

## ENR 1.3 ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ

### 1. Общи правила за полети по прибори

#### 1.1 Оборудване на ВС (SERA.5015)

1.1.1 ВС трябва да бъдат оборудвани с подходящи прибори и навигационни средства, съответстващи на маршрута на полета и в съответствие с приложимото законодателство за въздушни операции.

#### 1.2 Минимални нива

1.2.1 С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане или има специално разрешение от ГД ГВА, полет по ППП се изпълнява на ниво не по-ниско от минималната абсолютна височина, установена от държавата, над чиято територия се прелита, или ако няма определена такава, както следва (SERA.5015):

a. на ниво не по-ниско от 600 m (2 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на ВС, при полет над хълмиста или планинска местност;

b. на ниво не по-ниско от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на ВС, във всички други райони освен посочените в т. а.

1.2.2 При определяне на разчетното местоположение на ВС се отчита навигационната точност, която може да бъде постигната по съответната отсечка от маршрута, в зависимост от наличното навигационно оборудване на земята и на борда на ВС.

#### 1.3 Преминаване от полет по ППП към полет по ПВП (SERA.5015)

1.3.1 Екипажът на ВС, при вземане на решение за преминаване от полет по ППП към полет по ПВП е длъжен да уведоми съответния орган за ОВД, че полетът по ППП се прекратява и да предаде необходимите промени в текущия полетен план.

1.3.2 ВС, изпълняващо полет по ППП, когато се намира или попадне във ВМУ, не трябва да прекратява полета по ППП, освен когато се очаква, че полетът ще продължи за достатъчно дълъг период от време в непрекъснати ВМУ.

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

#### 1.4 Изисквания относно комуникацията

1.4.1 Изискванията за полети по ППП, свързани с радиооборудване с канално отстояние от 8.33 kHz, са посочени в подраздел GEN 1.5.

## ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

### 1. Rules applicable to all IFR flights

#### 1.1 Aircraft equipment (SERA.5015)

1.1.1 Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown and in accordance with the appropriate air operations legislation.

#### 1.2 Minimum levels

1.2.1 Except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the CAA, an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown or where no such minimum flight altitude has been established (SERA.5015):

a. over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;

b. elsewhere than as specified in a., at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

1.2.2 When specifying the estimated position of the aircraft the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment will be taken into account, having regard to the navigational facilities available on the ground and in the aircraft.

#### 1.3 Change from IFR flight to VFR flight (SERA.5015)

1.3.1 The crew of an aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with IFR to compliance with VFR shall notify the appropriate ATS unit that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

1.3.2 When an aircraft operating under IFR is flown in or encounters VMC, it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted VMC.

1.3.3 Change from IFR flight to VFR flight shall only be acceptable when a message initiated by the pilot-in-command containing the specific expression 'CANCELLING MY IFR FLIGHT', together with the changes, if any, to be made to the current flight plan, is received by an ATS unit. No invitation to change from IFR flight to VFR flight shall be made by ATS either directly or by inference.

#### 1.4 Communication requirements

1.4.1 Requirements for IFR flights related to VHF 8.33 kHz channel spacing radio equipment are stated in subsection GEN 1.5.

## 2. Правила за полети по прибори в контролирано въздушно пространство

2.1 Полетите по ППП трябва да са в съответствие с разпоредбите на подраздел ENR 1.1, точка 21, когато се изпълняват в контролирано въздушно пространство. **(SERA.5020)**

2.2 В контролирано въздушно пространство полетите по ППП в крейсерски режим се изпълняват на крейсерско ниво или, ако това е разрешено от органа за ОВД, в режим на крейсерски набор между нива или над определено ниво, избрани от таблицата на крейсерски полетни нива, дадена в подраздел ENR 1.7, с изключение на това че предписаното в нея съответствие между нивата и пътната линия не се прилага, когато е посочено друго в разрешенията по КВД или от компетентния орган в сборник AIP. **(SERA.5020)**

2.3 В контролирано въздушно пространство се забраняват полетите на ВС по ППП без SSR транспондер.

## 3. Правила за полети по прибори извън контролирано въздушно пространство

### 3.1 Крейсерски нива

3.1.1 Хоризонтален полет по ППП в крейсерски режим извън контролирано въздушно пространство се изпълнява на крейсерско ниво, съответстващо на пътната линия, съгласно таблицата на крейсерските нива в подраздел ENR 1.7., освен ако е посочено друго от ГД ГВА за полет на или под 900 m (3 000 ft) над средното морско равнище. **(SERA.5025)**

3.1.2 Изискванията по т. 3.1.1 по-горе не възпрепятстват използването на набор в крейсерски режим от ВС, изпълняващи полет със свръхзвукова скорост.

### 3.2 Връзка **(SERA.5025)**

3.2.1 ВС в полет по ППП, изпълняван извън контролирано въздушно пространство, но в райони или по маршрути, определени от компетентния орган, в съответствие с ENR 1.10, т. 1.1.2 b. и с., прослушва непрекъснато гласовата връзка „въздух - земя“ по съответния съобщителен канал на органа за ОВД, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост установява двупосочна връзка с този орган.

### 3.3 Доклад за местоположение **(SERA.5025)**

3.3.1 За полет по ППП, изпълняван извън контролирано въздушно пространство, за който компетентният орган изисква от съответното ВС да прослушва непрекъснато гласовата връзка „въздух - земя“ по съответния съобщителен канал на органа за ОВД, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост да установи двупосочна връзка с този орган, ВС докладва местоположението си съгласно подраздел ENR 1.1 подточка 21.3.

## 2. Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

2.1 IFR flights shall comply with the provisions of subsection ENR 1.1, item 21 when operated in controlled airspace. **(SERA.5020)**

2.2 An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorised by ATS unit to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from the table of cruising levels in subsection ENR 1.7, except that the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in ATC clearances or specified by the competent authority in the AIP. **(SERA.5020)**

2.3 The operation of aircraft under IFR in a controlled airspace without carrying on board a SSR transponder is forbidden.

## 3. Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

### 3.1 Cruising levels

3.1.1 An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels in subsection ENR 1.7., except when otherwise specified by the CAA for flight at or below 900 m (3 000 ft) above mean sea level. **(SERA.5025)**

3.1.2 The provisions stated in item 3.1.1 above do not preclude the use of cruise climb techniques by aircraft in a supersonic flight.

### 3.2 Communications **(SERA.5025)**

3.2.1 An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the competent authority in accordance with ENR 1.10, items 1.1.2 b. and c., shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the appropriate ATS unit providing flight information service.

### 3.3 Position reports **(SERA.5025)**

3.3.1 An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the competent authority to maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the ATS unit providing flight information service, shall report position, as specified in subsection ENR 1.1 subitem 21.3.

#### 4. Общи процедури при въздушно пространство за свободно планиране (ВПСП)

##### 4.1 Район на приложение

**4.1.1** ВПСП е налично H24 в границите на София СТА от полетно ниво (ешелон) 175 до полетно ниво (ешелон) 660.

**4.1.2** SEE FRA обхваща ВПСП в границите на България, Румъния, Унгария, Словакия, Чехия и Молдова. За повече информация вижте съответните AIP.

**4.1.3** Относно трансгранично планиране на сегменти в SEE FRA виж т. 4.2.4.

##### 4.2 Полетни процедури

###### 4.2.1 Общи положения

**4.2.1.1** Във ВПСП полетите могат да бъдат планирани DCT между петбуквени основни точки и/или радионавигационни средства - по маршрут, съответно публикувани в сборник AIP Република България, подраздели ENR 4.4 и ENR 4.1, при условие, че е изпълнено описаното в последващите точки.

**4.2.1.2** Във ВПСП основните точки се разглеждат като ВПСП хоризонтално входни, ВПСП хоризонтално изходни, ВПСП междинни точки, ВПСП свързващи точки за долитане и ВПСП свързващи точки за отлитане, както са описани в подраздел ENR 4.4 на сборник AIP Република България. Всички радионавигационни средства - по маршрут, публикувани в подраздел ENR 4.1 на сборник AIP Република България, се считат за ВПСП междинни точки.

**4.2.1.3** Във ВПСП няма ограничение относно максималното DCT разстояние.

**4.2.1.4** Използването на непубликувани точки, дефинирани чрез географски координати или азимут и разстояние не е разрешено.

**4.2.1.5** Планирането на DCT сегменти преминаващи на по-малко от 3NM от границата на FRA не е разрешено.

###### 4.2.2 Прелитащ трафик

**4.2.2.1** В рамките на FRA, ВС прелитащи FIR София могат да бъдат планирани директно между ВПСП хоризонтално входни, ВПСП хоризонтално изходни, ВПСП междинни точки, ВПСП свързващи точки за отлитане и ВПСП свързващи точки за долитане. Няма ограничение върху броя на използваните междинни точки.

**4.2.2.2** Прелитащи ВС с крейсерско ниво над полетно ниво (ешелон) 175, долитащи към или отлитащи от летища, разположени в непосредствена близост до FIR София, могат да бъдат планирани съгласно т. 4.2.2.1, независимо от факта, че част от тяхната траектория е под полетно ниво (ешелон) 175. За летища в непосредствена близост до FIR София се считат LROP, LRBS, LRTC, LRCK, LGKV, LGTS, LGAL и LWSK.

#### 4. Free Route Airspace (FRA) general procedures

##### 4.1 Area of application

**4.1.1** FRA is available H24 within CTA Sofia from FL175 to FL660.

**4.1.2** SEE FRA encompasses the FRAs within Bulgaria, Romania, Hungary, Slovakia, Czech Republic and Moldova. For more information see respective AIP.

**4.1.3** For cross-border operations planning within SEE FRA see item 4.2.4.

##### 4.2 Flight Procedures

###### 4.2.1 General

**4.2.1.1** Within FRA flights may be planned DCT between 5LNCs and/or en-route radio navigation aids published in AIP Republic of Bulgaria, subsections ENR 4.4 and ENR 4.1, respectively, provided that the conditions described in the following paragraphs are fulfilled.

**4.2.1.2** Within FRA significant points are considered FRA Horizontal Entry, FRA Horizontal Exit, FRA Intermediate points, FRA Arrival Connecting points and FRA Departure Connecting points as described in AIP Republic of Bulgaria, subsection ENR 4.4. All en-route radio navigation aids published in AIP Republic of Bulgaria subsection ENR 4.1 are considered FRA Intermediate points.

**4.2.1.3** Within FRA there is no restriction on the maximum DCT distance.

**4.2.1.4** The use of unpublished points, defined by geographical coordinates or by bearing and distance is not allowed.

**4.2.1.5** Planning of DCT segments closer than 3NM to FRA border is not allowed.

###### 4.2.2 Overflying traffic

**4.2.2.1** Within FRA, traffic overflying Sofia FIR may be planned DCT between FRA Horizontal Entry, FRA Horizontal Exit, FRA Intermediate points, FRA Departure Connecting points and FRA Arrival Connecting points. There is no restriction on the number of intermediate points used.

**4.2.2.2** Overflying traffic with a cruising level above FL175 and proceeding inbound or outbound airports located in close vicinity of Sofia FIR may be planned according to item 4.2.2.1 irrespective of the fact that a portion of their trajectory is below FL175. Airports in close vicinity of Sofia FIR are considered to be: LROP, LRBS, LRTC, LRCK, LGKV, LGTS, LGAL and LWSK.

**4.2.2.3** Прелитаци ВС с планиран вертикален преход от/към FRA поради смяна на крейсерско ниво:

**a.** трябва да бъдат планирани под долната граница на ВПСП по трасовата мрежа, публикувана в подраздел ENR 3.2;

**b.** могат да бъдат планирани над долната граница на ВПСП или по правилата посочени в т. 4.2.2.1, или по трасовата мрежа публикувана в подраздел ENR 3.2.

**4.2.3** Достъп до/от летищните контролирани райони

**4.2.3.1** Полети, долитаци на летища, разположени в границите на FIR София или в непосредствена близост, могат да бъдат планирани DCT от ВПСП хоризонтално входна точка/ВПСП свързваща точка за отлитане до ВПСП свързваща точка за долитане, с използване на една или повече междинни точки. Частта от полета след свързващата точка за долитане трябва да бъде планирана по задължителните ВПСП маршрути за долитане, осигуряващи връзка между свързващите точки за долитане и първата точка от схемата за долитане/точката за начало на подход. Не се дефинират ВПСП свързващи маршрути за долитане в случаите, в които ВПСП свързващата точка за долитане съвпада с първата точка от схемата за долитане/точката за начало на подход. Свързващите ВПСП маршрути за долитане са описани в Таблица 1:

**4.2.2.3** Overflying traffic with a planned vertical transition to/from FRA airspace due to change of cruising levels:

**a.** must be planned below the lower limit of FRA along the ATS route network published in subsection ENR 3.2;

**b.** may be planned above the lower limit of FRA either according the rules in item 4.2.2.1 or along the route network published in subsection ENR 3.2.

**4.2.3** Access to/from Terminal Areas

**4.2.3.1** Flights arriving at airports located within Sofia FIR or its immediate vicinity may be planned DCT from a FRA Horizontal Entry point/FRA Departure Connecting point to a FRA Arrival Connecting point using one or more intermediate points. The portion of the flight beyond the FRA Arrival Connecting point must be planned along the mandatory FRA Arrival Connecting routes, linking the FRA Arrival Connecting points with the first point of the STAR/IAF. No such routes are specified in the cases when the FRA Arrival Connecting point coincides with the first point of the STAR/IAF. The FRA Arrival Connecting routes are described in Table 1:

Таблица 1/ Table 1

ВПСП СВЪРЗВАЩИ МАРШРУТИ ЗА ДОЛИТАНЕ / FRA ARRIVAL CONNECTING ROUTES		
Летище AIRPORT	Първа точка от схемата за долитане/точка за начало на подход/гранична точка STAR first point / IAF/Boundary point	ВПСП свързващ маршрут за долитане FRA Arrival Connecting Route
LBBG	ESENA	RASUB DCT BULEN L742 ESENA (above FL245) BULEN L742 ESENA (below FL245) AMTOV N605 ALIVI L742 ESENA
	NESAR	MATEL T555 NESAR RITAG Y195 NESAR MAKOL L602 NESAR
	RUTAR	DINRO L919 GOSLO T228 RUTAR
LBWN	EXIGA	RASUB DCT BULEN L744 EXIGA (above FL245) BULEN L744 EXIGA (below FL245)
	TUGSO	UVUDA P727 BGS L919 TUGSO
	TOTKA	AMTOV N605 TOTKA
	GOSLO	DINRO L919 GOSLO
LBGO	DELIN	GOL N605 DELIN
	AMTOV	BODMO N605 AMTOV
LBSF	RUMEN	ADUNO P92 PDV N739 RUMEN <i>Note: Valid when TRA 63 is active</i>
LTFM	RILEX	XANEX L606 GASRU T390 RILEX* SOPIS T390 RILEX*
	AYTEK	DEDIN DCT AYTEK VELBA DCT AYTEK
LTFM/LTBA/LTFJ	RIXEN	BUVAK DCT RIXEN* MATEL N616 RIXEN*

\* За допълнителни правила за използване виж подраздел ENR 1.10, точка 1.1.4.

\* For additional rules of utilization see subsection ENR 1.10, item 1.1.4.

**4.2.3.2** Полети, отлитащи от летища, разположени в границите на FIR София или в непосредствена близост, могат да бъдат планирани DCT от ВПСП свързваща точка за отлитане до ВПСП изходна точка/ВПСП свързваща точка за долитане, използвайки една или повече междинни точки. Частта от полета, преди свързващата точка за отлитане, трябва да бъде планирана по задължителните ВПСП свързващи маршрути за отлитане, осигуряващи връзка между последната точка на схемата за отлитане и свързващата ВПСП точка за отлитане. Не се дефинират ВПСП свързващи маршрути за отлитане в случаите, в които свързващата ВПСП точка за отлитане съвпада с последната точка от схемата за отлитане. Свързващите ВПСП маршрути за отлитане са описани в Таблица 2:

**4.2.3.2** Flights departing from airports located within Sofia FIR or its immediate vicinity may be planned DCT from a FRA Departure Connecting point to a FRA Horizontal Exit point/FRA Arrival Connecting point, using one or more intermediate points. The portion of the flight before the FRA Departure Connecting point must be planned along the mandatory FRA Departure Connecting routes, linking the FRA Departure Connecting point with the last point of the SID. No such routes are specified in the cases when the FRA Departure Connecting point coincides with the last point of the SID. The FRA Departure Connecting routes are described in Table 2:

Таблица 2/ Table 2

ВПСП СВЪРЗВАЩИ МАРШРУТИ ЗА ОТЛИТАНЕ / FRA DEPARTURE CONNECTING ROUTES		
Летище AIRPORT	Последна точка от схемата за отлитане SID last point	ВПСП свързващ маршрут за отлитане FRA Departure Connecting Route
LBGG	GONGO	GONGO L622 KOMAN GONGO L622 EKSOL N605 AMTOV
	XILTI	XILTI L743 MATEL XILTI Y189 RITAG XILTI Q27 ARTAT
	ARNOV	ARNOV T226 ETUBA
	BUVAK	BUVAK T777 BALIK
LBWN	TOTKA	TOTKA N605 AMTOV
LBGO	DELIN	DELIN N605 GOL
	AMTOV	AMTOV N605 BODMO
LBSF	OGOTA	OGOTA N133 RESLA OGOTA T228 BOBVO OGOTA L615 DOLAP
	RUMEN	RUMEN N739 PDV P127 ROVDO
LTFM	VADEN	VADEN N616 BAKLO*
	TUDBU	TUDBU Q26 ETUBA*
LTFM/LTBA/LTFJ	IBLAX	IBLAX P727 BGS*
	MAKOL	MAKOL N600 RORKI* MAKOL N617 BINBI*

\* За допълнителни правила за използване виж подраздел ENR 1.10, точка 1.1.4.

\* For additional rules of utilization see subsection ENR 1.10, item 1.1.4.

**4.2.3.3** Полетите, отлитащи от или долитащи на летища в FIR София, могат да бъдат планирани съгласно т. 4.2.3.1 и т. 4.2.3.2 независимо от факта, че част от тяхната траектория е под полетно ниво (ешелон) 175.

**4.2.3.3** Flights departing from or arriving at airports within Sofia FIR may be planned according to items 4.2.3.1 and 4.2.3.2 irrespective of the fact that a portion of their trajectory is below FL175.

**4.2.3.4** Полетите, отлитащи от или долитащи на летище LBDP през точка RUMEN, трябва да преминат през ВП на контролирания район на летище София, в което не се прилага ВПСП. Тези полети трябва да преминат към използване на трасова мрежа, публикувана в подраздел ENR 3.2, преди да навлязат във ВП на контролирания район на летище София.

**4.2.3.5** Всички детайли и изключения от правилата за достъп от/до летищните контролирани райони са публикувани в RAD (виж подраздел ENR 1.10, т. 1.1.4).

#### 4.2.4 Трансгранично приложение

**4.2.4.1** Планирането на DCT сегменти, пресичащи границите на София CTA (трансгранични DCT), се разрешава единствено в границите на SEE FRA.

**4.2.4.2** В рамките на SEE FRA и Baltic FRA полетите могат да бъдат планирани трансгранично между основни точки и/или радионавигационни средства по маршрут, съответно публикувани в сборници AIP Република България, AIP Румъния, AIP Молдова, AIP Унгария, AIP Словакия и AIP Чехия, подраздели ENR 4.4 и ENR 4.1. Всички трансгранични директни сегменти трябва да съдържат поне една точка в Букурещ CTA, Кишинев CTA, Будапеща CTA, Братислава CTA и Прага CTA.

**4.2.4.3** Не се разрешава планиране на директни сегменти, които частично напускат хоризонталните граници на София CTA (сегменти с многократен вход-изход).

**4.2.5** Резервирано въздушно пространство - специални зони

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

**4.2.5.2** Активните зони трябва да бъдат избягвани посредством близките ВПСП точки или както е обявено в RAD.

#### 4.2.6 Трасова мрежа във ВПСП

**4.2.6.1** Трасовата мрежа в РПИ София, публикувана в сборник AIP Република България, подраздел ENR 3.2, остава налична за планиране на полети H24 за всички ВС.

**4.2.7** Схема за ориентация на полетните нива (ешелони)

**4.2.7.1** Посоката на крейсерските нива (ЧЕТНИ или НЕЧЕТНИ) трябва да бъде избрана в зависимост от изискваната посока на полетното ниво (ешелон) над хоризонтално входните и хоризонтално изходните ВПСП точки, както е описано в Таблица 3:

**4.2.3.4** Flights departing from or arriving at LBDP airport via RUMEN must transit through the airspace of Sofia TMA, within which FRA is not applied. These flights must join ATS route network published in subsection ENR 3.2 before entering Sofia TMA.

**4.2.3.5** All details and exception from the rules for access to/from terminal areas are published in RAD (see subsection ENR 1.10, item 1.1.4).

#### 4.2.4 Cross-Border Applications

**4.2.4.1** Planning DCT across CTA Sofia borders (cross-border DCTs) is allowed only within SEE FRA.

**4.2.4.2** Within SEE FRA and Baltic FRA flights may be planned cross-border between significant points and/or en-route radio navigation aids published in AIP Republic of Bulgaria, AIP Romania, AIP Moldova, AIP Hungary, AIP Slovakia and AIP Czech Republic, subsections ENR 4.4 and ENR 4.1, respectively. All cross-border DCTs require at least one published FRA significant point within Bucuresti CTA, Chisinau CTA, Budapest CTA, Bratislava CTA and Praha CTA.

**4.2.4.3** Planning DCT segments that are partially outside the lateral limits of CTA Sofia (multiple re-entry segments) is not allowed.

#### 4.2.5 Airspace Reservation - Special Areas

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

**4.2.5.2** Active areas must be avoided through the nearby FRA points or as promulgated in RAD.

#### 4.2.6 ATS Route Network in FRA

**4.2.6.1** The ATS route network within Sofia FIR published in AIP Republic of Bulgaria in subsection ENR 3.2 remains available for flight planning H24 for all flights.

#### 4.2.7 Flight Level Orientation Scheme

**4.2.7.1** The direction of cruising levels (EVEN or ODD) must be chosen depending on the direction of flight level required over the FRA Horizontal Entry and FRA Horizontal Exit points as described in Table 3:

Таблица 3 / Table 3

Посока на полетните нива (ешелони) в София CTA и SEE FRA / Direction of Cruising levels within CTA Sofia and SEE FRA		
FLs over FRA Horizontal Entry point	FLs over FRA Horizontal Exit point	FLs inside FRA
EVEN	EVEN	EVEN FLs for all DCT segments
ODD	ODD	ODD FLs for all DCT segments
EVEN	ODD	A change from EVEN to ODD FLs must be planned inside FRA
ODD	EVEN	A change from ODD to EVEN FLs must be planned inside FRA

**Забележка:** НЕЧЕТНИ е посоката на крейсерските нива по правилата за полети по прибори с магнитна пътна линия между 000° и 179°, а ЧЕТНИ е посоката на крейсерските нива по правилата за полети по прибори с магнитна пътна линия между 180° и 359°, както е описано в таблицата на крейсерските нива в подраздел ENR 1.7.

**4.2.7.2** Полетните нива трябва да бъдат планирани и в съответствие с трасовата мрежа в съседните въздушни пространства, и/или ориентация на полетните нива в съседните ВПСП.

**4.2.8** Всички ограничения и изключения при планирането на полетите в FRA, ако има такива, ще бъдат публикувани в RAD и разпространени в съответствие с информацията в подраздел ENR 1.10.

**Note:** ODD is the direction of IFR cruising levels with a magnetic track between 000° and 179° while EVEN is the direction of IFR cruising levels with a magnetic track between 180° and 359° as described in the table of cruising levels in subsection ENR 1.7.

**4.2.7.2** Cruising levels must also be planned in accordance with the adjacent ATS route network and/or FRA Flight Level Orientation Scheme

**4.2.8** All FRA exceptions and restrictions, if any, are promulgated in accordance with subsection ENR 1.10.

I

INTENTIONALLY LEFT BLANK