

## ENR 1.5 ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗЧАКВАНЕ, ПОДХОД И ОТЛИТАНЕ

### 1. Общи положения

1.1 Процедурите за изчакване, подход и отлитане, които се прилагат, са базирани на тези, съдържащи се в ICAO Doc. 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS).

### 2. Долитане

#### 2.1 Общи положения

2.1.1 Влизането в летищния контролиран район се извършва с разрешение на ръководителя на полети. Екипажите на ВС са длъжни да спазват установените трасета за ОВД и скорости така, както са публикувани в част AD, освен ако не са получени други указания от ръководителя на полети.

2.1.2 ВС, изпълняващо кацане или намиращо се във финалния етап на подхода, е с предимство пред подготвящи се за излитане ВС.

#### 2.2 Полети в зоната за изчакване

2.2.1 Процедурите за влизане и изпълнение на полетите в зоната за изчакване се изпълняват със скорости съгласно ICAO Doc 8168 PANS-OPS.

2.2.2 Ако командирът на ВС по някаква причина не е в състояние да спазва установените процедури за полет в зоната за изчакване, той е длъжен да информира ръководителя на полети.

## ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

### 1. General

1.1 The holding, approach and departure procedures in use are based on those contained in ICAO Doc. 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS).

### 2. Arriving flights

#### 2.1 General provisions

2.1.1 Entry within a terminal control area shall be cleared by the controller. The flight crews shall comply with the established ATS routes and speeds as published in part AD unless otherwise instructed by the controller.

2.1.2 An aircraft landing or in the final stage of an approach to land shall have priority over aircraft intending to depart.

#### 2.2 Flights in the holding area

2.2.1 Entry and holding procedures shall be executed at speed according to prescriptions in ICAO Doc 8168 PANS-OPS.

2.2.2 If the pilot-in-command of the aircraft, for some reason, is not in a position to keep the established procedures for a flight in the holding area, he shall inform the controller.

## 2.3 Категории ВС

## 2.3 Aircraft categories

**2.3.1** Категориите ВС са посочени в ICAO Doc. 8168 (PANS-OPS) с техните буквени обозначения, както в таблицата по - долу:

**2.3.1** Aircraft categories are referred to ICAO Doc. 8168 (PANS-OPS) by their letter designations as in the table below:

### Скорости във възли (kt), при които са изчислени процедурите/Speeds for procedure calculations in knots (kt)

Aircraft category	Vat	Range of speeds for initial approach	Range of final approach speeds	Maximum speeds for visual manoeuvring (circling)	Maximum speeds for missed approach	
					Intermediate	Final
A	<91	90/150 (110*)	70/100	100	100	110
B	91/120	120/180 (140*)	85/130	135	130	150
C	121/140	160/240	115/160	180	160	240
D	141/165	185/250	130/185	205	185	265
E	166/210	185/250	155/230	240	230	275
H	N/A	70/120**	60/90***	N/A	90	90
CAT H (PinS) ***	N/A	70/120	60/90	N/A	70 or 90	70 or 90

Vat - Speed at threshold based on 1.3 times stall speed  $V_{so}$  or 1.23 times stall speed  $V_{s1g}$  in the landing configuration at maximum certificated landing mass. (Not applicable to helicopters.)

\*Maximum speed for reversal and racetrack procedures.

\*\*Maximum speed for reversal and racetrack procedures up to and including 6 000 ft is 100 kt, and maximum speed for reversal and racetrack procedures above 6 000 ft is 110 kt.

\*\*\*Helicopter point-in-space procedures based on basic GNSS may be designed using maximum speeds of 120 KIAS for initial and intermediate segments and 90 KIAS on final and missed approach segments, or 90 KIAS for initial and intermediate segments and 70 KIAS on final and missed approach segments depending on the operational need.

## 2.4 Втори кръг

## 2.4 Missed approach

**2.4.1** Процедурите за минаване на втори кръг са публикувани в картите за подход в част AD. Тези процедури са задължителни за изпълнение от командирите на ВС.

**2.4.1** Missed approach procedures are published in the Approach Charts in part AD. Pilots-in-command shall perform these procedures obligatory.

**2.4.2** При необходимост, ръководителят на полети може да даде инструкции за изпълнение на процедури, различни от тези, описани в картите в част AD. Тези инструкции са задължителни за изпълнение от командирите на ВС.

**2.4.2** If necessary the controller may provide instructions for procedures different to those indicated in the charts in part AD. These instructions shall be adhered obligatory by the pilot-in-command.

## 3. Отлитане

## 3. Departing flights

### 3.1 Запуск

### 3.1 Start-up

**3.1.1** За да се избегне забавяне с работещи двигатели, командирът на ВС трябва да поиска от КУЛАТА разрешение за запуск преди да запусне двигателите. Искането за запуск трябва да се направи след като са извършени всички приготовления за отлитане (вратите затворени).

**3.1.1** To avoid delay with running engines the pilot-in-command of an aircraft shall request permission for start-up from TWR before starting engines. The request for start-up shall be made after all preparations for departure have been made (doors closed).

### 3.2 Буксиране

**3.2.1** Разрешение от КУЛАТА трябва да бъде поискано, когато се налага буксиране. Очаква се пилотите да запуснат двигателите по време на или след буксирането.

### 3.3 Рулиране

**3.3.1** Очаква се пилотите да изпълняват разрешенията за запуск и рулиране, тъй като планирането по ОВД е базирано на стриктно спазване на изчисленото време за излитане, отчитайки времето за рулиране на съответното летище. В случай че запусъкът или рулирането не бъдат изпълнени в указаното време, командирът на ВС трябва своевременно да докладва на КУЛАТА.

### 3.4 Излитане

**3.4.1** ВС трябва да изпълни излитане не по-късно от 1 min след получаване разрешението за излитане от ръководителя на полети. В случай че излитането не бъде изпълнено в указаното време, командирът на ВС трябва своевременно да уведоми органа за ОВД и да поиска ново разрешение.

## 4. Друга относима информация и процедури

Няма

### 3.2 Pushback

**3.2.1** When pushback is required such permission shall be requested from TWR. Pilots are expected to start engines during or after pushback.

### 3.3 Taxiing

**3.3.1** Pilots are expected to comply with start-up and taxi clearance, since ATS planning is based on strict adherence to the calculated take off time taking into account the taxi time of the relevant airport. Any delay in start-up or taxiing shall be immediately reported to TWR by the pilot-in-command of the aircraft.

### 3.4 Take-off

**3.4.1** The aircraft shall take-off within 1 min after obtaining a clearance from the controller. Any delay in the take-off time shall be immediately reported to the ATS unit and a new clearance shall be requested by the pilot-in-command of the aircraft.

## 4. Other relevant information and procedures

NIL

INTENTIONALLY LEFT BLANK