

УТВЪРЖДАВАМ:

Диян Динев
Директор на дирекция „УВД”
София, 19.05.2009 г.

ПАМЕТНА ЗАПИСКА

от проведена консултативна среща за обсъждане на оперативните въпроси, свързани с провеждането на полетите на летищата Варна и Бургас през сезон лято 2009 г.

- Дневен ред: 1. Откриване на срещата и представяне на участниците.
2. Информация относно процеса по управление на отношенията с клиентите.
 3. Количествени показатели по отношение на изпълнението на чартърните програми на операторите и по-конкретно:
 - брой планирани полети по месеци и за целия сезон;
 - разпределение на полетите по дни от седмицата и по часове от денонощието.
 4. Оперативни особености на летище Варна за 2009 г.
 5. Оперативни особености на летище Бургас за 2009 г.
 6. Оперативни особености при провеждането на полетите и обслужването на въздушното движение.
 7. Оперативни особености при обслужване на ВС на авиацията с общо предназначение в контролираното въздушно пространство.
 8. Други.

Място на провеждане: Летищен център за ОВД Варна

Дата: 19.05.2009 г.

Начален час и

продължителност: от 10.30 ч. до 14.00 ч.

Участници:

От страна на ГД „ГВА”

1. Славко Вараджаков – Ст.инспектор, отдел „С и АНО”
2. Цвятко Червенков – Инспектор, отдел „С и АНО”

От страна на ЦУ на ДП „РВД”

1. Диян Динев, директор на дирекция „УВД”;
2. Веселин Стоянов, експерт в отдел ОВД, дирекция „УВД”;

От страна на ЛЦ за ОВД Варна

1. Недко Мартинов – зам.-директор ОД;
2. Николай Илиев Илиев – РП-зам.РС;
3. Димитър Стоянов Бъчваров – РП-РС;
4. Огнян Иванов Ангелов – РП-РС;
5. Ненчо Георгиев Михов – РРП;
6. Йосиф Желев Бояджиев – РРП;
7. Атанас Петров Атанасов – РРП;
8. Камен Георгиев Кипров – РРП;
9. Марияна Петрова Янчева – ръководител сектор „ЛАС“;
10. Нина Георгиева Йовчева – Шидерова – ръководител сектор „ЛМС“.

От страна на ЛЦ за ОВД Бургас

1. Димчо Андонов – зам. - директор ОД;
2. Коста Андонов Андонов – РП-РС;
3. Боян Бранимиров Петров – РП;
4. Денислав Боянов Алексиев – РП;
5. Красимир Ценков Иванов – РП;
6. Габор Ласло Над – РП.

От страна на летище Варна:

1. Пламен Георгиев Христов – оперативен директор;
2. Стефан Дамянов Тошев – зам. - началник ЛКЦ;
3. Петър Димитров Петров – ръководител служба „Безопасност“.

От страна на летище Бургас:

1. Коста Петков Каракостов – Началник отдел „ЛКЦ“.

От страна на клиентите участваха:

1. Кристиан Николаев Кушнарков – пилот А/К „България Еър“;
2. Огнян Петров Петров – пилот А/К „България Еър“;
3. Пламен Йорданов Сталев – пилот А/К „ЕР ВИА“;
4. Димитър Михайлов Михайлов – пилот А/К „ЕР ВИА“;
5. Тихомир Георгиев Георгиев – гл.пилот А/К „Хемус Еър“;
6. Александър Стоянов Гинев – Р-л СУК и БП, А/К „Би ейч еър“;
7. Иван Иванов – пилот „Интерскай“;
8. Христо Петров Христов – гл.инженер „Интерскай“;
9. Павел Тотевски – щурман „Авиоотряд Варна“
10. Стефан Влъчков – А/К „Българиан Еър Чартър“;
11. Орлин Делчев – А/К „Българиан Еър Чартър“;

Водещ протокола:

Виолета Тодорова

По точка 1 от дневния ред г-н Недко Мартинов – зам.-директор ОД, ЛЦ за ОВД Варна откри срещата, като приветства присъстващите и подчерта, че това е традиционна среща, която се провежда в началото на сезона, от около 6-7 години, вече под егидата на ЦУ, дирекция „УВД“ на ДП „РВД“ и даде думата на г-н Диян Динев – директор дирекция „УВД“.

Г-н Диян Динев – благодари на летищен център за ОВД Варна за организирането на срещата, както и на всички присъстващи. Изказа мнение, че 2008 год., по направена преценка и статистика, е една добра година за РВД и смята, че за доста авиокомпаниите е била такава. Основната цел на срещата е във връзка с подготовката за лято 2009 г., желанието е да се проведат дискусии за това, кой какви очаквания и планове има, дали има готовност за посрещане на сезон 2009 и какви ще са оперативните особености за периода.

По предварително предоставената покана за участие в срещата и посочения дневен ред в нея не постъпиха нови предложения.

По точка 2 от дневния ред докладва г-н В. Стоянов. По определение „клиент“ е авиокомпания или ползвател, който заплаща за предоставеното обслужване. В процеса на управление на взаимоотношения с клиенти са включени и други страни – летище, ГВА и авиацията с общо предназначение, предвид на това, че всички тези страни пряко влияят на процеса. Уточни, че това, което се поставя като цел е да се получава информация от ползвателите, благодарение на която да се подобрява обслужването. Запозна присъстващите с обновения уебсайт на ДП РВД и по специално с информацията касаеща програмата за взаимоотношения с клиенти на предприятието. В този уебсайт има въпросници. Обърна се внимание, че въпросите са доста стандартни, но има и полета с празен формат, в които ползвателите могат да пишат всичко, което сметнат за необходимо и важно. От тук може да се получи ясна представа какво се прави и какво да бъде подобро. Информира, че има и други канали за връзка – на електронния адрес на ДП РВД, който е активен, или чрез писмо, което е съвсем традиционен начин за връзка. Наблегна на това, че ДП РВД има нужда от информация от клиентите. Призова за повече участие в тази насока. Запозна присъстващите, че има публикуван доклад от 2007 и 2008 години. Ако някои от клиентите изложат конкретни проблеми чрез въпросника, или по друг начин, ще се контактува със съответната авиокомпания, ще се вземат мерки и ще последват реални резултати. Това е една добра възможност, за да може авиокомпаниите да получават по-добър продукт.

Г-н Динев потвърди, че ДП „РВД“ ще се старее да отговаря на ползвателите и че това ще повлияе върху подобряване начина на работата. Информира, че на самия сайт са сложени всички документи, как е организирана работата, кой отговаря и е в интерес на авиокомпаниите да се запознаят с тях.

По точка 3 от дневния ред г-н Динев сподели, че очаква всяка една от авиокомпаниите да докладва относно брой планирани полети, както и разпределението им по дни в седмицата. За авиокомпаниите, които не могат да предоставят в момента такава информация, помоли да бъде изпратена по-късно. Запозна присъстващите с направената статистика за 2008 г. и първите топ 50 авиокомпаниите по брой полети. Основната авиокомпания, която лети в обслужваното от ДП РВД въздушно пространство е „ТЪРКИШ“ с 52 474 полета. На второ място е „СЪН ЕКСПРЕС“ с 16 240, също турска авиокомпания. На трето място е „БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ като общо обслужени полети, излитачи и кацащи са 16 223. На четвърто място е „ЛУФТХАНЗА“. Авиокомпанията на пето място е „ЕМИРЕЙТС“ с 11 326 полета.

Като цифрово изражение от българските авиокомпаниите, които изпълняват полети на летищата Варна и Бургас през 2008 г. са:

- | | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| 1. „БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ | - на летище Варна - 1 973 полета |
| | - на летище Бургас - 1 003 полета |
| 2. „БЪЛГАРИАН ЕЪР ЧАРТЪР“ | - на летище Варна - 771 полета |
| | - на летище Бургас - 975 полета |

- | | |
|----------------------|---------------------------------|
| 3. „ЕЪР ВИА” | - на летище Варна - 600 полета |
| | - на летище Бургас - 708 полета |
| 4. „БАЛКАН ХОЛИДЕЙЗ” | - на летище Варна - 169 полета |
| | - на летище Бургас - 805 полета |
| 5. „ХЕМУС ЕЪР” | - на летище Варна - 257 полета |
| | - на летище Бургас - 125 полета |

Г-н Динев информира, че за 2008 г. има значително увеличение спрямо 2007 г. на така наречените бизнес полети. „ЕЪР ЛАЗУР” с 88 на Варна и 124 на Бургас. За 2008 година общо на летище Бургас от ДП РВД са обслужени 17 526 полета, а на летище Варна – 15 586, като това са обслужени инструментални полети. На летище Бургас са обслужени 349 визуални полета, а на летище Варна 323. Като обща бройка на Бургас са обслужени повече самолети, но отбелязва, че летище на Варна те са по-регулярно разпределени през годината. През зимните периоди например на летище Бургас са 96 полета, а на Варна - 256 полета за месец февруари и съответно в пиковия месец август на двете летища: Бургас - 2043 полета; Варна 1416 полета.

Г-н Стефан Влъчков информира присъстващите, че за А/К „Българиън еър чартър” очаква известен спад в полетите в сравнение с 2008 година. Има планирани към 1530 полета – 3/5 за Бургас – 900 полета, 2/5 за Варна – 630-640 полета. Уточни, че най-много полетите са през месеците юли и август. Полетите са предимно дневни, с най-натоварени дни събота и неделя, като на ден максимално натоварване – 16 полета, през юли месец. По месеци полетите са както следва:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| - през месец май | - 130 полета; |
| - през месец юни | - 300 полета; |
| - през месец юли | - 400 полета; |
| - през месец август | - 360 полета; |
| - през месец септември | - 220 полета; |
| - през месец октомври | - 102 - 103 полета; |

Информира, че тази година авиокомпанията ще работи с шест самолета, в някои дни със седем. Екипажите ще бъдат базирани във Варна и Бургас, както и досега. Сподели, че схемата за аварийно излитане от ПИК 09 на летище Варна, която той е представил на срещата през 2008 г., е същата и е утвърдена от ГД „ГВА”.

Г-н Н. Мартинов уточни, че през 2008 г. схемата е била работен вариант и счита, че след като е утвърдена от ГД „ГВА” и понеже не е публикувана трябва да бъде изпратена официално до дирекция „УВД”.

Г-н Влъчков информира, че през тази година аеродромни тренировки няма да бъдат правени. Няма да има обучение. Квалификацията на пилотите е на по-високо ниво в сравнение с миналата година и счита, че ако има някои дребни недоразумения, ще бъдат значително по-малки в сравнение с 2008 г.

Г-н Стефан Тошев обърна внимание, че информацията, която ще предостави относно полетите на летище Варна, е направена помесечно. Изрази мнение, че полетите може би няма да се изпълнят в посочената бройка, предвид на това, че постоянно се получават промени. Планираните полети са както следва:

- | | |
|----------------------|--|
| - за месец юни | - 2042 полета (кацащи и излитащи от Варна) |
| - за месец юли | - 2427 полета |
| - за месец август | - 2047 полета |
| - за месец септември | - 1982 полета |
| - за месец октомври | - 860 полета |

Пиковите дни – понеделник и петък, като обърна внимание, че тогава има и полети на В747, два в понеделник, един в петък, като допълни, че в петък има - А330. Информира присъстващите, че в пиковите моменти в тези дни има организирано посрещане с две водещи коли. Редовните полети са на БРИТИШ ЕЪРУЕЙЗ – 2, МАЛЕВ – 1, АУСТРИАН ЕЪРЛАЙНЗ – 1 и редовните на БЪЛГАРИЯ ЕЪР.

Г-н Цвятко Червенков постави въпрос относно ПИК на летище Варна - има ли резултати след направените изследвания и ще се допуска ли кацане на В747?

Г-н Стефан Тошев потвърди, че е планирано В747 да каца. Относно полосата информира, че е планиран ремонт, който ще започне есента. Ремонта не е извършен преди сезона, предвид забавянето от процедурите, т.е. излизане на резултати от пробите, избиране на фирма и т.н. Авиокомпаниите е трябвало да се известят три-четири месеца преди това. Информира присъстващите, че есента, след ремонта на ПИК и на перона, ще се направи ново разчертаване на стоянките, което ще доведе до по-голям брой места за самолети.

Г-н Каракостов информира, че на летище Бургас ще има спад. В сравнение с миналата година, засега, с около 1000 полета. До момента за 2009 година, за периода 01.06.09 до 30.09.09 са планирани:

- 11 273 полета, от които:
- 5 678 кацащи;
- 5 595 излитащи;

Уточни, че това са само пътнически чартърни и редовни линии.

Сподели, че има проблем със стоянките. Самолети на „Еър Лазур“, В. Божков и др., се дават под наем като таксите, заемат оперативни стоянки, които биха могли да се използват. Друг проблем – Ан 124 (русланите), които летят на общо основание. Информира, че летят за по-специални дестинации, публикуват се разписания, но никой не знае дали ще бъдат изпълнени. Изрази благодарност към колегите си от ДП РВД в Бургас за изключителното разбиране и професионализъм, които проявяват. С оглед на безопасността (имат се предвид птиците) информира, че е планирано закупуване на нова система за прогонване.

Относно натовареността в дните от седмицата – вторник, петък и събота. Информира, че има дни, когато има по осем полета на час. Сподели, че пристигат промени в последния момент.

Г-н Цвятко Червенков постави въпрос относно Ан 124 - защо има два самолета от този тип едновременно на летище Бургас. Информира, че директорът на ГД „ГВА“ е получил сведение, и че ще трябва да бъде извършена проверка по този въпрос.

По точка 4 от дневния ред г-н В. Стоянов направи презентация, свързана с промените във въздушното пространство, именно промяна в хоризонталните граници, на контролираните райони на летищата Варна и Бургас и контролираната зона на Бургас-Кула, като разясни предимствата на тези промени.



Г-н Н. Мартинов – Относно оперативните особености при ОВД от Летищен център Варна информира за промени на хоризонталните граници на Варна-Подход, че промените са влезли в сила от 7 май, което води до промяна имената на входните точки от източната част и свързаната с това промяна на стандартните схеми за отлитане и долитане, именно вместо ENONI – GOSLO и вместо KOTEV-IVGOT.

Предимствата са по-ранното прехвърляне от Контрол на Подход, без да се налага допълнителна координация със София-Контрол. Новите граници дават възможност за нормално снижаване за кацане от права, тъй като преди това входната точка е била на 32 км. от контролната точка на летището, а минимално безопасния ешелон извън границите на Варна-Подход е 95.

Друга особеност е, че трасетата, които са в зоната на Варна-Подход са с минимален безопасен ешелон 95, т.е. трафикът, който прелита по ППП не може да бъде по-ниско от ешелон 100.

Относно документа RAD, от AIP – Република България, за който е споменал на миналата среща, сподели, че същият е свършил своята работа и остава в сила сега. Особеността на тази публикация е, че ВС излитащи от летище Варна по направления към точки KOMAN и ARGES, ще използват стандартни схеми за отлитане BALIK.

Относно обучението – във Варна предстои обучение на четирима РП на Варна Подход и трима на Варна-Кула. Обърна внимание, че особеното при обучението на Летищен център Варна, е, че се използва активния летен сезон, за да бъдат обучени и изпитани колегите за допуск до самостоятелна работа. Помоли за толерантност и търпение.

Относно чистотата на ефира – обърна сериозно внимание да не се водят свободни разговори, да не се допускат коментари, пререкания, подмятания и квалификации. Това нарушава безопасността на полетите. Да се използва чиста и стандартна фразеология.

Г-н Мартинов обърна внимание, че предварително съгласуваните видове подходи трябва да бъдат изпълнени по определен начин. Промяна на предварително съгласувания инструментален подход може да стане само по искане на екипажа, или да бъде прекратен от РП ако става ясно, че не може да бъде изпълнен.

Относно искане за две водещи коли в натоварените периоди, обърна внимание, че това е обещано от летището и се надява да бъде изпълнено.

Г-н Мартинов информира за проведено съвещание в Техническата дирекция на ФРАПОРТ, на което става ясно, че летище Варна предвижда ремонт и на перона в началото на сезона. Счита, че това ще затрудни експедитивността на въздушния поток. Означава, че ще има забавяне на трафика и може да се случи неспазване на назначените времена за излитане, за което не трябва да се упреква ДП РВД. Изрази мнение, че извършването на ремонт на перона през активния сезон ще доведе до доста оперативни особености и проблеми.

Относно аеронавигационното информационно обслужване г-жа М. Янчева сподели за затруднението при подготвянето на предполетните бюлетини, за полети, които се планират в последния момент. Предлага служба „ЛАС“ да бъде включена в листа със службите, които първи получават информация за предстоящи непланирани полети. Напомни, че стандартните бюлетини съдържат информация от последните тридесет дни. При желание от екипажите служба „ЛАС“ може да подготвя информация за по-голям период от време или цялата налична информация за съответното летище.

Относно метеорологичното осигуряване г-жа Н. Шидерова информира за въвеждането на автоматизиран брифинг. В тази връзка запита дали клиентите имат готовност да се обслужват и как се действа в случаите, когато има SPESI, SIGMET и когато маршрута, който е заложен в автоматизирания брифинг не съвпада с този, които изпълняват.

Г-н Орлин Делчев изрази мнение, че това затруднява екипажите, губи се ценно време.

Г-н Тихомир Георгиев зададе въпрос може ли да се удължи прогнозния период на TAF-а, предвид на това, че сега приключва в 12 часа UTC и при по-дълги полети, при тръгване обратно TAF-а е остарял и не обхваща този период на кацане в България. Информира, че на летище София TAF-а приключва в 18 часа UTC. Факт е, че не се получават едни и същи TAF-ове.

На поставения въпрос г-н Д. Динев отбеляза, че формата от м. февруари е сменена в целия свят в съответствие с промените на Анекс 3. Помоли да бъде изпратена тази информация и се ангажира да бъде направена проверка. Във връзка с автоматизирания брифинг, не вижда проблем, защо лично пилота трябва да си го взема. Самите авиокомпании би следвало да си организират работата. Въвеждането му във Варна и Бургас става значително по-бързо и без голяма предварителна подготовка, понеже тя е извършена при въвеждането в София, където това е отнело около година и половина. Процесът е бил надлежно консултиран с основните клиенти на ДП РВД и от началото на май няма служител от ЛМС - София в на работно място „брифинг“ през нощта, като обслужването се прави абсолютно автоматизирано. Във Варна и Бургас през лятото ще работи автоматизирания брифинг, но ще има възможност и за досегашния формат на работа. Сподели, че се работи доста активно, но не може да се ангажира със срокове, получаването на информацията да става и по друг начин - по интернет или по някакъв друг начин за публична комуникация. Това е процес, който подлежи на сертифициране, на промяна на законодателни разпоредби и отнема повече време.

Г-н Пламен Сталев – относно получаването на МТО информация смята, че самата авиокомпания може да си реши как ще стане това. Може да се възложи на диспечерите, защото се губи ценно време от екипажите. Това са неща, които ще бъдат уточнени и ще бъдат регламентирани от авиокомпанията.

Г-н Николай Илиев – обърна сериозно внимание, че има случаи на излитане на самолети от София за летище Варна, при вече пуснат NOTAM за закритие на летище Варна.

Г-н Йосиф Бояджиев – напомни, че бившия Варна-Контрол е в София и обърна внимание, че нещата са малко по-различни във връзка с координацията по прехвърлянето на обслужването на въздушното движение. Екипажите, когато желаят директни полети да имат предвид, че ще има определено забавяне, поради това, че се иска разрешение. Всяко едно отклонение от маршрута се явява отклонение от полетния план и понякога затруднява колегите в София, заради което може те да не съгласуват директен полет.

Искането на ПИК, различна от обявената в ATIS да става преди или заедно с искането на разрешение за запуск.

Г-н Диян Динев – даде информация свързана с управлението на потоците въздушно движение. Става въпрос за директните маршрути. Има служба, която издава слотове и се старее да регулира движението на ВС. Информира, че всички ръководства на въздушното движение в Европа в момента имат указания да се спазват зададените по полетни планове ешелони. Изрази мнение, че най-вероятно твърдо ще се лети по полетен план.

Г-н Пламен Христов – по отношение на ПИК на летище Варна и на перона информира, че до края на месец юни трябва да излезе становище за пистата. По предварителни сведения е предложено заливането на цялата писта с 30 см бетон. За рехабилитацията на перона е избрана фирма-изпълнител. В момента текат организационни мероприятия. Уточни, че става въпрос най-вече за частта източно от шеста стоянка, като приоритетни са пета и шеста. Ремонтът ще бъде съгласуван с ДП РВД.

Г-н Недко Мартинов сподели, че при ремонт на тази част от перона, ще се ограничи много използването на пътеки за рулиране „А” и „В”, които се използват най-често. Счита за неудачно започването на ремонт в този период, като се има предвид, че втвърдяването на бетона по информация от фирмата-изпълнител, става за 28 дни. Изрази мнение, че това ще повлияе отрицателно върху трафика.

Г-н Цвятко Червенков обърна внимание на измерването на спирачния ефект и попълването на бланките за SNOWTAM. Уточни, че не се отнася за летния период. Информира, че е изготвен доклад до Министъра на транспорта. В тази връзка ГД ГВА предлага ДП РВД заедно с летищните власти (Координационните центрове) да организират курсове, преди есенно-зимния сезон, за измерване и разпространяване на SNOWTAM. Въпросът стои пред службите за АИО и летищните власти, които се занимават с почистване и измерване на спирачния ефект.

Г-н Николай Илиев – предлага предвид информацията, която се дава, да се стандартизират показанията по отношение състоянието на ПИК.

Г-н Диян Динев заяви, че ДП РВД ще предприеме мерки в тази връзка, изразено е мнение по въпроса и счита, че това, което се излъчва от страна на предприятието е коректната и правилна информация.

Г-н Димчо Андонов сподели, че не са направени съществени промени в контролирания район на летище Бургас, освен, че е публикувано ново трасе. Авиокомпаниите, които отлитат към точка ARGES, могат спокойно да го използват. При излитане ще се спазват стандартните схеми за отлитане към т. SUNIB и след пресичане на 3600 ft ще следват директно към т. BUVAK. Контролираната зона на Бургас-Кула е разширена на запад. Обърна специално внимание на представителя на БАЛКАН ХОЛИДЕЙЗ, че на около 60% от полетите не съществува попълнена регистрация в полетните планове, заради което се налага РП от Бургас-Кула да пита отделно за тази регистрация. Относно чистотата на ефира, да не се заема с излишни въпроси, да не се спори в ефир. Помоли за колегиално отношение. Да се иска от Бургас Кула последния слот. Относно визуалните подходи, обърна внимание, че е задължително излъчването в АТИС на инструментален подход. Информира, че РП няма право да запитва за визуален подход, същият може да бъде разрешен само при поискване от пилотите. При векторирание за ILS – да се уточнява колко милен подход се иска. Обърна внимание - въпроси, които касаят Бургас-Координация да се отправят към тях, на честотата, която е публикувана. На Бургас-Кула да не се докладва за неща, които се случват на перона.

Г-н Огнян Петров запитва относно точка SUMEN, махането на тази точка означава ли, че няма да се явяват на BULEN на ешелон 290, защото това е много ниско.

Г-н Недко Мартинов – отговори, че въпроса трябва да е поставен към София-Контрол. Това е въпрос на Договор за взаимодействие между София и Букурещ и е стандартна процедура между двата контрола.

Г-н Диян Динев – информира присъстващите, че предстои промяна на всички схеми за долитане и отлитане, и въобще промяна в организацията на полетите във въздушното пространство на летищата Варна и Бургас. В момента се оформя проектен екип, който ще работи по това. Ще се направят доста сериозни изследвания, защото организирането и обслужването на навигацията в летищните райони зависи от много фактори. След изготвянето на идейния проект ще бъдат проведени необходимите консултации. Това е правено за София, ще се направи за Варна и Бургас. Започнати са също изследвания за това какви самолети летят на самите летища може да се окаже, че доста от ползвателите нямат необходимото оборудване и може да се наложи да се направят разходи за “retrofit” на някои самолети. Ще се организира среща, на която това да бъде дискутирано, да се види какви са плановете на авиокомпаниите за закупуване на нови самолети или за преоборудване. Като крайна цел е въвеждане на P-RNAV в районите на летищата. От опита, който е натрупан със схемите на София, след първия идеен проект, от нито една авиокомпания не са получени забележка, на второ разглеждане са отправени две забележки, а след публикацията на схемите – са получени множество възражения.

Г-н Габор Над – относно „Българският еър чартър” сподели, че са се оплаквали от Бургас-Кула при положение, че имат назначено време за излитане.

Г-н Диян Динев – помоли, ако има такива случаи, да се разпространяват по надлежния ред. Въпроса е в това, че всеки един клиент има право да се жалва. При получаване на жалби ще бъде надлежно отговаряно.

Г-н Пламен Сталев - счита, че когато се поиска нещо, може да се откаже и да се каже причината. Относно претенциите, които има някой, може да си напише рапорт, съответно се докладва на дирекция „Летателна експлоатация”, прави се преписка и нещата се разглеждат.

Г-н Николай Илиев изрази мнение, че не се осъществява обратна връзка на изпратените доклади или денонощни сведения за пропуски и събития. С дирекция „Безопасност” на ДП РВД има изградена такава, но счита, че ГД ГВА също дават препоръки, които не стигат обратно надолу.

Г-н Вараджаков направи разяснение, че системата за докладване се състои от два елемента – задължително и доброволно докладване. Обърна внимание, на това, че не всички доклади отиват до ГД ГВА. Министерството на транспорта има специализирана дирекция. Всички доклади отиват задължително в тази дирекция и от там се връщат към тези, които ще извършат разследването. В ДП РВД отива под формата на контролна карта, която съответните длъжностни лица в летищните центрове са длъжни да я сведат до оперативния персонал, да я разгледат, да се вземат мерки, да се докладва по-нагоре, след което контролната карта се сменя от отчет. Информира, че за авиокомпаниите има дирекция „Авиационна безопасност”, чрез която също има обратна връзка.

Г-н Тихомир Георгиев – изрази мнение, че има обратна връзка, но като краен резултат нещата излизат доста късно, има голямо забавяне.

Г-н Цвятко Червенков – счита въпроса за правилно поставен. Изрази мнение, че на срещата би било добре да присъства представител от тази дирекция. Постави също въпрос – редно ли е само специалисти на ДП РВД да пишат или да извършват дизайна на схемите. Изказа мнение, че това трябва да бъде една група, да има както дизайнер РП, така и дизайнери - пилот, штурман и инженер, за да се види от всички страни. Призова авиокомпаниите, когато им се изпратят схеми, да се разглеждат по-детайлно и да дават своето мнение своевременно.

Г-н Иван Иванов – постави въпроса към Бургас-Кула за излитане от място, а не рулиране до началото на ПИК. Сподели, че с Варна Подход има добра координация и зададе въпрос относно случай от лятото на миналата година, когато техен колега е искал да кацне в Балчик, стига до Варна и Варна го връщат поради активирана зона над летище Балчик за парашутни скокове. Счита, че при наличие на определена съгласуваност няма никакъв проблем.

Г-н Недко Мартинов – обясни, че има орган - ЦКИВП, който има задължението да активира забранени зони, ограничени зони или временно отделени зони. След получаване на информация от ползвателите на тези зони, че не се използват, само този орган може да отмени тяхното действие. След такава отмяна е било възможно да се изпълни кацането.

Г-н Вараджаков – информира, че за разпределението, за координацията, между гражданските и военните органи има две инструкции – Инструкция 24 и Инструкция 25. Инструкция 24 касае разпределение на въздушното пространство от предния ден за следващия, в деня на провеждане на полети. Координацията се осъществява от орган ЦКИВП. Той активира и деактивира зоните, той забранява и разрешава полети. Това е на тактическо ниво. Има и група военни РП, които участват в непосредственото координирането. Те следят всички полети. Не може някой да каже, че е съгласувано, има си ред, да бъдат запознати всички органи за УВД – гражданските и военните.

Г-н Павел Тотевски – сподели, че има проблем с факса на летателна площадка Изгрев. Оказва се, че проблемът е в линията. За момента се използва е - mail връзка. Смята, че с е-mail е лесно, стига да стане легално.

Г-н Диян Динев обърна внимание, че е задължително да се проверява одобряването на полетните планове, особено, когато касае контролираните зони и райони в страната. Той изрази мнение да се получава повече обратна информация, пак във връзка с безопасността.

След изчерпване на дневния ред и приключване на изказванията г-н Динев благодари на всички за участието. Счита срещата за ползотворна и пожела успешна и безопасна работа на участниците.

Водещ протокола:

Виолета Тодорова