

ENR 1.8 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РЕГИОНАЛНИ ПРОЦЕДУРИ

1. Изключения относно канално отстояние 8.33 kHz

1.1 Държавни въздухоплавателни средства, които са оборудвани с UHF радио, са освободени от изискването за радиооборудване с канално отстояние от 8.33 kHz, когато оперират във въздушното пространство клас C на FIR София но трябва, като минимум, да имат радиооборудване с канално отстояние от 25 kHz.

1.2 Полети по правилата за визуални полети, изпълнявани във въздушното пространство клас G на FIR София, са освободени от изискването за радиооборудване с канално отстояние от 8.33 kHz.

1.3 За да се гарантира, че въздухоплавателните средства, които не са оборудвани с радиооборудване с канално отстояние от 8.33 kHz, могат да продължат да се възползват от преимуществата за безопасността на УКВ комуникациите, включително полетна информация и услуги за КВД, Република България уведомява Европейската комисия и Мрежовия Управител, че планира да предостави освобождаване от изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1079/2012 на Комисията (чл. 4.5, 5.4 и 6.10), така че:

a. Определен брой специфични честотни назначения се очаква да останат с честотно отстояние от 25 kHz след 31 декември 2018г. и

b. Не се изисква операторите да преоборудват ВС с канално отстояние от 8.33 kHz до 31 декември 2018г., ако ВС оперира във FIR София, само ако е:

- по правилата за визуални полети (VFR) във ВП клас C, в което комуникациите се извършват на радиочестоти с честотно отстояние 25 kHz; или

- във ВП клас G, в което комуникациите се извършват на радиочестоти с честотно отстояние 25 kHz;

1.4 FPL или RPL на въздухоплавателни средства, планиращи да оперират във ВП клас C, не оборудвани с 8.33 kHz канално отстояние, ще бъдат отхвърляни. Ако даден полет е освободен от изискването за използване на 8.33 kHz, в FPL и RPL трябва да се включи индикатор COM/EXM833.

1.5 Освободени от изискването за радиооборудване с канално отстояние от 8.33 kHz са медицински полети и полети, участващи в мисии за търсене и спасяване. За тези полети се изисква попълнен индикатор в поле 18 от полетния план:

- STS/SAR;
- STS/HOSP.

ENR 1.8 REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

1. 8.33 kHz Channel Spacing Exemptions

1.1 A state aircraft, which is fitted with UHF radio communications equipment, is hereby exempted from the requirement to be equipped with 8.33 kHz channel spacing radio communications capabilities for operation within Sofia FIR airspace class C but shall, as a minimum, be equipped with 25 kHz channel spacing radio equipment.

1.2 VFR flights operating within Sofia FIR in class G airspace are exempted from the requirement to be equipped with 8.33 kHz channel spacing radio.

1.3 To ensure that aircraft that are not equipped with 8.33 kHz radio equipment can continue to avail of the safety benefits of VHF communications including flight information and ATC services, the Republic of Bulgaria notifies the EU Commission and the Network Manager that it plans to grant exemptions from the requirements of articles 4.5, 5.4 and 6.10 of Regulation (EU) No 1079/2012 so that:

a. A number of specified frequency assignments are expected to remain on 25 kHz spacing after the 31 Dec 2018; and

b. Operators are not required to upgrade aircraft radios to include the 8.33 kHz channel spacing capability by the 31 Dec 2018 if the aircraft is operated within Sofia FIR, solely:

- under VFR in airspace class C in which communications are performed using a 25 kHz frequency assignment; or

- in airspace class G in which communications are performed using a 25 kHz frequency assignment;

1.4 FPL or RPL of non 8.33 equipped aircraft, planning to operate in airspace class C will be rejected. If flight is subject to exemption indicator "COM/EXM833" shall be included in FPL and RPL.

1.5 Exemption from the 8.33 kHz channel spacing capable radio equipage requirement is granted for those flights operating for medical and SAR missions. These flights are required to include the following remark(s) in the filed 18 of the FPL:

- STS/SAR;
- STS/HOSP.

2. Въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (RVSM)

2.1 Въздушното пространство в РПИ София между полетни нива (ешелони) 290 и 410 включително, както е посочено в таблицата на крейсерските нива в подраздел ENR 1.7, е въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация.

2.2 Във въздушното пространство с намален минимум за вертикална сепарация ВС се сепарират вертикално през:

a. 300 m (1000 фута) между RVSM сертифицирани ВС;

b. 600 m (2000 фута) между:

- несертифицирано държавно ВС и всяко друго ВС; и

- държавни ВС, изпълняващи полет в група и всяко друго ВС.

3. Използване на бордова система за предупреждение за опасно сближение (ACAS)

3.1 Процедурите на ICAO "за използване на ACAS от пилотите" са посочени в PANS-OPS (Doc 8168).

3.2 Процедурите за КВД при използване на ACAS от пилотите се съдържат в PANS-ATM (Doc 4444).

3.3 Инструкция за разрешаване на конфликтни ситуации (RA) от бордната система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS) според Регламент (ЕС) № 923/2012 (**SERA.11014**):

3.3.1 В полетен режим се използва ACAS II, освен когато, според предвиденото в списъка на минималното оборудване в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията, е включен режим, който позволява издаване на RA към ЕВС при засечено неочаквано сближаване с друго ВС. Това не се прилага, ако е наложително изключване на режима за издаване на RA (при използване единствено на консултативно обслужване на въздушното движение (TA) или еквивалентна функция) поради необичайна процедура или поради условия, които влошават работните характеристики.

3.3.2 В случай на издадена RA от ACAS пилотите трябва:

a. да реагират незабавно и в съответствие с RA, освен ако това би застрашило сигурността на ВС;

b. да изпълнят RA, дори ако е налице конфликт между RA и КВД инструкция за извършване на маневра;

c. да не извършват действия, противоположни на RA;

2. Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) Airspace

2.1 The airspace within Sofia FIR between FL 290 and FL 410 inclusive, as described in the Table of cruising levels given in subsection ENR 1.7, is RVSM airspace.

2.2 Within RVSM airspace, the vertical separation minimum shall be:

a. 300 m (1 000 feet) between RVSM approved aircraft;

b. 600 m (2 000 feet) between:

- non-RVSM approved State aircraft and any other aircraft; and

- formation flights of State aircraft and any other aircraft.

3. Use of Airborne Collision Avoidance System (ACAS)

3.1 ICAO procedures, "provisions for the use of ACAS indications", are contained in PANS-OPS (Doc 8168).

3.2 The ICAO ATC provisions for ACAS-equipped aircraft are contained in PANS-ATM (Doc 4444).

3.3 ACAS resolution advisory (RA) according to Regulation (EU) No 923/2012 (**SERA.11014**):

3.3.1 ACAS II shall be used during flight, except as provided in the minimum equipment list specified in Commission Regulation (EU) No 965/2012 in a mode that enables RA indications to be produced for the flight crew when undue proximity to another aircraft is detected. This shall not apply if inhibition of RA indication mode (using traffic advisory (TA) indication only or equivalent) is called for by an abnormal procedure or due to performance-limiting conditions.

3.3.2 In the event of an ACAS RA, pilots shall:

a. respond immediately by following the RA, as indicated, unless doing so would jeopardise the safety of the aircraft;

b. follow the RA even if there is a conflict between the RA and an ATC instruction to manoeuvre;

c. not manoeuvre in the opposite sense to an RA;

d. при първа възможност и щом работното натоварване на ЕВС го позволява, да уведомят съответния орган за КВД за всякакви RA, които изискват отклонение от текущите КВД инструкции или разрешения;

e. да се съобразяват незабавно с всички изменения в RA;

f. да ограничат измененията в траекторията на полета до минимално необходимото за изпълнение на RA;

g. да се върнат незабавно към КВД инструкциите или разрешенията, когато конфликтът е разрешен; както и

h. да уведомят КВД при връщане към първоначалното разрешение.

3.3.3 Когато пилот докладва за издадена от ACAS RA, РП не предприема никакви опити за промяна на траекторията на полета на ВС, докато пилотът не докладва „CLEAR OF CONFLICT“ (конфликтът е разрешен).

3.3.4 Ако ВС се отклони от КВД разрешение или инструкция при изпълнение на RA или е получен доклад от пилот за издадена RA, РП престава да носи отговорност за осигуряването на сепарация между въпросното ВС и всяко друго ВС, което като пряко следствие е засегнато от маневрата съгласно RA. РП отново поема отговорност за осигуряване на сепарация между всички засегнати ВС, когато:

a. потвърди, че е получил доклад от ЕВС, че ВС е възобновило изпълнението на текущото разрешение; или

b. потвърди, че е получил доклад от ЕВС, че ВС възобновява изпълнението на текущото разрешение, и издаде алтернативно разрешение, което ЕВС потвърди, че е получил.

d. as soon as possible, as permitted by flight crew workload, notify the appropriate ATC unit of any RA which requires a deviation from the current ATC instruction or clearance;

e. promptly comply with any modified RAs;

f. limit the alterations of the flight path to the minimum extent necessary to comply with the RAs;

g. promptly return to the terms of the ATC instruction or clearance when the conflict is resolved; and

h. notify ATC when returning to the current clearance.

3.3.3 When a pilot reports an ACAS RA, the controller shall not attempt to modify the aircraft flight path until the pilot reports “CLEAR OF CONFLICT”.

3.3.4 Once an aircraft departs from its ATC clearance or instruction in compliance with an RA, or a pilot reports an RA, the controller ceases to be responsible for providing separation between that aircraft and any other aircraft affected as a direct consequence of the manoeuvre induced by the RA. The controller shall resume responsibility for providing separation to all the affected aircraft when:

a. the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft has resumed the current clearance; or

b. the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft is resuming the current clearance and issues an alternative clearance which is acknowledged by the flight crew.

INTENTIONALLY LEFT BLANK