

НАРЕДБА № 2 от 10.03.1999 г. за правилата за полети

Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 26 от 23.03.1999 г., в сила от 29.04.1999 г., изм., бр. 109 от 14.12.1999 г., в сила от 7.02.2000 г., изм. и доп., бр. 97 от 13.11.2001 г., в сила от 24.01.2002 г., попр., бр. 107 от 11.12.2001 г., изм. и доп., бр. 94 от 25.11.2005 г., бр. 80 от 26.09.2014 г., в сила от 4.12.2014 г., изм., бр. 37 от 25.04.2023 г., в сила от 25.04.2023 г.

Библиотека закони - АПИС, т. 9, р. 4, № 691а

Глава първа ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Раздел I Териториално действие на правилата за полети

Чл. 1. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.)
(1) С тази наредба се определят правилата за провеждане на полети в обслужваното гражданско въздушно пространство на Република България.

(2) Тази наредба се прилага по отношение на всички ползватели на въздушното пространство и по отношение на въздухоплавателни средства, изпълняващи полети като общо въздушно движение (GAT) в обслужваното въздушно пространство на Република България.

(3) Наредбата се прилага от българските въздухоплавателни средства и когато изпълняват полети във въздушното пространство на други държави, ако тя не противоречи на правилата за полети на тези държави.

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

Чл. 2. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г.) (1) (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Изм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) Обслужването на въздушното движение (ОВД) във въздушното пространство на Република България се осъществява от органите за ОВД на доставчика на аеронавигационно обслужване.

Раздел II Спазване на правилата за полети

Чл. 3. (1) (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
(2) (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
(3) Полет по ППП при визуални метеорологични условия (ВМУ) може да се изпълнява или по решение на пилота, или по искане на съответния орган за ОВД.

Раздел III

Отговорност за спазване на правилата за полети

Чл. 4. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 5. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел IV

Пълномощия на командира на въздухоплавателното средство

Чл. 6. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел V

Забрана за употреба на психоактивни вещества

Чл. 7. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Глава втора

ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИТЕ

Раздел I

Защита на хора и имущество

Чл. 8. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 9. (1) (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(3) Не се разрешава прелитане под мостове или подобни конструкции, далекопроводи или антени.

Чл. 10. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Не се разрешава планиране и извършване на полети във въздушно пространство с намален минимум за вертикална сепарация (НМВС) от ВС, които не са сертифицирани за полети във въздушно пространство с НМВС, с изключение на държавните ВС.

Чл. 11. (1) Не се разрешава изхвърлянето на гориво или предмети от ВС в полет освен при:

1. попадане на ВС в аварийно състояние;

2. отделяне от ВС на въжета за теглене, рекламни плакати или парашути.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм., бр. 94 от 2005 г.) Изхвърлянето на гориво или предмети от ВС в случаите, посочени в ал. 1, се извършва само в предварително определени за целта зони, публикувани в Сборника за аеронавигационна информация и публикация в съответствие с информацията, препоръката или разрешението, получени от органите за ОВД.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.) Зоните за изхвърляне на гориво и предмети по ал. 1 се определят от ГД ГВА извън пределите на населените места, промишлените и други обекти и трасетата за ОВД, като осигурява безопасността на хората и имуществото на земната

повърхност.

(4) (Нова – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) С изключение на случаите по ал. 1 – 3 при особени и аварийни ситуации органът за ОВД определя мястото за изхвърляне на гориво.

Чл. 12. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) (1) Не се разрешава на ВС да тегли друг обект или ВС, освен ако за това има предварително разрешение от ГД ГВА.

(2) За теглене на безмоторни ВС не се изисква предварително разрешение от ГД ГВА.

(3) Тегленето се изпълнява в съответствие с информацията, препоръката или разрешението, получени от органите за ОВД.

(4) Тегленето по ал. 1 и 2 се изпълнява през деня по ПВП.

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

Чл. 13. (1) (Доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Разрешават се парашутни скокове, полети на парапланери, делтапланери и мотоделтапланери през деня при спазване на ПВП.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) 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:

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

(3) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Действията по ал. 2, т. 1 и 2 се извършват в съответствие с информацията, препоръката или разрешението, получени от органите за ОВД.

(4) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) 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.

(5) (Нова – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г., изм., бр. 37 от 2023 г., в сила от 25.04.2023 г.) Полети с безпилотни летателни системи в неограничена и специфична категория, определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947, се извършват съгласно Наредбата за условията и реда за експлоатацията на безпилотни летателни системи и надзора над техните оператори.

Чл. 14. (1) Фигурен пилотаж се изпълнява при наличие на ВМУ и съгласие на всички лица, намиращи се на борда на въздухоплавателното средство.

(2) Не се разрешава изпълнение на фигурен пилотаж:

1. над гъстонаселени райони, както и над райони с големи струпвания от хора;
2. над промишлени обекти;
3. в районите на гражданските летища или по трасетата за ОВД;
4. на относителна височина, по-малка от 500 m.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.) Изключения по ал. 2, т. 1, 2 и 4 се допускат с предварително разрешение от ГД ГВА за извършване на полета съгласно Наредба № 22 от 1999 г. за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България при организиране на специални въздушни демонстрации.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Изключения по ал. 2, т. 3 се допускат с разрешение на

органи за ОВД.

(5) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Фигурен пилотаж се изпълнява в съответствие с информацията, препоръката или разрешението, получени от органи за ОВД.

Чл. 15. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 16. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) Полети със свободни безпилотни балони се изпълняват през деня по ПВП в съответствие с ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) на типовете балони и при спазване на правилата за извършване на полети във въздушното пространство на Република България.

(2) Учебни полети със свободни балони се изпълняват в определени от органи 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 за разрешения район.

(3) Полети по маршрут се изпълняват с разрешение на органи за ОВД, при условие че параметрите на вятъра позволяват спазването на маршрута.

(4) Полети със свободни балони се изпълняват при наличие на двустранна радиовръзка между екипажа и ръководител полети (РП), като екипажът докладва за местоположението на 15 min.

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

(6) Излитане (издигане) и кацане със свободни балони се разрешават от летища и терени с размери, указани в РЛЕ за типа балон, но не по-малки от 25 на 25 m.

(7) Не се допуска провеждане на полети със свободни балони в контролираните зони на гражданските летища.

(8) Полети с привързани балони могат да се изпълняват само с разрешение на органи за ОВД.

(9) Безпилотни неуправляеми аеростати се пускат, ако е осигурена безопасност на хората, имуществото и ВС съгласно приложение № 2.

Чл. 17. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел II

Предотвратяване на сблъскване

Чл. 18. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 19. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 20. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 21. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 22. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 23. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 24. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 25. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 26. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 27. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел III

Полетни планове

Чл. 28. (1) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) Полетен план се представя преди началото на:

1. (изм. и доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., изм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) всеки полет, за който КВС се нуждае от предоставяне на полетно информационно, аварийно-оповестително обслужване и търсене и спасяване;

2. (изм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) всеки полет, който ще пресича контролираните райони и зони, обслужвани от военните органи за ОВД, когато са активни гъвкавите структури за управление на въздушното пространство, полигоните за борба с градушките, за които КВС се нуждае от осъществяване на координация с органите на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство и военните органи за ОВД;

3. (изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.);

4. (изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.);

5. (отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(3) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г.) Полетният план преди излитане се представя в органите за ОВД (пункта за събиране на докладите за ОВД), а по време на полет се предава в органите за ОВД или до контролна радиостанция "въздух - земя", освен ако не е представен повтарящ се полетен план.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г.) Полетният план за полет, който се осигурява с КВД или консултативно обслужване, се представя не по-късно от 60 min преди излитане или ако е предаден по време на полет, то моментът на предаване трябва да осигури получаването му в органите за ОВД не по-късно от 10 min преди разчетното време за прелитане от ВС на:

1. планирания пункт за вход в контролирания район или в консултативния район; или
2. точката за пресичане на въздушен път или консултативно трасе.

(5) (Нова - ДВ, бр. 97 от 2001 г., доп., бр. 94 от 2005 г.) Предоставянето на полетен план се извършва в съответствие с изискванията на Наредба № 22 от 1999 г. за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България и Инструкция № 4444 от 1999 г. за правилата за полети и обслужване на въздушното движение (ДВ, бр. 100 от 1999 г.).

Чл. 29. (1) Полетният план съдържа информация за:

1. опознавателния индекс на ВС;
2. правилата за провеждане на полета и типа на полета;
3. броя и типа (-овете) на ВС и категорията на турбулентната следа;
4. оборудването;
5. летището на излитане;
6. разчетното време за начало на движение;
7. крейсерските скорости;
8. крейсерските нива;
9. маршрута на полета;

10. (изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) летище на кацане или летателна площадка, за която е определен идентификационен код от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и общия разчетен период от време;

11. (доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) запасните летища или летателни площадки, за които е определен идентификационен код от ИКАО;

12. запаса от гориво (изразен в полетно време);

13. общия брой лица на борда;

14. аварийно-спасителното оборудване;

15. друга информация.

(2) За полетни планове, предадени по време на полет, информацията по ал. 1, т. 5 съдържа обозначението на източника, от който при необходимост може да се получи допълнителна информация за полета.

(3) За полетни планове, представени по време на полет, информацията по ал. 1, т. 6 съдържа разчетното време за прелитане на първия пункт по маршрута съгласно полетния план.

(4) (Изм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) Терминът "летище", използван в полетен план, може да означава оперативни площадки, различни от летище, които могат да бъдат използвани от определени типове ВС, като хеликоптери или аеростати.

Чл. 30. (1) Полетният план съдържа информацията по чл. 29, ал. 1, т. 1 - 11 за целия маршрут (част от него), за който е представен.

(2) Полетният план може да съдържа информация по чл. 29, ал. 1, т. 12 - 15, когато:

1. длъжностното лице, попълващо полетния план, счете това за необходимо;

2. е указано в Сборника за аеронавигационна информация и публикация.

Чл. 31. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 32. (1) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм. и доп., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм. и доп., бр. 94 от 2005 г.) Полетен план, представен само за част от полета, която не включва останалата част от него до летището на кацане, се приключва посредством подходящ доклад до органа за ОВД, летателната площадка, за която е определен идентификационен код от ИКАО.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм. и доп., бр. 94 от 2005 г.) От летище на кацане или летателна площадка, за която е определен идентификационен код от ИКАО, без орган за ОВД докладът за кацането се предава на най-близкия орган за ОВД възможно в най-кратък срок след кацане, като се използва най-бързото налично средство за комуникация.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм. и доп., бр. 94 от 2005 г.) Преди кацане на летище или на летателна площадка, за която е определен идентификационен код от ИКАО, за които се знае, че комуникационните средства са неподходящи или липсват и няма друг начин за предаване на доклада за кацане с наземни средства, се предава съобщение, аналогично на доклада за кацане, до съответния орган за ОВД.

(5) Докладът за кацане на ВС съдържа:

1. опознавателен индекс на ВС;

2. (доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) летище на излитане или летателна площадка, за която е определен идентификационен код от ИКАО;

3. (доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) планирано летище на кацане (само при кацане на запасно летище) или летателна площадка, за която е определен идентификационен код от ИКАО;

4. (доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) летище на кацане или летателна площадка, за която е определен идентификационен код от ИКАО;

5. време на кацане.

(6) В случаите, когато се изисква доклад за кацане, неспазването на изискванията на този член може да предизвика сериозни нарушения в обслужването на въздушното движение и да причини значителни излишни разходи за провеждане на действия за търсене и спасяване.

Раздел IV

Сигнали

Чл. 33. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 34. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел V

Астрономическо време

Чл. 35. (Доп. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 36. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 37. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел VI

Контрол на въздушното движение

(Загл. изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.)

Чл. 38. (1) (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Полетният план може да обхваща само частта от полета, която подлежи на контрол на въздушното движение. Разрешението може да е само за част от текущия полетен план в съответствие с границите на валидност на разрешението, както и за конкретни етапи от полета, като рулиране, излитане или кацане.

(3) В случай, че разрешението не удовлетворява командира на ВС, той може да поиска и ако практически е възможно, му се дава променено такова.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) При искане на разрешение за даване на предимство ВС докладва за необходимостта от такова, ако бъде поискано от органа за КВД.

(5) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) 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 друго летище за кацане. 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 кацане.

(6) На контролирано летище е забранено рулиране на ВС по маневрената площ без разрешение от КУЛАТА. Екипажът на ВС е длъжен да изпълнява инструкциите, давани от КУЛАТА.

(7) (Нова - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм., бр. 94 от 2005 г.) Разрешение от органите за КВД за извършване на полет във въздушното пространство с НМВС се издава само на ВС, които са сертифицирани за полети при НМВС, и на държавни ВС.

Чл. 39. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 39а. (Нов - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм., бр. 94 от 2005 г.) (1) При полет във въздушно пространство с НМВС екипажът е длъжен своевременно да уведоми органа за КВД при наличие на постоянни турбулентни атмосферни условия или при отказ на оборудване, водещи до невъзможност за удовлетворяване на минималните летателно-технически характеристики на системите на ВС, необходими за полет при НМВС.

(2) В случаите по ал. 1 екипажът е длъжен да поиска и получи променено разрешение от органа за КВД, преди да предприеме промяна на разрешения маршрут и/или полетно ниво (ешелон). Когато това е неизпълнимо, ЕВС е длъжен при първа възможност да уведоми органа за КВД за предприетите действия и да поиска и получи разрешение от съответния орган за КВД.

(3) Екипажът на ВС е длъжен да информира органа за КВД за възстановяването на нормално функциониране на оборудването и възстановяване на минималните летателно-технически характеристики на системите на ВС в съответствие с изискванията за полет при НМВС.

Чл. 40. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 41. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 42. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 43. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 44. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 45. (1) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) Непрекъснато прослушване на речевата комуникация "въздух - земя" може да се осъществява чрез използване на система за избирателно повикване (SELCAL) или аналогични автоматични сигнални устройства.

(3) (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 46. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г.) При установяване на двустранна загуба на комуникация "въздух - земя" органите за ОВД продължават да поддържат сепарацията между останалите ВС и ВС, загубило комуникация, а командирът на ВС, изгубило комуникация, изпълнява полета си съгласно следните процедури:

(1) При контролиран полет, провеждан при ВМУ:

1. въвежда код 7600 на транспондера;

2. продължава полета по ПВП;

3. каца на най-близкото подходящо летище;

4. докладва времето на кацане по най-бърз начин на органа за ОВД, в чиято зона на отговорност се намира.

(2) При контролиран полет, провеждан при ПМУ:

1. въвежда код 7600 на транспондера;

2. поддържа последните зададени скорост и полетно ниво или минимална височина на полета, ако тя е по-висока от последното зададено полетно ниво за периода от 7 min, който започва да тече от най-късния от следните моменти:

а) при полет по трасе без задължителни точки за доклад или при наличие на инструкции за пропускане на точките за доклад - от времето на достигане на последното полетно ниво или минимална височина на полета или от времето на поставяне на транспондера на код 7600;

б) при полет по трасе със задължителни точки за доклад и без инструкции за пропускане на точките за доклад - от времето на достигане на последното зададено полетно ниво или минимална височина на полета, или от предварително докладваното от пилота разчетно време за достигане на задължителната точка за доклад, или от времето на

пропуснат доклад за местоположение над задължителна точка за доклад;

3. установява полетно ниво и скорост съгласно попълнения полетен план, представен пред съответния орган за ОВД от пилота или упълномощено от него лице, без никакви последващи промени в него;

4. (изм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) когато ВС е векторизирано или е инструктирано от органа за КВД да изпълнява полет по паралелна пътна линия на трасе, използвайки зонална навигация без ограничения, командирът се включва по най-прекия начин в маршрута, посочен в текущия полетен план, не по-късно от следващата основна точка, вземайки под внимание приложимата минимална височина на полета;

5. продължава полета по маршрута съгласно текущия полетен план до подходящото определено навигационно средство, обслужващо летището за кацане, и когато е необходимо да осигури изпълнението на т. 6, изчаква над това средство до започване на снижение;

6. започва снижение от навигационната точка, посочена в т. 5, във или колкото се може по-близо до последното получено и потвърдено очаквано време за подход, или, ако не е получено и потвърдено очаквано време за подход, във или колкото се може по-близо до разчетното време за кацане, произтичащо от текущия полетен план;

7. изпълнява стандартна процедура за инструментален подход, определена за съответното навигационно средство;

8. каца при възможност до 30 минути след по-късното време измежду двете времена - това, произтичащо от текущия полетен план, или последното потвърдено очаквано време за подход.

Раздел VII

Незаконна намеса

Чл. 47. (1) (Предишен текст на чл. 47 - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Нова - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Когато ВС е обект на незаконна намеса и екипажът на ВС не е в състояние да уведоми органа за ОВД за този факт, се прилагат чл. 48 и 49.

Чл. 48. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) Когато екипажът на ВС, обект на незаконна намеса, не може да продължи полета към летище, съгласно чл. SERA1101 от Регламент № 923/2012, той трябва да се стреми да продължи полета по зададената пътна линия на зададеното крейсерско ниво, докато уведоми орган за ОВД или навлезе в район с радарно или ADS-B покритие.

Чл. 49. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Когато ВС, обект на незаконна намеса, е принудено да напусне зададената пътна линия или зададеното крейсерско ниво, без да може да установи комуникация с органите за ОВД, командирът на ВС трябва, доколкото е възможно:

1. (доп. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) да се опита да излъчи предупреждения на работната или аварийната УКВ честота и други подходящи честоти с изключение на случаите, когато безопасността на полета изисква друго; друго оборудване (транспондери, линии за предаване на данни и др.) трябва да бъде използвано, когато от това има полза и обстоятелствата го позволяват;

2. да продължи полета на ниво, което се различава от определените за полети по ППП крейсерски нива:

а) (изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.) с 300 m, когато ВС се намира над полетно ниво (ешелон) 410, или

б) (изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.) със 150 m, когато ВС се намира под полетно ниво (ешелон) 410.

Раздел VIII

Прехват

Чл. 50. Прехватът по смисъла на тази наредба не включва прехващане и съпровождане на търпящо бедствие ВС, изпълняван по негово искане.

Чл. 51. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) Въздухоплавателно средство, което е навлязло без разрешение във въздушното пространство на Република България или е нарушило правилата на полети, или е без държавен регистрационен отличителен знак, или не се подчини на указанията на органите за ОВД, се счита за нарушител и се принуждава да кацне съгласно изискванията на чл. 62, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване.

(2) Прехват на ВС се извършва само в случаите по ал. 1 при спазване на правилата, указани в приложение № 4.

Чл. 52. Държавно ВС, изпълняващо прехват на гражданско ВС, е длъжно стриктно да прилага визуалните сигнали съгласно т. 5 на приложение № 4.

Чл. 53. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Глава трета

ПРАВИЛА ЗА ВИЗУАЛНИ ПОЛЕТИ

Чл. 54. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 55. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 55а. (Нов - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 56. (Изм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 1.10.2014 г.) (1) Нощни полети по ПВП се използват само при излитане, кацане и полети по летищния кръг.

(2) Изпълнението на нощни полети по ПВП се разрешава за вертолети, изпълняващи полети за специални операции по смисъла на чл. 4, параграф 1 от Регламент № 923/2012.

(3) Полетите по ПВП/ОПВП на вертолети с летателни характеристики от класове 1 и 2, изпълняващи специални операции по смисъла на чл. 4, параграф 1 от Регламент № 923/2012, се изпълняват при стойности на видимост и разстояние до облаците, равни на или по-големи на метеорологичните минимуми, дадени в приложение № 5 за началната фаза на полета и по маршрута. Когато по време на полета по маршрута метеорологичните условия се влошат до стойности под посочените минимална височина на долната граница на облаците или минималната видимост, вертолети, сертифицирани за изпълнение само на полети при визуални метеорологични условия, прекъсват изпълнението на полета. Вертолети, оборудвани и сертифицирани за полети при метеорологични условия за полети по прибори, могат да прекъснат изпълнението на полета или да преминат в полет, изпълняван по правилата за полети по прибори, ако полетният екипаж има подходяща квалификация.

Чл. 57. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 58. (1) (Доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., изм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) Полетите по ПВП над промишлени обекти и гъстонаселени райони, както и над райони с големи струпвания от хора, на височина, по-малка от 300 m (1000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус 600 m, са забранени. По изключение такива полети се

допускат за вертолетите с летателни характеристики от класове 1 и 2, изпълняващи специални операции по смисъла на чл. 4, параграф 1 от Регламент № 923/2012, в следните случаи:

1. когато въздухоплавателни средства изпълняват полет в съответствие с процедури, определени за публикуван маршрут за полети;

2. когато определени типове вертолетите изпълняват полет, който ще позволи в случай на аварийна ситуация да изпълнят кацане, без да застрашат живота на хора или имущество на земната или морската повърхност.

(2) Изключения по ал. 1 се допускат, когато се изпълнява излитане или кацане или има разрешение от ГД ГВА.

Чл. 59. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 60. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 61. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 62. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Глава четвърта

ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ

Раздел I

Общи правила за полети по прибори

Чл. 63. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 64. (1) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(3) 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.

Чл. 65. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел II

Правила за полети по прибори в контролирано въздушно пространство

Чл. 66. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 67. (Доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Раздел III

Правила за полети по прибори извън контролирано въздушно пространство

Чл. 68. (1) (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(2) (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

(3) Изискванията по ал. 1 и 2 не възпрепятстват използването на набор в крейсерски режим от ВС, изпълняващи полет със свръхзвукова скорост.

Чл. 69. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

Чл. 70. Екипажът на ВС, изпълняващо полет по ППП извън контролирано въздушно пространство, е длъжен да докладва за местоположението си съгласно чл. 43 в случаите, когато се изисква:

1. да представи полетен план съгласно чл. 28;

2. да прослушва непрекъснато речевата комуникация "въздух - земя" по съответния комуникационен канал и установи, когато това е необходимо, двустранна радиовръзка със съответния орган за ОВД, осигуряващ полетно- информационно обслужване съгласно чл. 69.

Чл. 71. (1) Въздухоплавателни средства, ползващи консултативно обслужване на въздушното движение по време на полет по ППП в определено консултативно въздушно пространство, са длъжни да спазват изискванията на глава втора, раздел VI и да поддържат двустранна комуникация с органа, осигуряващ консултативното обслужване.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) В случаите по ал. 1 полетният план и промените в него не са предмет на разрешения по контрол на въздушното движение.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

2. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

3. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

4. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) "ADS-C споразумение. ADS-C agreement" е план за предаване на ADS-C доклади, който определя условията за предаване на ADS-C докладите (т.е. данните, изисквани от органа за обслужване на въздушното движение, и честотата на предаване на ADS-C докладите, които трябва да бъдат съгласувани преди началото на предоставяне на обслужване на въздушното движение).

Обменът на информацията за условията на споразумението между наземните системи и въздухоплавателните средства се осъществява посредством контракт или серия от контракти.

5. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

6. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

7. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

8. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

9. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

10. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

11. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

12. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

13. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

14. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

14а. (Нова - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

15. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

16. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

17. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

18. (Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

19. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
20. (Отм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.).
21. (Отм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.).
22. (Отм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.).
23. "Зона за летищно движение. Aerodrome traffic zone" е въздушно пространство с определени размери, установено около летище за предпазване на летищното движение.
24. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
25. (Отм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.).
26. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
27. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
28. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
29. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
30. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
31. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
32. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
33. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
34. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
35. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
36. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
37. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
38. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
39. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
40. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
41. "Летищен контролиран район. Terminal control area (ТМА)" е контролиран район, установяван обикновено в място на събиране на трасета за обслужване на въздушното движение в околностите на едно или няколко големи летища.
42. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
43. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
44. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
- 44а. (Нова - ДВ, бр. 97 от 2001 г., изм., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
45. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
46. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
47. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
48. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
49. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
50. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
51. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
52. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
53. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
54. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
55. (Доп. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
56. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).
57. "Орган. Unit" е термин, използван за обозначаване на персонала, който осъществява съответния вид обслужване.

58. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

59. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

60. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

61. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

62. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

63. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

64. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

65. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

66. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

67. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

68. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

69. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

70. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

71. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

72. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

73. "Полетно ниво (Ешелон). Flight level" е повърхност на постоянно атмосферно налягане, измервано с барометричен висотомер, отнесена към установената стойност на налягане 1013.2 hPa (хектопаскала) и отделена от други такива повърхности посредством определени интервали от налягане. Барометричният висотомер се калибрира в съответствие със стандартна атмосфера, като при поставяне на:

а) QNH показва абсолютна височина;

б) QFE показва относителна височина над опорната QFE точка;

в) 1013.2 hPa обозначава полетно ниво.

Термините "относителна височина" и "абсолютна височина" означават приборни, а не геометрични относителни и абсолютни височини.

74. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

75. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

76. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

77. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

78. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

79. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

80. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

81. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

82. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

83. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

84. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

85. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

86. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

87. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

88. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

89. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

90. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

91. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

92. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) "Разрешение по контрол на въздушното движение (КВД разрешение). Air traffic control clearance" е дадено на въздухоплавателно средство

разрешение да действа съгласно условия, определени от орган за контрол на въздушното движение. За удобство терминът "КВД разрешение" се заменя с термина "разрешение", когато се използва в съответния контекст. Терминът "разрешение" може да се употребява с обозначаване на етапите от полета, към които се отнася - "за рулиране", "за излитане", "за отлитане", "за полет по маршрут", "за подход" или "за кацане".

93. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

94. (Изм. - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

95. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

96. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

97. "Регионално споразумение за въздушна навигация. Regional air navigation agreement" е израз, който се отнася обикновено до споразумение, утвърдено от Съвета на ИКАО, по предложение на регионално съвещание по въздушна навигация.

98. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

99. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

100. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

101. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

102. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

103. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

104. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г., бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

105. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

106. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

107. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

108. (Изм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.) "Трасе за обслужване на въздушното движение (ОВД). ATS route" е определен маршрут, предназначен за направляване на потока въздушно движение с цел осигуряване обслужването на въздушното движение. Терминът "трасе за ОВД" се използва за обозначаване в съответните случаи на "въздушно трасе", "консултативно трасе", "контролирано трасе" или "неконтролирано трасе", "схема за долитане" или "схема за отлитане" и т. н. Трасето за ОВД се определя от съответните технически параметри, включващи индекс за обозначаване, пътна линия към/от основни точки (пътни точки), разстояние между основните точки, изисквания за доклад, както и определената от ГД ГВА минимална безопасна абсолютна височина.

109. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

110. (Отм. - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

111. (Отм. - ДВ, бр. 97 от 2001 г.).

112. (Нова - ДВ, бр. 94 от 2005 г., отм., бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.).

113. (Нова - ДВ, бр. 94 от 2005 г.) "Полет с увеличена продължителност. ETOPS" е полет на самолет с два газотурбинни двигателя, при който полетното време с крейсерска скорост при един неработещ двигател (в стандартни атмосферни условия и спокоен въздух) от точка на маршрута до подходящо резервно летище превишава 60 min.

114. (Нова - ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) "Зонална навигация. Area navigation (RNAV)" е метод за навигация, който позволява на въздухоплавателното средство да изпълнява полет по всяка желана траектория в границите на зоната на действие на наземни или орбитални навигационни средства или в границите, определени от възможностите на автономни средства, или при комбинация от двете.

Зоналната навигация включва както навигацията, основана на експлоатационните характеристики (Performance Based Navigation PBN), така също и други операции, които не покриват определението за навигацията, основаваща се на експлоатационните характеристики.

115. (Нова – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) "Планински район" е район с променлив релеф, където разликата във височините на терена превишава 900 m (3000 ft) в радиус от 18.5 km (10.0 NM).

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Тази наредба се издава на основание чл. 16а, т. 6 и чл. 49, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване.

§ 2а. (Нов – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) С тази наредба се въвеждат изискванията на Приложение № 2 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, издание 10 от м. юли 2005 г., с всички изменения до Поправка № 42.

§ 3. (Доп. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) Главният директор на ГД ГВА дава указания по приложението на наредбата, Регламент № 923/2012, актовете за неговото изменение и допълнение, както и свързаните с него приемливи средства за съответствие (Acceptable means of compliance) и инструктивни материали за прилагане (Guidance Materials).

§ 4. Наредбата влиза в сила от 29.IV.1999 г.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

към Наредбата за изменение и допълнение на
Наредба № 2 от 1999 г. за правилата за полети
(ДВ, бр. 97 от 2001 г., в сила от 24.01.2002 г.)

§ 22. (1) Навсякъде в наредбата думите "ГД РВД" се заменят с думите "органите за УВД".

(2) Навсякъде в наредбата: думите "обслужване по контрол" се заменят с думата "управление"; думите "обслужване по КВД" се заменят с "УВД"; думите "КВД" се заменят с "УВД"; думата "контрол" се заменя с "управление"; думата "контрола" се заменя с "управлението"; думите "летищната контролна кула" се заменят с "КУЛАТА"; думите "летищна контролна кула" се заменят с "КУЛА"; думите "Сборника за аеронавигационна информация" се заменят със "Сборника за аеронавигационна информация и публикация".

(3) Навсякъде в наредбата съкращенията, обозначаващи мерни единици, се заменят, както следва:

"м" с "m"; "км" с "km"; "км/ч" с "km/h"; "мин." с "min"; "сек." със "s"; "г/кв. см" с "g/cm²"; "МХц (MHz)" с "MHz".

.....

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

към Наредбата за изменение и допълнение на
Наредба № 2 от 1999 г. за правилата за полети
(ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.)

§ 75. С тази наредба се осигуряват мерки на национално ниво за прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 година за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно

аеронавигационните услуги и процедури и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (Регламент № 923/2012), както и на стандартите и препоръките от Анекс 2 на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за провеждане на полети в обслужваното въздушно пространство на Република България.

§ 76. Наредбата влиза в сила от 4 декември 2014 г. с изключение на § 53 относно чл. 56, който влиза в сила от 1 октомври 2014 г.

Приложение № 1

към чл. 10

(Изм. – ДВ, бр. 97 от 2001 г.,
в сила от 24.01.2002 г.,
попр., бр. 107 от 2001 г.,
изм., бр. 94 от 2005 г.,
отм., бр. 80 от 2014 г.,
в сила от 4.12.2014 г.)

Приложение № 2

към чл. 16

(Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г.,
в сила от 4.12.2014 г.)

Приложение № 3

към чл. 33 и 34

(Отм. – ДВ, бр. 80 от 2014 г.,
в сила от 4.12.2014 г.)

Приложение № 4

към чл. 51, 52 и 53

(Доп. – ДВ, бр. 80 от 2014 г.,
в сила от 4.12.2014 г.)

Прехват на граждански въздухоплавателни средства

1. Общи положения

1.1. За осигуряване на необходимата безопасност на въздушната навигация на гражданските ВС е задължително спазването на следните основни принципи:

- а) прехват на гражданско ВС се предприема само като последна мярка;
- б) ако се предприеме прехват, той се ограничава до идентифициране на ВС, с изключение на случаите, когато е необходимо ВС да бъде върнато на зададената пътна линия, да бъде изведено извън границите на въздушното пространство на Република България или извън забранена, ограничена или опасна зона, или да бъде принудено да извърши кацане на посочено летище;
- в) забранени са прехватите на граждански ВС с тренировъчна и учебна цел;
- г) насочването на прехванатото ВС и даването на свързана с това информация се извършва с помощта на радиотелефония, когато може да се установи радиовръзка;
- д) прехванато гражданско ВС се принуждава да кацне, когато определеното за целта летище отговаря на изискванията за безопасно кацане на съответния тип ВС;

е) забранена е употребата на оръжие срещу граждански ВС, изпълняващи полет по смисъла на чл. 3, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване.

1.2. (Доп. – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) С цел осигуряване на необходимата безопасност на въздушната навигация и ограничаване до минимум случаите на изпълнение на прехват за опознаване на гражданските ВС, в района на държавната граница трябва да се използва вторичен радар или ADS-B, доколкото това е практически възможно.

2. Маневриране за изпълнение на прехват

2.1. При маневриране за изпълнение на прехват трябва да се отчитат

следните фактори:

- а) ограниченията в летателните характеристики на гражданските ВС;
- б) необходимостта от поддържане на определена дистанция от прехващаното ВС с цел предотвратяване на опасността от сблъскване;
- в) необходимостта от избягване пресичането на траекторията на полета на гражданското ВС или изпълнение на маньовър по такъв начин, че турбулентната следа да представлява опасност, особено ако прехващаното ВС се класифицира като леко.

2.2. Маневриране за визуално опознаване

Визуално опознаване на гражданско ВС от прехващача се изпълнява, както следва:

а) Фаза I

Прехващачът приближава прехващаното ВС в задна полусфера. Прехващачът или водачът на прехващачата група заема позиция от лявата страна, малко по-високо и отпред спрямо прехващаното ВС, в границите на видимостта на пилота на прехващаното ВС и първоначално не по-близо от 300 m. Другите ВС

от

прехващачата група трябва да поддържат безопасно отдалечение от прехващаното ВС, като заемат позиция в задна полусфера над прехващаното ВС. След достигане на необходимата позиция и скорост и при необходимост се преминава към Фаза II.

б) Фаза II

Прехващачът или водачът на прехващачата група започва бавно сближение с прехващаното ВС до отдалечение не по-малко от абсолютно необходимото за получаване на нужната информация, като поддържа нивото си. Прехващачът или водачът на прехващачата група трябва внимателно да избягва причиняването на уплаха на екипажа и пътниците на прехващаното ВС, като има предвид, че маньоврите, приемани за нормални от прехващача, могат да бъдат възприети като опасни от пътниците и екипажа на гражданското ВС. Другите ВС от прехващачата група трябва да поддържат безопасно отдалечение от прехващаното ВС. След завършване на процедурата по опознаване прехващачът се отдалечава от прехващаното ВС съгласно Фаза III.

в) Фаза III

Прехващачът или водачът на прехващачата група започва бавно отдалечаване с плавно пикиране. Другите ВС от прехващачата група трябва да поддържат безопасно отдалечение от прехващаното ВС и да се присъединят към водача.

2.3. Маневриране за указване на предназначението на полета

2.3.1. След изпълнение на маньоврите за опознаване, описани във Фаза I и Фаза II, ако се счита, че е необходима намеса в навигацията на прехващаното ВС, прехващачът или водачът на прехващачата група заема позиция от лявата страна малко по-високо и отпред спрямо прехващаното ВС, позволяваща на пилота на прехващаното ВС да наблюдава подаваните визуални сигнали.

2.3.2. Командирът на прехващача е длъжен да се увери, че командирът на прехващаното ВС е разбрал за прехвата и потвърждава подаваните сигнали. Ако опитите да се привлече вниманието на командира на прехващаното ВС с помощта на сигналите, описани в т. 5, са неуспешни, могат да се използват други методи за подаване на сигнали за тази цел, включително, като крайна мярка, визуалният ефект, получаван при включване на форсажа, като не се създава опасност за прехващаното ВС.

2.4. Допустимо е поради метеорологични условия или релефа на местността прехващачът или водачът на прехващачата група да заеме позиция от дясната страна малко по-високо и отпред спрямо прехващаното ВС. В този случай командирът на прехващача е длъжен да предприеме всички необходими мерки, така че прехващачът да бъде наблюдаван постоянно от командира на прехващаното ВС.

3. Насочване на прехванато ВС

3.1. Насочването на прехванатото ВС и даването на свързана с това информация се извършват посредством радиотелефония, ако може да се установи радиовръзка.

3.2. Насочване на прехванато ВС се изпълнява така, че насочваното ВС да не попадне в условия, при които видимостта може да бъде под изискваната за полет при ВМУ, и така, че изискваните маневри от прехванатото ВС да не увеличават вече съществуващата заплаха за безопасността на полета, в случаите когато летателно-техническите характеристики на прехванатото ВС са влошени.

3.3. В изключителни случаи, когато прехванатото ВС се принуждава да кацне, се спазват следните изисквания:

а) определеното за кацане летище да отговаря на изискванията за безопасно кацане на съответния тип ВС, особено ако това летище не се използва от граждански ВС;

б) местността в района на летището да е подходяща за полет по кръга, подход и минаване на втори кръг;

в) прехванатото ВС да има достатъчен запас от гориво за достигане до летището;

г) за прехванато гражданско транспортно ВС ПИК на определеното за кацане летище да има дължина, еквивалентна на не по-малко от 2500 m дължина на ПИК, разположена на средното морско равнище;

д) за кацане, когато това е възможно, се определя летище, за което е публикувана подробна информация в Сборника за аеронавигационна информация и публикация.

3.4. Когато гражданско ВС се принуждава да кацне на непознато летище, е необходимо да му се предостави достатъчно време за подготовка за кацане, като се има предвид, че само командирът на гражданското ВС има право да вземе решение за безопасността на кацането по отношение на дължината на ПИК и масата на ВС към този момент.

3.5. Особено важно е цялата необходима информация за изпълнението на безопасен подход и кацане да бъде предадена на прехванатото ВС посредством радиотелефония.

4. Действия на екипажа на прехванатото ВС

4.1. Екипажът на ВС, прехванато от друго ВС, е длъжен незабавно да:

а) изпълнява инструкциите на прехващача, да интерпретира и отговаря на визуалните сигнали съгласно т. 5;

б) уведоми при възможност съответния орган за ОВД;

в) направи опит да установи радиовръзка с прехващачото ВС или със съответния орган за управление на прехвата, като се обади на аварийната честота 121.5 MHz и съобщи позивната си и вида на полета; в случай че не може да установи контакт и ако е възможно, да повтори това съобщение на аварийната честота 243 MHz;

г) постави режим А, код 7700, ако ВС е оборудвано с транспондер, освен когато е получило други инструкции от съответния орган за ОВД;

д) (нова – ДВ, бр. 80 от 2014 г., в сила от 4.12.2014 г.) ако ВС е оборудвано с ADS-B или ADS-C, избере съответната функционалност за бедствие,

ако е налична, освен когато е получило други инструкции от органа за ОВД.

4.2. Когато инструкциите, получени по радиото от друг източник, противоречат на тези, подавани от прехващача посредством визуални сигнали, командирът на прехванатото ВС е длъжен незабавно да поиска разяснение, като

същевременно спазва визуалните инструкции, подавани от прехващача.

4.3. Когато инструкциите, получени по радиото от друг източник, противоречат на тези, подавани от прехващача посредством радиотелефония, командирът на прехванатото ВС е длъжен незабавно да поиска разяснение, като същевременно спазва инструкциите, подавани от прехващача по радиото.

5. Визуални сигнали за използване при прехват

5.1. Спазването на указаните по-долу сигнали е задължително за прехващача и прехващаното ВС, като командирът на прехващача е длъжен да следи за сигнали, подавани от прехващаното ВС, указващи, че то се намира в състояние на спешност или бедствие.

5.2. Сигнали, подавани от прехващача, и отговори от прехванатото ВС

Значение на сигнала	Сигнал, подаван от прехващача	Значение на сигнала	Отговор, даван от прехванатото ВС
Вие сте прехванат, следвайте ме	Денем и нощем: Прехващачът, заел позиция отпред, като правило вляво и над прехванатото ВС (или вдясно, ако прехванатото ВС е хеликоптер), разклаща крилото и мига с навигационните светлини на неравни интервали (и със светлините за кацане при хеликоптери). След получаване на потвърждение изпълнява бавен хоризонтален завой наляво (при прехват на хеликоптер надясно), заемайки необходимия курс за следване	Разбрано, изпълнявам	Денем и нощем: Разклащане на крилото, мигане с навигационните светлини на неравни интервали и следване на прехващача
Можете да продължите полета си	Денем и нощем: Рязък маньовър за отклоняване от прехванатото ВС, състоящ се от изпълняван в набор завой на 90° и повече, без пресичане на правлението на полета на прехванатото ВС	Разбрано, изпълнявам	Денем и нощем: Разклащане на крилото
Кацнете на това	Денем и нощем: Пускане на колесника,	Разбрано, изпълнявам	Денем и нощем: Пускане на

	летище	включване на фаровете за кацане и прелитане над ПИК в посока на кацането (ако прехванатото ВС е хеликоптер, се прелита над площадката за кацане на хеликоптери) . Ако прехващачът е хеликоптер, се изпълнява подход за кацане и зависване в близост до площадката за кацане		колесника, включване на фаровете за кацане и следване на прехващача и ако след прелитане на ПИК или площадката за кацане на хеликоптери се счита, че кацането е безопасно, се изпълнява кацане
--	--------	---	--	--

5.3. Сигнали, подавани от прехванатото ВС, и отговори от прехващача

Значение на сигнала	Сигнал, подаван от прехванатото ВС	Значение на сигнала	Отговор, даван от прехващача
Определен от Вас летище не отговаря на типа ВС	Денем и нощем: Прибиране на колесника и мигане с фаровете за кацане при прелитане над ПИК или площадката за кацане на хеликоптери на височина над 300 m (1000 ft), но не по-високо от 600 m (2000 ft) (за хеликоптери - над 50 m (170 ft), но не по-високо от 100 m (330 ft) спрямо превишението на летището и изпълнение на кръг над ПИК или площадката за кацане на хеликоптери	Разбрано, следвайте ме	Денем и нощем: Ако е необходимо прехванатото ВС да следва прехващача до запасно летище, прехващачът прибира колесника и използва сигналите от серия 1
		Разбрано, можете да продължите полета си	Ако е взето решение за освобождаване на прехванатото ВС, прехващачът използва сигналите от серия 2
Не мога да изпълня	Денем и нощем: Включване и изключване на всички светлини на равни интервали, но по начин, предотвратяващ объркването с "мигане"	Разбрано	Денем и нощем: Използване на сигналите за прехващача от серия 2
Състояние на бедствие	Денем и нощем: Мигане с всички	Разбрано	Денем и нощем: Използване на

		светлини на неравни интервали		сигналите за прехващача от серия 2
--	--	-------------------------------	--	------------------------------------

6. Радиообмен по време на прехват

6.1. Органът за управление на прехвата и командирът на прехващача при изпълнение на прехват са длъжни да:

а) направят опит да установят двустранна радиовръзка с прехващаното ВС на общ език на честота 121.5 MHz, като за позивна използват

"INTERCEPT CONTROL/КОМАНДЕН ПУНКТ", "INTERCEPTOR/ПРЕХВАЩАЧ (позивна)" и

"INTERCEPTED AIRCRAFT/ПРЕХВАНАТО ВС";

б) установят контакт с прехващаното ВС с помощта на съответния орган за ОВД при неуспешен опит за установяване на радиовръзка на честота 121.5 MHz.

6.2. Когато при изпълнение на прехват е установена двустранна радиовръзка, но е невъзможно използване на общ език, предаването на инструкциите, потвърждаването им, както и предаването на съществена информация се осъществяват чрез използване на изразите и произношението, указани по-долу, като всяка фраза се предава двукратно.

Фрази, използвани от прехващача			Фрази, използвани от прехванатото ВС		
фраза	произношение *	значение	фраза	произношение*	значение
CALL ПОЗИВНА	<u>КОЛ</u> <u>СА-ЙН</u>	Каква е позивната Ви?	CALL SIGN (...) ** ПОЗИВНА (...)	<u>КОЛ</u> <u>СА-ЙН</u> (...)	Моята позивна (...)
FOLLOW СЛЕДВАЙ Е	<u>ФОЛ-ЛОУ</u>	Следвайте ме	WILCO ИЗПЪЛНЯВА М	<u>УИЛ-КО</u>	Разбра изпълнявам
DESCEND СНИЖАВА	<u>ДИИ-СЕНД</u>	Снижавайт е за кацане	CAN NOT НЕ МОГА	<u>КЕН</u> <u>НОТ</u>	Не мога изпълня
YOU LAND КАЦНЕТЕ	<u>Ю ЛААНД</u>	Кацнете на това летище	REPEAT ПОВТОРЕТЕ	<u>РИ-ПИИТ</u>	Повторете командата
PROCEED ПРОДЪЛЖ	<u>ПРО-СЕЕД</u>	Можете да продължите полета си	AM LOST ЗАГУБИХ ОРИЕНТИРО ВКА	<u>АМ ЛОСТ</u>	Неизвестно о местоположение
			MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Търпя неизгодна ситуация

			БЕДСТВИЕ		бедствие
			HIJACK*** ОТВЛИЧАНЕ	<u>ХАЙ-ДЖЕК</u>	ВС е обект на незаконна намеса
			LAND (...) КАЦАНЕ (...)	ЛААНД (...)	Разрешете кацане на ... (обозначе ние мястото)
			DESCEND СНИЖЕНИЕ	ДИИ- <u>СЕНД</u>	Разрешете сnižение

* При произнасяне на думите в тази колона се набляга на подчертаните срички.

** Позивната, която се предава, е тази, използвана в радиообмена с органите за ОВД и за обозначаване на полета на ВС в полетния план.

*** Понякога е нежелателно или обстоятелствата не винаги позволяват да се използва тази фраза.

7. Координация между органа за управление на прехвата и органа за ОВД
За осигуряване органа за ОВД с пълна информация за развитието на ситуацията и изискваните от прехванатото ВС действия задължително се поддържа непосредствена координация между органа за управление на прехвата и органа за ОВД за времето на всички фази на прехвата на гражданско ВС или ВС, което може да бъде гражданско.

Приложение № 5

към чл. 56, ал. 3

(Ново – ДВ, бр. 80 от 2014 г.,

в сила от 4.12.2014 г.)

Метеорологичните минимуми за вертолети с летателни характеристики от класове 1 и 2 при изпълнение на специални операции			
2 пилоти		1 пилот	
През деня			
Долна граница на облаците	Видимост	Долна граница на облаците	Видимост
500 ft и повече	Съгласно приложимите минимуми на правилата за визуални полети за въздушното	500 ft и повече	Съгласно приложимите минимуми на правилата за визуални полети за въздушното

	пространство		пространство
499 – 400 ft	1000 m (*)	499 – 400 ft	2000 m
399 – 300 ft	2000 m	399 – 300 ft	3000 m
През нощта			
Долна граница на облаците	Видимост	Долна граница на облаците	Видимост
1200 ft (**)	2500 m	1200 ft (**)	3000 m
(*) По време на полета по маршрута се допуска спадане на видимостта за къси периоди до 800 m, когато земята се вижда и вертолетът маневрира със скорост, която дава възможност навреме да се види всяко препятствие, за да се избегне сблъскване.			
(**) По време на полета по маршрута долната граница на облаците за къси периоди може да спада до 1000 ft.			