение.

е. На контролирано летище е забранено рулиране на ВС по маневрената площ без разрешение от летищната контролна кула. Екипажът на ВС е длъжен да изпълнява инструкциите, дадени от летищната контролна кула.

21.1.3 Съдържание на разрешенията (SERA.8015)

а. идентификацията на ВС, както се посочва в полетния план;

б. границата за действие на разрешението;

с. маршрут на полета:

- маршрутът на полета се указва подробно във всяко разрешение, когато това е необходимо; и

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

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

е. всички необходими инструкции или информация относно други въпроси като маневри при подход или при излитане, връзка и период на изтичане на разрешението.

21.1.4 Разрешение от органите за КВД за извършване на полет във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация се издава само на ВС, които са сертифицирани за полети при намален минимум за вертикална сепарация и на държавни ВС.

21.2 Придържане към полетен план (SERA.8020)

21.2.1 С изключение на предвиденото в т. 21.2.2 и 21.2.4 по-долу, ВС се придържа към текущия полетен план или към приложимата част от текущия полетен план, представени за контролиран полет, освен ако не е поискано и получено разрешение за промяна от съответния орган за КВД, или освен при възникване на аварийна ситуация, изискваща незабавно действие от страна на ВС, като в последния случай веднага щом обстоятелствата позволяват това, след тези действия по аварийната ситуация съответният орган за ОВД трябва да бъде уведомен за предприетите действия, както и че тези действия са предприети по аварийна ситуация.

с. Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted, if requested by the appropriate ATC unit.

д. If prior to departure it is anticipated that, depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken by the pilot-in-command of the aircraft to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate ATC units shall be so notified by insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination.

е. An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

21.1.3 Contents of clearances (SERA.8015)

а. aircraft identification as shown in the flight plan;

б. clearance limit;

с. route of flight:

- the route of flight shall be detailed in each clearance when deemed necessary; and

- the phrase “cleared via flight planned route” shall not be used when granting a reclearance;

д. level(s) of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required;

е. any necessary instructions or information on other matters such as approach or departure manoeuvres, communications and the time of expiry of the clearance.

21.1.4 An ATC clearance for operating within Reduced Vertical Separation Minimum Airspace (RVSM) shall be issued from the ATC units only to RVSM approved aircraft and to state aircraft.

21.2 Adherence to flight plan (SERA.8020)

21.2.1 Except as provided for in item 21.2.2 and item 21.2.4 an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate ATC unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate ATS unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

a. освен ако няма друго разрешение от ГД ГВА или нареждане от съответния орган за КВД, доколкото е практически възможно, контролираните полети:

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

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

b. освен ако няма друго разрешение от ГД ГВА или нареждане от съответния орган за КВД, ВС, експлоатирано по отсечка от трасе за ОВД, определено чрез високочестотни всенасочени радиопредаватели, прехвърля основната си навигационна ориентация от средството зад него към средството пред него в, или от оперативна гледна точка максимално близо до, точката за преминаване, ако е установена такава;

c. отклоненията от изискванията по подточка а. се съобщават на съответния орган за ОВД.

21.2.2 Непредвидени отклонения.

В случай че контролиран полет се отклонява непредвидено от текущия си полетен план, се предприемат следните действия:

a. отклонение от пътната линия: ако ВС се е отклонило от пътната линия, се предприемат незабавни действия за коригиране на курса на ВС с оглед във възможно най-кратък срок движението по пътната линия да бъде възстановено;

b. вариране на истинската въздушна скорост: ако средната истинска въздушна скорост на крейсерско ниво между точките за доклад варира или се очаква да варира с 5% над или под истинската въздушна скорост, посочена в полетния план, съответният орган за ОВД следва да бъде уведомен за това;

c. промяна в разчетното време: ако за разчетното време за 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 ГД ГВА, съответният орган за ОВД се уведомява възможно най-бързо за промененото разчетно време;

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

21.2.3 Планирани промени.

Исканията за промени в полетния план трябва да съдържат следната информация:

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

a. unless otherwise authorised by the CAA, or directed by the appropriate ATC unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or

- when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route

b. unless otherwise authorised by the CAA, or directed by the appropriate ATC unit, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established;

c. deviation from the requirements in point a. shall be notified to the appropriate ATS unit.

21.2.2 Inadvertent changes.

In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

a. deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable;

b. variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate ATS unit shall be so informed;

c. change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 2 minutes from that notified to ATS, or such other period of time as is prescribed by the CAA, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit;

d. additionally, when an ADS-C agreement is in place, the ATS unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.

21.2.3 Intended changes.

Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

a. change of cruising level: aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised estimated time (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.

b. промяна на маршрута:

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

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

21.2.4 Влошаване на метеорологичните условия под минималните за ВМУ.

21.2.4.1 Когато стане очевидно, че извършване на полет при ВМУ в съответствие с текущия полетен план няма да бъде практически възможно, контролираният полет по ПВП:

a. поисква промяна на разрешението, даваща възможност на ВС да продължи при ВМУ към летището на местоназначение или към резервно летище, или да напусне въздушното пространство, за което се изисква разрешение от органите за КВД; или

b. ако не може да бъде получено разрешението по т. 21.2.1, продължава при ВМУ и уведомява съответния орган за КВД за предприетите действия или по напускане на въпросното въздушно пространство, или по кацане на най-близкото подходящо летище; или

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

d. поисква разрешение за действие съгласно ППП.

21.3 Доклади за местоположение (SERA.8025)

21.3.1 Екипажът на ВС, изпълняващо контролиран полет, е длъжен своевременно да докладва на съответния орган за ОВД времето и нивото на прелитане над всяка установена задължителна точка за доклад, включително и всяка друга изисквана информация, с изключение на случаите, определени от ГД ГВА или по указание на съответния орган за ОВД.

21.3.2 При прелитане над други точки, докладите за местоположение се предават и по искане на съответния орган за ОВД.

21.3.3 При липса на установени точки за доклад, докладите за местоположение се предават през интервали от време, определени от ГД ГВА или определени от съответния орган за ОВД.

21.3.4 Когато при контролиран полет доклади за местоположението се предоставят по линия за предаване на данни, ВС предоставя речевы доклади за местоположението само при поискване от съответния орган за ОВД.

b. change of route:

- destination unchanged: aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised estimated time; any other pertinent information;

- destination changed: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised estimated time; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

21.2.4 Weather deterioration below the VMC.

21.2.4.1 When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

a. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or

b. if no clearance in accordance with item 21.2.1 can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or

c. if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or

d. request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

21.3 Position reports (SERA.8025)

21.3.1 Unless exempted by the CAA or by the appropriate ATS unit under conditions specified by that units, a controlled flight shall report to the appropriate ATS unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information.

21.3.2 Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate ATS unit.

21.3.3 In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the CAA or by the appropriate ATS unit.

21.3.4 Controlled flights providing position information to the appropriate ATS unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

21.3.5 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:

- a. когато получат инструкция за това;
- b. когато бъдат информирани, че обзорното обслужване при ОВД е прекратено; или
- c. когато бъдат информирани, че обзорното обслужване при ОВД е изгубено.

21.3.6 Форматът на докладите за местоположение е в съответствие с допълнение 5, точка А от Регламент за изпълнение (ЕС) 923/2012 на Комисията.

21.4 Прекратяване на контрола (SERA.8030)

21.4.1 Екипажът на ВС, което изпълнява контролиран полет, е длъжен незабавно да уведоми съответния орган за КВД, когато премине към полет, неподлежащ на КВД, освен когато изпълнява кацане на контролирано летище.

21.5 Връзка (SERA.8035)

21.5.1 ВС, изпълняващо контролиран полет, осъществява непрекъснато прослушване на съответния съобщителен канал за гласова връзка „въздух - земя“ на органа за КВД и при необходимост установява двустранна връзка с него, освен ако има други предписания от съответния ДАНО по отношение на ВС, участващо в летищното движение на контролирано летище.

- a. Изискването за ВС да осъществява прослушване на съответния канал за гласова връзка „въздух - земя“ остава в сила, когато бъде установена връзка между ръководителите на полети и пилотите чрез линия за предаване на данни.

21.3.5 When a controlled flight has been exempted from the requirement to report at compulsory reporting points, pilots shall, unless automated position reporting is in effect, resume voice or CPDLC position reporting:

- a. when so instructed;
- b. when advised that the ATS surveillance service has been terminated; or
- c. when advised that the ATS surveillance identification is lost.

21.3.6 The format of position reports shall be in accordance with Appendix 5, Point A of Commission implementing regulation (EU) 923/2012.

21.4 Termination of control (SERA.8030)

21.4.1 The crew of an aircraft operating a controlled flight shall, except when landing at a controlled aerodrome, advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to ATC service.

21.5 Communication (SERA.8035)

21.5.1 An aircraft operating as controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate ATC unit, except as may be prescribed by the relevant ANSP in respect of aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome.

- a. The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch shall remain in effect when CPDLC has been established.