

ПРОЦЕДУРА

за долитане, отлитане и прелитане на въздухоплавателни средства (ВС)

в района на летища,

на които не се предоставя обслужване на въздушното движение (ОВД).

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Във въздушно пространство клас „G“, всички въздухоплавателните средства (ВС) следва да се самосепарират, като използват принципа **Виждам и Заобикалям (See and Avoid)**. Някои летища не предлагат обслужване на въздушното движение (ОВД), докато други предлагат различни нива на ОВД. Важно е пилотите да разбират обхвата на различните услуги и свързаните с тях процедури и отговорности.
- 1.2. Настоящата процедура се отнася за оператори и пилоти на ВС, които изпълняват полети в районите на летищата, на които не се предоставя обслужване на въздушното движение.
- 1.3. Процедурата е разработена в допълнение към правилата за полети описани в РЕГЛАМЕНТ (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 не елиминира отговорността на пилотите за избягване на опасни сблизения във въздуха.
- 1.4. Обхватът на тази процедура е в рамките на публикуваните летищните зони за полети (ЛЗП) / air traffic zone (ATZ) или там където няма такава, в рамките на 8 NM от контролната точка на съответните летища, намиращи се във въздушно пространство клас „G“ и на височина до 2500 ft AGL.
- 1.5. Описаната по-долу процедура се изпълнява, когато на летището не е налично ОВД или е в извън работното време на органа за ОВД.
- 1.6. Летища, на които не се предоставя ОВД, могат да обслужват, както полети по правилата за прибори (ППП/IFR), така и полети по правилата за визуални полети (ПВП/VFR) полети или комбинация от двете, както е описано по-долу:
 - ВС от авиацията с общо предназначение;
 - държавни ВС.
- 1.7. Пилотите при планиране на полет следва да се запознаят с правилата за полети и възможните типове ВС опериращи на даденото летище, на което не се предоставя ОВД. Пилотите трябва да са осведомени за общите опасности, свързани с изпълнението на оперативни задачи, като например изисквания за сепарация за избягване на сблъскване и турбулентност от спътната струя, както е описано по-долу.
- 1.8. Пилотите, когато планират полета, следва да се запознаят с условията за провеждане на полети на летището за кацане и да получат предварително съгласие за кацане на даденото летище от оператора/собственика на летището, като се свържат с него по телефона или по електронната поща на адресите, публикувани в Сборника за АИП (когато е приложимо).
- 1.9. При провеждане на полети на летища, на които не се предоставя ОВД, се препоръчва използването на „стандартни“ процедури за изпълнение на полети по летищния кръг, както и непрекъснато предаване на задължителните радио съобщения описани в тази процедура.

- 1.10. Пилотите трябва задължително да поддържат прослушване на радиовръзката, когато извършват полети с ВС, оборудвани с радиостанция.
- 1.11. Летищата, на които не се предоставя ОВД, където се изисква наличието на радиостанция на борда на ВС, са публикувани в Сборника за АИП. Информация за всички изключения може да бъде получена от летищния оператор на даденото летище и/или чрез проверка на валидните съобщения NOTAM.

2. ДЕЙСТВИЯ НА ПИЛОТИТЕ ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В ЛЗП/АТЗ ИЛИ В ОКОЛНОСТТА НА ЛЕТИЩА, НА КОИТО НЕ СЕ ПРЕДОСТАВЯ ОВД

- 2.1. При започване на полет, пилотите трябва задължително да включат всички външни светлини на ВС, когато има монтирани такива.
- 2.2. Пилотите, трябва да прослушват определената за даденото летище радио честота, когато летят в радиус 8 NM до летището или когато планират да навлязат или прелетят през въздушното пространство на дадена ЛЗП/АТЗ.
- 2.3. Пилотите, във всички случаи, когато ВС е оборудвано с транспондер, трябва задължително да включат транспондера и поставят дискретен код 7000 или друг код, назначен от органите за обслужване на въздушното движение (ОВД).
- 2.4. Преди да извършват полети, на което и да е летище, на което не се предоставя ОВД, пилотите трябва да се убедят, че то е подходящо за тяхната летателна експлоатация, като се запознаят с публикацията за летището в Сборника за АИП и NOTAM съобщенията, да се съобразят със собственото ръководство по летателна експлоатация на ВС, както и препоръките и указанията на оператора/собственика на летището.
- 2.5. При планиране на полет пилота/командирът на ВС следва да се запознае с Плана за използване на въздушното пространство и зоните, в които се изисква наличието на транспондер и радиовръзка.
- 2.6. Пилота на ВС следва да установи радио комуникация:
- на публикуваната радиочестота за дадената ЛЗП/АТЗ,
 - на честота (Traffic Advisory Frequency) 130.850 MHz, когато не е налична публикувана радиочестота, или
 - на честота 124.0 MHz, 5 (пет) минути преди ВС да навлезе във военна летищна зона за полети ВЛЗП/МАТЗ.

Забележка: *Без наличието на работещо радио оборудване, навлизането и прелитането през военна летищна зона за полети (ВЛЗП/МАТЗ) се забранява.*

- 2.7. Полетите по маршрут във въздушно пространство клас „G“ извън ЛЗП/АТЗ, се изпълняват на височина не по-малка от **500 ft/150 m AGL** (над земната повърхност).

Забележка: *Следва да се отчита, че до 400 ft /120 m AGL са разрешени полети на безпилотни летателни средства/системи.*

3. ВИДОВЕ ВЪЗДУШНО ДВИЖЕНИЕ В ЛЕТИЩНИТЕ ЗОНИ ЗА ПОЛЕТИ НА ЛЕТИЩАТА, НА КОИТО НЕ СЕ ПРЕДОСТАВЯ ОВД.

- 3.1. Летищата, на които не се предоставя ОВД, могат да приемат всички типове ВС и всички видове операции (ВС с турбовитлови и двигатели с вътрешно горене, безмоторни ВС, мотопарапланери и мотоделтапланери, вертолети, автожири, свръхлеки ВС, балони и други), съгласно характеристиките на летището. Това

многообразие представлява редица потенциални рискове за безопасността, които се намаляват чрез приемането на стандартен кодекс за поведение и добър летателен професионализъм.

- 3.2.** Операции с безмоторни ВС в ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 3.2.1. На аеронавигационните карти в районите/зоните в които ще се извършват полети с безмоторни ВС, същите се изобразяват със символ обозначаващ „*планер*“, а на летищата на които се извършват полети/операции с безпилотни ВС, операциите се описват в Сборника за АИП или за тях се издава специално NOTAM съобщение.
- 3.2.2. Операциите с безмоторни ВС могат да се извършват от нормални писти, свързани с дадено летище, или от съседни площадки в границите на дадено летище. Безмоторните ВС могат да бъдат изстреляни с помощта на различни методи, включително теглене със самолет, теглене с превозно средство, самостоятелно задвижване и стартиране с помощта на лебедка. Във всички случаи превозните средства и хората могат да работят на или в района на пистите, които се използват.
- 3.2.3. Операциите с лебедки могат да се извършват на всяко летище или в друга определена точка и да изстрелват безмоторни ВС до височини до 2000 фута над земното равнище. Пилотите трябва да са наясно със стоманените въжета на лебедките до тези нива, особено когато прелитат над летището, и да проверяват за NOTAM съобщенията за актуална, специфична оперативна информация.
- 3.2.4. Безмоторните ВС, които кацат на активната писта, може да не са в състояние да дават път на други ВС. На летища както с операции с безмоторни ВС, така и с операции с вертолети, пилотите на вертолети трябва да следват стандартните схеми на организация на въздушното движение, за да избегнат безмоторни ВС, които могат да летят по модифицирани схеми на въздушното движение.
- 3.3.** Операции с парашути/планери в ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 3.3.1. На аеронавигационните карти в районите/зоните в които ще се извършват парашутни скокове/полети с планери, същите се изобразяват със символ обозначаващ „*парашут*“, а на летищата на които се извършват парашутни скокове/операции с планери, операциите се описват в Сборника за АИП или за тях се издава специално NOTAM съобщение.
- 3.3.2. Свободното падане на парашутистите е невъзможно със сигурност да бъде забелязано. Поради тази причина пилотите следва да изпълняват публикуваните процедури и правила за долитане или отлитане от/до летища, на които се изпълняват парашутни скокове или да заобикалят активираните зони за извършване на парашутни скокове.
- 3.3.3. Пилотите, изпълняващи полети с ВС за операции с парашути:
- във въздушното пространство от клас „G“ извън летищната зона за полети (ЛЗП/АТЗ), могат да извършват полети само в предварително резервирани зони;
 - в дадена ЛЗП/АТЗ, следва да предават по радиото на радиочестотата на съответното летище, публикувана в Сборника за АИП или когато няма такава, следва да предават по радиото на общата консултативна честота за полетна информация **130.850 MHz**.
- 3.3.4. Информацията от пилота на ВС за операции с парашути е от съществено значение, за да се осигури безопасността на полети в тези зони.

- 3.3.5. Операции с вертолети и автожири в ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 3.3.6. Преди осъществяването на полет в ЛЗП/АТЗ, пилотите следва да се запознаят с публикацията в Сборника за АИП за дадената зона.
- 3.3.7. Пилотите изпълняващи полети с вертолети могат да изпълнят полет с долитане или отлитане в различни посоки до/от летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 3.3.8. Пилотите на вертолети могат да изберат да:
- летят по летищния кръг, както летят ВС с неподвижно крило; или
 - летят по траектория различна от летищния кръг на височина 500 ft над превишението на летището, но само при условие, че площадката за кацане е извън летателната писта и нестандартният кръг не пресича продължението на оста на пистата за излитане и кацане (ПИК).
- 3.3.9. Пилотите на вертолетите, при излитане, могат след отлепване и достигане на безопасна височина да се завъртят към направлението си на отлитане, при условие че това е безопасно да се направи.
- 3.3.10. Пилотите на вертолетите, при долитане и при кацане, на маркирана вертолетна площадка или подходяща чиста зона извън летателната писта, трябва да избягват потока от ВС с неподвижно крило.
- 3.3.11. Пилотите на вертолетите следва да избягват друго въздушно движение по летищния кръг по всяко време.
- 3.3.12. Пилотите на ВС различни от вертолети следва да са наясно, че при някои операции с вертолети единственото подходящо място за кацане е пистата.
- 3.3.13. Вертолетите и автожири, обикновено летят по-бавно от ВС с неподвижно крило и могат да подхождат за кацане под по-стръмни ъгли. Както от вертолетите, така и от автожири следва да се очаква да тренират кацания с неработещ двигател (авторотации), които включват подход по много стръмна траектория и висока скорост на снижение.
- 3.3.14. Пилотите на вертолети и автожири, като имат предвид, че операциите с вертолети и автожири могат да бъдат разнообразни и гъвкави, следва да гарантират, че чрез радиостанцията, когато е налична, същите наблюдават, информират се и ще информират другите ВС в района, в които летят за тяхното местоположение и намерения.
- 3.4.** Операции с много малки ВС за развлекателни полети, моторни планери и други малки ВС с неподвижно крило, които летят в крейсерски режим с максимална скорост до 55 kt в ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 3.4.1. Летищният кръг се изпълнява на височина 500 ft (петстотин фута) 150 m (сто и петдесет метра) над контролната точка на летището (КТЛ). Пилотите на ВС по тази точка, трябва да имат предвид, че полетите с вертолети също се изпълняват на височина на полета по кръга 500 ft / 150 m.
- 3.4.2. Включването в летищния кръг е също на височина от 500 ft AGL
- 3.4.3. Пилотите на много малки ВС за развлекателни полети, моторни планери и други малки ВС с неподвижно крило, които летят в крейсерски режим, трябва да знаят, че:
- използваните от тях ВС са трудни за забелязване, особено от по-бързите и по-големите ВС;

- по-бързите и по-големите ВС създават значителна турбулентност от спътната струя, която може да бъде изключително опасна за същите;
- по-бързите и по-големите ВС не могат да забавят скоростта си до тази на техните ВС;
- по-бързите и по-големите ВС преди да навлязат в района на ЛЗП/АТЗ, могат да извършват полет със скорост до 250 kt

3.5. Операции с балони в ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.

- 3.5.1. На аеронавигационните карти в районите/зоните, в които ще се извършват полети с балони, същите се изобразяват със символ обозначаващ „балон“, а на летищата, на които се извършват операции с балони, операциите се описват в Сборника за АИП или за тях се издава специално NOTAM съобщение.
- 3.5.2. Пилотите на балони, когато навлизат или изпълняват полети в ЛЗП/АТЗ, следва да излъчват на определени интервали местоположението и намеренията си на съответната честота.
- 3.5.3. Пилотите на балоните опериращи в района на ЛЗП/АТЗ могат да подхождат към дадено летище от различни посоки и на различни височини, за да се възползват от променящите се посоки на вятъра. Всички пилотите изпълняващи полети в дадения район на ЛЗП/АТЗ трябва да са наясно, че балонът може да променя посоката си доста бързо, докато се спуска.

3.6. Тренировъчни операции в ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.

- 3.6.1. Много летища се използват за тренировъчни цели от всички видове ВС. Пилотите изпълняващи полети в ЛЗП/АТЗ на тези летища, трябва да бъдат нащрек за нестандартни операции от ВС изпълняващи тренировъчни полети за обучение в района, някои от които могат да бъдат пилотирани от пилоти с малко часове нальот, както и от обучаеми пилоти.
- 3.6.2. В посочените случаи по т.4.7.1, когато е възможно, пилотите следва да се опитат да се запознаят с позивните на ВС за обучение и да бъдат изключително внимателни, за да избегнат каквато и да е конфликтна ситуация, чрез повтаряне на предаваните радиосигнали или да поискат потвърждение от другото ВС, когато не са сигурни за неговите намерения.

3.7. Операции на държавни ВС в ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.

- 3.7.1. Всички пилоти, трябва да имат предвид, че пилотите на държавните ВС, могат да извършват полети на което и да е летище, на което не се предоставя ОВД, понякога използвайки нестандартни процедури. Големите военни ВС могат също да изпълняват полети на по-ниски нива отколкото подобни граждански ВС, като военни ВС със скорост до 250 kt, могат да изпълняват полети на нива, по-ниски от ВС от авиацията с общо предназначение, т.е. по ниски от 500 ft (150 m) AGL.

3.8. Летищни работи на летателното поле на летищата, на които не се предоставя ОВД.

- 3.8.1. Пилотите, които отлитат от или долитат за кацане към дадено летище, на което не се предлага ОВД, трябва да знаят, че на летателното поле могат да се изпълняват различни ремонтни дейности.
- 3.8.2. Летищният оператор, на летище на което не се предлага ОВД, не е длъжен да издава NOTAM съобщение за незначителна поддръжка или ремонт, при условие че пистата за излитане и кацане може да се освободи и да се върне в годност за експлоатация след 10 минути.

3.8.3. Когато летището е затворено, поради работи на летателното поле, следва да бъде издадено съответното NOTAM съобщение. Такова NOTAM съобщение следва да бъде издадено не по-късно от 24 часа предварително преди започване на съответните дейности.

4. ОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В ЛЗП/ATZ НА ЛЕТИЩАТА НА КОИТО НЕ СЕ ПРЕДОСТАВЯ ОВД

4.1. Пилотите на ВС от авиацията с общо предназначение, трябва да имат предвид, че летищата с писти за излитане и кацане с дължина 1200 m или повече, могат да се изпълняват полети с ВС различни от категория „А“, както и от ВС с турбовитлови и реактивни двигатели. Данните за пистите за излитане и кацане и техните характеристики са публикувани в Сборника за АИП на Р. България.

4.2. Пилотите на ВС от авиацията с общо предназначение с ВС различни от категория „А“ следва да прелитат летищата, на които не се предоставя ОВД на височина равна или по-голяма от 3000 ft (900 m) над превишението на КТЛ.

4.3. Всички пилоти, извършващи полети в ЛЗП/ATZ на дадено летище, следва да имат предвид, че на даденото летище могат да се извършват полети от всякакъв тип ВС.

4.4. Опасности при провеждане на излитания и кацания по посока на вятъра на летищата, на които не се предоставя ОВД.

4.4.1. Излитането или кацането по посока на вятъра не се препоръчва като стандартна процедура. Пилотите трябва да използват направлението на пистата, осигуряващо излитане или кацане срещу вятъра.

4.4.2. Пилотите трябва да извършват полети в рамките на ограниченията, предписани в Ръководството по летателна експлоатация за даденото ВС.

4.4.3. Пилотите трябва да вземат предвид следните опасности, когато планират излитане или кацане по посока на вятъра:

а) силата на вятъра: над земната повърхност, може да бъде значително по-силна, отколкото показва ветропоказателя;

б) възможност за срез на вятъра при излитане:

- ✓ необходима е по-висока пътна скорост за отлепване от земята; и
- ✓ изисква се по-голяма дистанция за излитане; и
- ✓ изисква се по-малък ъгъл на набор на височина; и
- ✓ намалява се височината за прелитане над препятствията; и
- ✓ в случай на аварийно кацане право напред, опирането при кацане ще бъде при по-висока пътна скорост.

в) възможност за срез на вятъра при кацане:

- ✓ необходима е по-висока пътна скорост за опиране при кацане; и
- ✓ изисква се по-голяма дистанция за кацане.

4.5. Опасности от нарушение на сепарация между излитащи и кацащи ВС на летищата, на които не се предоставя ОВД.

4.5.1. Когато едно ВС, излита непосредствено зад друго ВС, пилотите трябва да се придържат към нормите за сепарация, когато са публикувани в Сборника за АИП и/или да изпълняват следното:

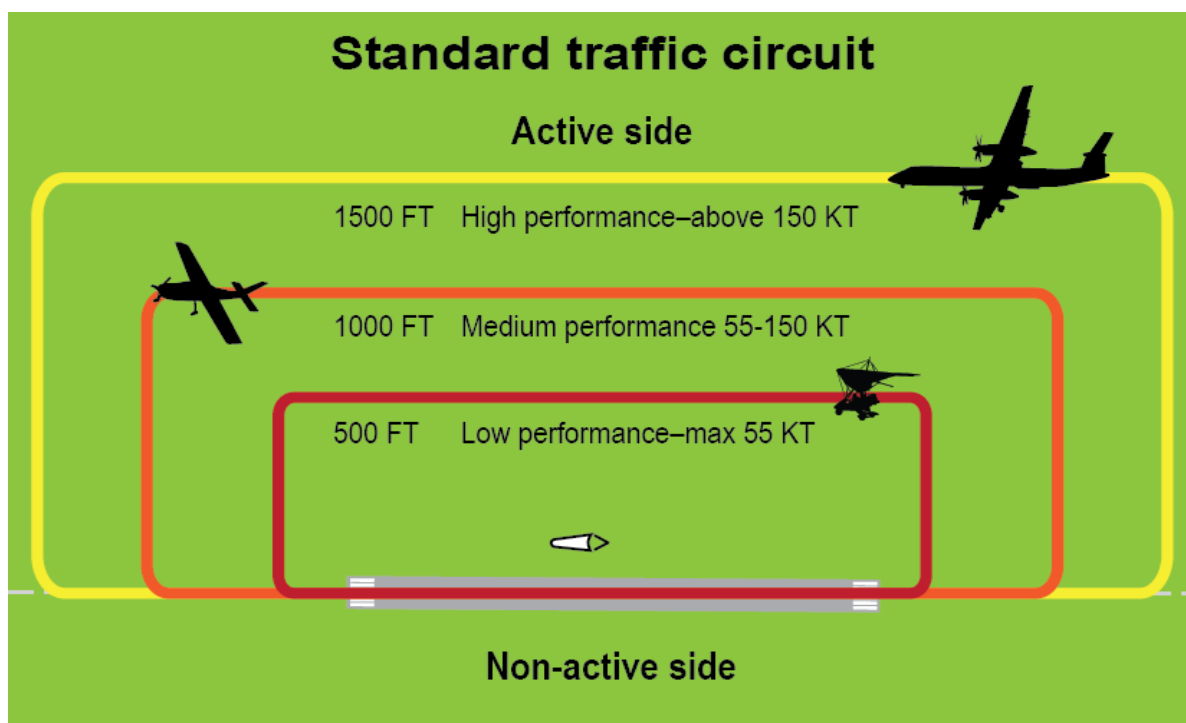
- ✓ изчакайте докато излитащото пред Вас ВС е започнало завой; и
 - ✓ изчакайте докато излитащото пред Вас ВС се е отдалечило поне на разстояние 1800 m от ПИК; или
 - ✓ ако вашето ВС и излитащото имат максимално излетно тегло (MTOW) равно или по-малко от 2000 kg, излитащото пред Вас ВС се е отдалечило поне на разстояние 600 m от ПИК.
- 4.5.2. Кацащите ВС, не следва да продължават подхода за кацане след прага на ПИК, докато:
- а) Предходното излитащо ВС не е започнало завой или е изминало разстояние от началото на ПИК, на което кацащото ВС ще завърши своя пробег след кацане и има достатъчно разстояние за безопасно маневриране в случай на неуспешен подход за кацане;
 - б) Предходното кацащо ВС е освободило ПИК.
- 4.5.3. Пилотите трябва да бъдат особено бдителни, когато използват неактивната ПИК, за да се гарантира, че те не създават опасност за ВС използващо активната ПИК. Обратно, пилотите, използващи активната ПИК, трябва да гарантират, че ВС, извършващи полет на друга неактивна ПИК са останали на предишните позиции или са се пренасочили към активната ПИК, преди да започнат излитане или кацане.
- 4.6.** Опасности от турбулентна следа и срез на вятъра в района на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 4.6.1. Спътната струя се произвежда от всички ВС и предизвиканата турбулентност може да бъде изключително опасна. По-малките ВС трябва да са наясно, че големите ВС произвеждат спътната струя със силна турбулентност, а големите ВС с реактивен двигател произвеждат спътната струя с екстремна турбулентност.
- 4.6.2. Вертолетите от всички размери образуват при полет вихри пред вертолета, подобни на тези, образувани от ВС с неподвижно крило. Вертолетите в режим на висене или вертолетите с бавно рулиране по въздуха, създават струя от носещото витло, която може да представлява опасност за всички ВС, които са в близост до вертолета.
- 4.6.3. Пилотите на малки ВС трябва да избягват да извършват полети в близост до вертолети.
- 4.6.4. Пилотите на вертолети трябва да избягват да извършват полети в близост до паркирани или рулиращи ВС.
- 4.7.** Опасности от неспазване на сепарацията в летищния кръг в ЛЗП/ATZ на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 4.7.1. Най-опасната зона за неспазване на сепарации и реализиране на опасни сближения е в рамките на ЛЗП/ATZ, или там където няма такава, в рамките на 8 NM от контролната точка на съответните летища, намиращи се във въздушно пространство клас „G“ и на височина до 2500 ft AGL, както и особено ако се провеждат подходи по прибори в момент, когато видимостта е намалена (от облаци, дим или мъгла), но ВМУ условията съществуват под слоя с лоша видимост.
- 4.7.2. Най-важно е всички пилоти да поддържат добра ситуационна ориентация при полети в ЛЗП/ATZ или там където няма такава, в рамките на 8 NM.
- 4.7.3. Пилотите на долитащи ВС трябва да сведат до минимум разсейването вътре в пилотската кабина. Пътниците трябва да бъдат информирани да не разсейват пилота, освен ако не съществува непосредствена опасност.

- 4.7.4. Пилотите трябва да са запознати с плана на летището и да са установили публикуваните радиочестоти, така че вниманието им да може да бъде насочено извън ВС. Пилотите трябва да са нащрек, да се оглеждат за други ВС, да поддържат прослушване на радиочестотата и да реагират по подходящ начин на съответните предавания. Пилотите трябва да предават на радиочестотата своите намерения, като извършват стандартно предаване за местоположението си, както и да предават други съобщения в случай на необходимост или в интерес на безопасността.
- 4.7.5. Пилотите трябва да имат предвид, че повечето опасни сблизения се случват при изпълняване на втория завой или в крайния етап от подхода за кацане, т.е. на финала. През това време има много разсейвания, включително конфигуриране на ВС, изпълнение на дейностите описани в контролните списъци, настройка на оборудването и осъществяване на радио комуникация. Навременното изпълнение на контролните списъци и промените в конфигурацията ще помогне да се сведе до минимум разсейването.
- 4.7.6. На летища, на които се провеждат операции с безмоторни ВС, както и операции с вертолети, пилотите на вертолетите трябва да следват стандартните схеми на организация на въздушното движение, за да избегнат безмоторни ВС, които летят по модифицирани схеми.
- 4.7.7. Пилотите, които имат съответната квалификация могат да изпълняват подходи по прибори, когато видимостта е намалена (от облаци, дим или мъгла), но ВМУ условията съществуват под слоя с лоша видимост. В тези ситуации е възможно на пилота, извършващ подход по прибори през облаци, внезапно да се натъкне на ВС, изпълняващо полет по ПВП в летищния кръг.
- 4.7.8. Очаква се пилотите на ВС, да предават по радиостанцията намерението си да изпълнят подход по прибори или визуален подход/полет по летищния кръг, като информацията, която би била полезна за всички ВС, включва типа, позицията и намеренията за полета на ВС.
- 4.7.9. Пилотите, изпълняващи полети съгласно ПВП, трябва да помнят своята отговорност да останат в ясно небе и да поддържат видимост по време на полета в съответствие с критериите за Визуални метеорологични условия (ВМУ/VMC), както са описани в Сборника за АИП.
- 4.8.** Опасности от прилагане на подходи по прибори в ЛЗП/ATZ на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 4.8.1. Пилотите, които желаят да осъществяват практикуване на подходи по прибори при ВМУ/VMC, трябва да бъдат особено бдителни за други ВС в летищния кръг, за да избегнат възпрепятстване на потока от въздушно движение.
- 4.8.2. Пилотите не трябва да практикуват подходи по прибори при ВМУ без дублиращ пилот, когато възнамеряват да разчитат само на приборите на въздухоплавателното средство.

5. СТАНДАРТНИ ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОЛЕТИ ПО ЛЕТИЩНИЯ КРЪГ В ЛЗП/ATZ НА ЛЕТИЩАТА НА КОИТО НЕ СЕ ПРЕДОСТАВЯ ОВД.

- 5.1.** Посока на летищния кръг на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 5.1.1. На всички летища, на които не се предоставя ОВД, стандартният летищен кръг се изпълнява с леви завой, освен когато е указано друго в публикацията за даденото летище в Сборника за АИП.

- 5.1.2. Направлението на активната ПИК се избира така, че кацанията и излитанията обикновено се извършват срещу вятъра.
- 5.1.3. Стандартният летищен кръг на летищата, на които не се предоставя ОВД, за които няма публикация в Сборника за АИП, се изпълнява на различни височини и скорости, с което се осигурява и вертикална сепарация, както е указано на схемата по-долу:



5.1.4. **Забележка:** *На летищата, за които има публикация в Сборника за АИП, летищният кръг се изпълнява на височините и със скоростите, както е указано в публикацията.*

5.2. Отлитане от летищата, на които не се предоставя ОВД.

5.2.1. Въздухоплавателното средство, трябва да отлети от зоната на летищния кръг, като продължи по един от участъците от маршрута от стандартния летищен кръг или набере височина, за да отлети над летището. Въздухоплавателното средство обаче не трябва да изпълнява даден завой, летейки срещу посоката на летищния кръг, освен ако ВС не е напълно извън зоната на летищния кръг и не съществува конфликтна ситуация при въздушното движение. Обикновено това ще бъде най-малко 3 морски мили от края на пистата за излитане, но може да бъде по-малко за ВС с високи летателно-технически характеристики за набиране на височина. Във всички случаи дистанцията трябва да се основава на осведомеността на пилота за въздушното движение и способността на ВС да набира височина над и извън зоната на летищния кръг.

5.2.2. **Внимавайте с ВС, влизащи в летищния кръг чрез препоръчителната процедура за прелитане, както с тези които набират височина, за да отлетят над летището.**

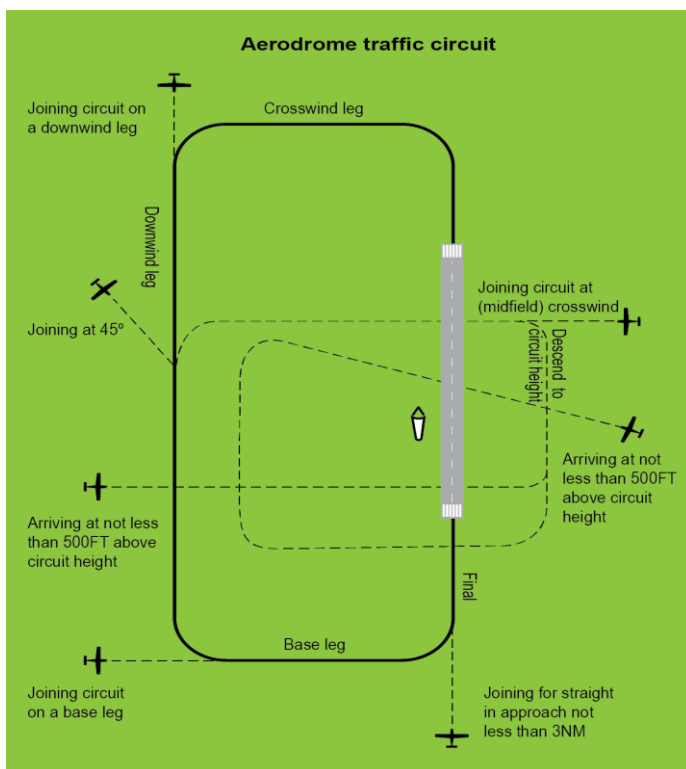
5.2.3. По време на начално набиране на височина след излитане, първият завой трябва да е подходящ за летателно-техническите характеристики на ВС, но във всеки случай не по-малко от 500 фута (150 метра) над височината на КТЛ, така че да заеме височината на полета по кръга при изпълнение на втория завой. Пилотите могат да променят размера на летищния кръг в зависимост от:

- летателно-техническите характеристики на въздухоплавателното средство; и
- изисквания към РЛЕ на ВС; и

в) стандартната оперативна процедура за полети с даденото ВС; и

г) други съображения за безопасност.

5.2.4. Пилотите при долитане към дадено летище, следва да се включат в кръга за кацане в както е указано на схемата по-долу:



5.3. Краен участък от подхода за кацане (финален етап) на летищата, на които не се предоставя ОВД.

5.3.1. Последният завой за излизане на правата за кацане трябва да бъде:

а) завършен на разстояние и височина, които са общи за всички операции на конкретното летище; и

б) съизмерим със скоростта по летищния кръг за ВС от същия тип.

В) Във всеки случай последният завой за излизане на правата за кацане трябва да бъде завършен на поне 500 фута (150 метра) над превишението на летището. Това трябва да даде достатъчно време на пилота, за да се увери, че ПИК е свободна за кацане. Това също ще даде достатъчно време за по-голямата част от ВС да стабилизират подхода и да кацнат.

5.4. Процедури за долитане към летищата, на които не се предоставя ОВД.

5.4.1. Когато даден пилот не е запознат с процедурите за долитане на дадено летище или не е запознат със скоростта и посоката на вятъра, или не е запознат с използваното направление на ПИК, трябва да се изпълни процедурата за долитане с прелитане над летището. Пилотът трябва да прелети над летището или да го облети, на най-малко 500 фута (150 метра) над височина за полет по летищния кръг, т.е. 2 000 фута (600 метра) или повече над превишението на летището.

5.4.2. След като пилота определи използваното направление на ПИК, същият трябва да насочи ВС към точка, която е изцяло извън летищния кръг (*обикновено неактивната страна на летищния кръг, т.е. противоположната страна на кръга*), преди да се снижи до надморската височина на летищния кръг, приложима за летателно-

техническите характеристики на ВС (виж. схемата в т.6.2.4.).

- 5.4.3. **Забележка:** *Пилотите не трябва да се снижават над активната страна на летищния кръг, поради трудността да видят - и да бъдат видени от – ВС намиращи се непосредствено под траекторията на полета им.*
- 5.4.4. Пилотите на вертолети и на свръхлеки ВС с ниски летателно-технически характеристики и роторни ВС с типична скорост около 55 kt, след като са установили използваното направление на ПИК и когато долитат от неактивната страна на ПИК следва да прелитат над средната част на ПИК на височина 500 фута (150 метра) над КТЛ. Това ще намали до минимум риска от конфликтна ситуация с ВС с по-високи летателно-технически характеристики или по-бързи ВС.
- 5.4.5. Въздухоплателните средства, различни от тези по т.6.4.4, които долитат и се снижават от неактивната страна на летищния кръг, следва да заемат височината на полетите по кръга и следва да пресекат линията съвпадаща с осевата линия на ПИК между центъра на ПИК и точката на набиране на безопасна височина при излитане или преди начало на завоя след излитане.
- 5.4.6. Въздухоплателните средства, различни от тези по т.6.4.4, които долитат и се снижават от неактивната страна на летищния кръг, трябва да се присъединят към кръга на полети под ъгъл около 45 градуса в точка приблизително средата на участъка между 2-рия и 3-тия завой на полета по кръга (downwind leg), при това следва да дадат път на ВС, които вече изпълняват полет по летищния кръг.
- 5.4.7. В участъка между втори и трети завой по кръга на полети (downwind leg), приложимата надморската височина на летищния кръг трябва да се поддържа до началото на третия завой, освен ако това не доведе до нестабилен подход поради изискванията за летателно-технически характеристики на ВС.
- 5.4.8. Позицията за изпълняване на третия завой по кръга на полети, обикновено е там, където ВС е под ъгъл приблизително на 45 градуса от прага на пистата. По време на полетите между 3-ти и 4-ти завой (base leg), пилотите трябва да наблюдават въздушното пространство за ВС намиращи се на финалната права (на финала) или са започнали излизане на финалната права за кацане.
- 5.4.9. Когато са на финалната права за кацане, пилотите трябва да се убедят, че ПИК е свободна и ще остане такава до тяхното кацане.
- 5.5.** Подходи за кацане от права на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 5.5.1. Подходите за кацане от правата не са препоръчителна стандартна процедура.
- 5.5.2. Горното правило не изключва възможността пилотите да извършват подходи за кацане от правата, само ако са изпълнени определени условия. Пилотите, които решат да изпълнят даден подход за кацане от правата, трябва да го направят само, когато той не нарушава или противоречи на въздушното движение в летищния кръг.
- 5.5.3. Пилота, който извършва подход за кацане от правата, следва да направи път на всяко друго ВС, установило се и вече изпълняващо полет по летищния кръг.
- 5.5.4. Пилота, който планира да извърши подход за кацане от правата, следва да определи използваемото направление на ПИК, както и скоростта и посоката на вятъра, като получи информацията от:
- а) автоматична метеорологична станция; или летищна информационна метеорологична станция; или
 - б) автоматично летищно информационно обслужване; или

- в) летищно полетно-информационно обслужване; или
 - г) други ВС, които в момента изпълняват полети на летището; или визуални индикации, ако информацията не може да бъде определена по един от горните начини.
- 5.5.5. Пилотите също трябва да се уверят, по друг начин, за годността за експлоатация на ПИК на летището и други опасности, които обикновено се обозначават с маркировки в съседство с индикатора за вятъра.
- 5.5.6. При извършване на подход за кацане от правата, ВС трябва да излезе на финалния участък от подхода за кацане на не по-малко от 3 морски мили от прага на ПИК.
- 5.5.7. Пилотите, които извършват подход за кацане от правата, трябва да спазват следното:
- а) не трябва да започват подход за кацане от правата към ПИК, когато същата се използва от ВС, които вече изпълняват полет по летищния кръг;
 - б) за поддържане на стабилен подход, в рамките на 3 морски мили от прага на ПИК следва да изпълняват малки корекции на скоростта и траекторията на полета;
 - в) транспондърът на ВС, както и външните светлини на ВС (в случай че са монтирани такива), следва да бъдат включени и да останат включени, докато ВС не кацне и не освободи ПИК.
- 5.6.** Влизане в летищния кръг, в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (Base Leg) на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 5.6.1. Пилотите трябва да не забравят, че най-чести са следните видове инциденти при влизане в летищния кръг, в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (Base Leg), както и при преминаване на втори кръг:
- а) извършване на кацане по посока на вятъра, което е в пряк конфликт с другите ВС използващи направлението на ПИК срещу вятъра;
 - б) при преминаване на втори кръг със закъснение, поради други ВС или превозни средства на ПИК;
- в) кацане на затворена ПИК или на затворено летище.
- 5.6.2. Навлизането в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (base leg) не е стандартна процедура. Препоръчва се пилотите да навлизат в летищния кръг в участъка от маршрута между втория и третия завой (downwind leg) от външната страна под 45 градуса или от вътрешната страна след като пресичат линията съвпадаща с осевата линия на ПИК между центъра на ПИК и точката на набиране на безопасна височина при излитане или преди начало на завоя след излитане.
- 5.6.3. Независимо от препоръката в т.5.6.2., пилотите, които изберат да навлязат в участъка от маршрута между третия и четвъртия завой (base leg), трябва да го направят само ако:
- а) са определили:
 - посоката и скоростта на вятъра; и
 - използваната ПИК; и
 - посоката на летищния кръг; и
 - наличието на препятствия по пистата; и
 - годността за експлоатация на летището и пистата; и
 - б) правят път на други ВС изпълняващи полети по летищния кръг и гарантират, че пилота на ВС може безопасно да навлезе в участъка от маршрута между третия и

четвъртия завой (base leg);

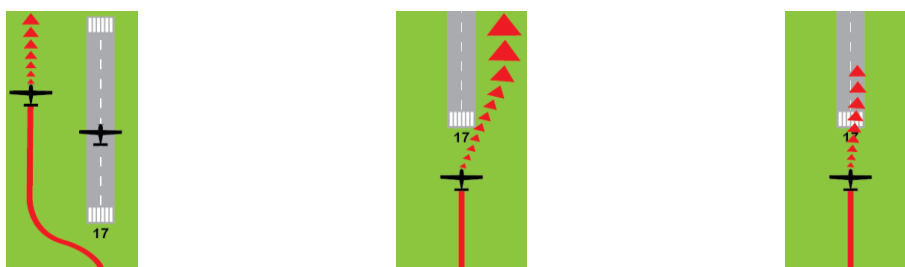
в) предават по радиостанцията своите намерения.

5.6.4. Когато пилотът не може да изпълни разпоредбите на т.6.6.3., следва да прелети над летището и да се снижи към неактивната страна на летищния кръг.

5.7. Минаване на втори кръг на летищата, на които не се предоставя ОВД.

5.7.1. Пилот, който избере да прекрати кацането, трябва да маневрира, така че да поддържа визуален контакт и безопасна дистанция от другите ВС и да се присъедини отново в летищния кръг, когато е безопасно да направи това.

5.7.2. Минаването на втори кръг може да включва маневриране надясно, наляво или поддържане на осевата линия на ПИК в зависимост от въздушното движение, посоката на летищния кръг и особеностите на релефа и местността, за да се наблюдава ПИК, както е показано на схемата по-долу:



5.8. Полети по маршрут с прелитане през ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД.

5.8.1. Пилотите, които предпочитат техния маршрут на полет да минава през ЛЗП/АТЗ на летищата, на които не се предоставя ОВД, за намаляване на риска или други цели, трябва да избягват прелитането над летището, но когато планират да прелетят през зоната на летището следва да го направят на височина минимум 2500 ft над КТЛ. В останалите случаи спазват описани по-горе процедури.

5.8.2. Данните за ЛЗП/АТЗ са публикувани в Сборника за АИП.

5.9. Полет с неработещо или отсъстващо радио оборудване на борда на ВС на летищата, на които не се предоставя ОВД.

5.9.1. На летища, на които не се предоставя ОВД, където се изисква наличието на радиостанция на борда, се позволява продължаване на кацането или отлитането „без радиостанция“ или „неработеща радиостанция“, само при определени обстоятелства.

5.9.2. В случай на отказала или повредена радиостанция по време на полета по маршрута или по време на полета по летищния кръг, пилота може да продължи да подхожда за кацане на даденото летище, при условие че:

а) светлините за кацане на ВС и транспондерът са включени, когато са налични; и

б) пилотът изпълнява процедурата за прелитане или за влизане в летищния кръг.

5.9.3. Пилотите могат да отлетят от дадено летище с негодно за експлоатация радио оборудване на ВС и да лети към друго летище за ремонт, при условие че светлините за кацане и избягване на опасни сблизения и транспондера, когато са налични на ВС и са включени.

5.9.4. Пилотите могат да отлетят от летището с негодно за експлоатация радио оборудване на ВС и да изпълнят полета до другото летище за ремонт, при условие че на летището за кацане няма планирани мероприятия и летището е уведомено предварително преди

излитането.

- 5.9.5. Въздухоплавателното средство „без радио оборудване“ при полет в зони или в ЛЗП/АТЗ на летищата, за които се изисква наличието на такова оборудване, трябва да се експлоатира, само при:
- а) наличието на ВМУ и полета се изпълнява само през деня; и
 - б) полета се планира да долети или да отлети под ескорт на друго ВС което е оборудвано с радиостанция.
- 5.9.6. **Забележка:** *Пилота на оборудваното с радиостанция ВС трябва да маневрира и да държи ВС без радио оборудване на безопасно разстояние, както и да поддържа визуален контакт с него по всяко време на полета.*
- 5.9.7. Въздухоплавателното средство с „отказало радио оборудване“ при полет в ЛЗП/АТЗ, за които се изисква наличието на такова оборудване, пилотът трябва да следи визуалните знаци разположени на летището или визуалните и светлинни знаци подавани от дежурните на летището, ако има такива.
- 5.10.** Полети нощем по кръга на полети на летищата, на които не се предоставя ОВД.
- 5.10.1. Разрешава се провеждането на полети нощем по кръга на летища, на които не се предоставя ОВД, само при наличието на светлини на ПИК.
- 5.10.2. Операциите за полети, нощем по кръга на полети, изискват повишена бдителност на пилота, като:
- а) полети нощем по кръга, за тренировъчни цели, следва да се провеждат на височина равна или повече от 1000 фута (300 метра) над КТЛ на летището; и
 - б) пилотите на ВС, имащи намерение да изпълнят полет през нощта по ПВП, трябва да се подготвят за полета като се запознаят с публикацията в Сборника за АИП, за работното време на летището и дали са разрешени такива полети и летището има ли съответното оборудване.

6. РАДИО КОМУНИКАЦИИ

6.1. Правила за радио комуникации

- 6.1.1. Всички екипажи на ВС трябва да прослушват определената за даденото летище честота, когато летят в близост до летища, на които не се предоставя ОВД,
- 6.1.2. Някои летища, на които се предоставя ОВД, работят на непълно работно време. Извън работното време за предоставяне на ОВД, на тези летища се прилагат оперативните процедури, както на летище на което не се предоставя ОВД, на определената честота за даденото летище
- 6.1.3. За всички летища, на които не се предоставя ОВД, може да се използват препоръките на други пилоти на общата консултативна честота 130.850 MHz или на препоръките на дежурният в Центъра за полетно информационно обслужване (ЦПИ) на честота 130.600 MHz, относно наличната информация за ветровете, времето и известния трафик.
- 6.1.4. Слушайте, преди да говорите. Когато двама пилоти предават едновременно, честотата се блокира, което се изразява в шумно пицене. Освен това, може да получите ценна информация, когато слушате разговорите на другите пилоти по радиото.

- 6.1.5. Пилотите на ВС, без стационарни радиостанции, е желателно да използват преносим предавател в натоварените летища, на които не се предоставя ОВД. Това е част от основно оборудване за осигуряване на безопасността на полетите.
- 6.1.6. Пилотите на ВС следва да спазват следните две златни правила за радио комуникация на летища, на които не се предоставя ОВД:

7. *Бъдете конкретни*

- 7.1. Когато предавате, започнете със съобщаване името на летището, след това кажете типа на Вашето ВС (Skyhawk, Cherokee, Bonanza, и т.н.) и първата буква/цифра и последните две букви/цифри от регистрацията на ВС.
- 7.2. Пилотите на самоделни и други ВС, в категория „експериментални“ следва да идентифицират своите самолети като “експериментални”. Има огромна разлика в характеристиките между Lancair и Baby Ace. По същия начин силуетът на един тип ВС е напълно различен от силуета на друг тип ВС. За да се подпомогне идентификацията и предвидят полетните характеристики, следва всички съобщения при изпълнение на полет по кръг на полети, задължително да включват типа на ВС.

8. *Бъдете кратки*

- 8.1. Много по-важно е за пилотите да знаят какъв тип ВС пилотирате, отколкото да кажете изцяло позивната си. Знанието за типа на ВС ще помогне на другите пилоти да планират своята схема на полета спрямо Вас. Съкратената версия на Вашата позивна, отнема по-малко от ценното време във въздуха. Също така е по-лесно за другите пилоти да запомнят кратка позивна, ако трябва да поискат актуализация на Вашата позиция.
- 8.2. За избягване на неразбирателства използвайте пълната си позивна, когато чуете друго ВС с подобна позивна

9. *Забележка* Използването Фразата с искането: “Трафик в района, моля за информация” при завършване на първоначалният доклад за своята позиция е излишна/ненужна (предполага се, че всички чуваме и при всички случаи се оповестяваме сами) и това допринася до задръстване на честотата, и не трябва да се използва при никакви обстоятелства.

9.1. При полет от/до летище, на което не се предоставя ОВД е възможно пилоти на ВС, без радио оборудване да упражняват излитане/качане или полети по летищния кръг, или да упражняват подход по прибори, както е възможно и пилотите на вертолети или на безмоторни ВС да усъвършенстват своите умения и за извършват тренировки. Трябва да се има предвид, че не всички пилоти в района оповестяват своето местонахождение и намерения на определената за даденото летище честота, някои дори не поглеждат през прозореца.

9.2. Позивни за радио комуникации в рамките на публикуваните ЛЗП/АТЗ или там където няма такава, в рамките на зона с радиус 8 NM от КТЛ на летището намиращо се във въздушно пространство клас „G“ и по височина до 2500 ft AGL.

9.2.1. За осъществяване на радио-комуникациите се използват следните две позивни:

- **Трафик (*Traffic*); или**
- **Информация (*Information*)**

бща консултативна честота (Traffic Advisory Frequency) **130.850 MHz -позивна „TRAFFIC“**

- **130.850 MHz** е обща консултативна честота за полетна информация на летища, които нямат публикувана за даденото летище радио честота в Сборника за АИП.
- Честотата се използва задължително преди и в рамките на ЛЗП/АТЗ или преди и в рамките на 8 NM от контролната точка на съответните летища, намиращи се във въздушно пространство клас „G“ и на височина до 2500 ft AGL.
- Пилотът на ВС, 3 мин преди навлизането в ЛЗП/АТЗ следва да обяви своята позиция и намерения, като използва думата “traffic” след името на летището във въздушното пространство, в което ще навлезе.
- В района на ЛЗП/АТЗ на летища, на които има предоставена радиочестота, в извън работното време на органа предоставящ ОВД, задължително при разпространението на радио съобщения се използва позивната „TRAFFIC“, например „Lesново Traffic“.
- В допълнение, името на летището се повтаря след края на съобщението, за да се избегне объркване, когато две или повече летища са разположени близо едно до друго.

Летищно полетно информационно обслужване – ЛПИО

(Aerodrome flight information service AFIS)

позивна „INFORMATION“

- Летищно полетно информационно обслужване -ЛПИО (*Aerodrome Flight Information Service AFIS*) е полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване на летищното движение на дадено летище.
- ЛПИО е източник на информация, но не е контрол на въздушното движение (КВД).
- При ЛПИО се издават задължителни инструкции на ВС и превозните средства на маневрената площ на летището до предварителен старт.
- При ЛПИО не издават инструкции на ВС, когато са във въздуха, но може да се изискват доклади за местоположение и намерения в съответствие с публикацията за въздушното пространство на даденото летище.
- ЛПИО се осъществява на честотата, която е публикувана в Сборника за АИП, когато е в работното време на органа предоставящ ЛПИО, тогава се използва позивната “INFORMATION”, а в извън работното време се използва позивната „TRAFFIC“
- Позивните се изговарят след името на летището, например “Lesново Information” или в извън работно време на ЛПИО „Lesново Traffic“.
- Независимо от предоставянето на ЛПИО, изпълнението на безопасен полет и докладването на позицията, както и намеренията за полета в района на ЛЗП/АТЗ остават отговорност на пилота на ВС.

9.3. Препоръчителни радио съобщения за предаване на местоположението в района на летище, на което не се предоставя ОВД.

№	Обстоятелства, които задължително се съобщават в района на летища, на които не се предоставя ОВД	Пилотът предава съобщението
1	Пилотът има намерение да изпълни	Незабавно преди или по време на

	полет с цел излитане	рулирането
2	Пилотът има намерение да излезе на ПИК	Незабавно преди излизането на ПИК
3	Пилотът долита към летището	3 минути преди навлизането в ЛЗП/ATZ или там, където няма такива, не по-късно от 8 NM от КТЛ на съответното летище
4	Пилотът е готов да се включи в летищния кръг	Незабавно преди навлизане в летищния кръг
5	Пилотът има намерение да изпълни подход за кацане и кацане от права	На крайния участък за кацане (финала), но не по-късно от 3 NM от прага на ПИК
6	Пилотът има намерение да прелети през ЛЗП/ATZ, но не и да кацне	3 минути преди навлизане на ВС в ЛЗП/ATZ