Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiame dokumente pateikiamomis nuorodomis

►B

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 923/2012

2012 m. rugsėjo 26 d.

kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 281, 2012 10 13, p. 1)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►M1	2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/340	L 63	1	2015 3 6
►M2	2016 m. liepos 20 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1185	L 196	3	2016 7 21
►M3	2017 m. gegužės 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/835	L 124	35	2017 5 17
►M4	2020 m. vasario 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/469	L 104	1	2020 4 3
►M5	iš dalies pakeistas 2020 m. rugpjūčio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/1177	L 259	12	2020 8 10
►M6	2020 m. birželio 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/886	L 205	14	2020 6 29

pataisytas:

►C1 Klaidų ištaisymas, OL L 325, 2012 11 23, p. 19 (923/2012)

▼B

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 923/2012

2012 m. rugsėjo 26 d.

kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010

(Tekstas svarbus EEE)

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šio reglamento tikslas – nustatyti bendrąsias skrydžių taisykles ir veiklos nuostatas dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų, taikomas bendrajam oro eismui pagal Reglamentą (EB) Nr. 551/2004.

2. Šis reglamentas visų pirma taikomas oro erdvės naudotojams ir bendrojo oro eismo orlaiviams, jeigu jie:

a) skrenda į Sąjungą, Sąjungoje arba iš jos;

b) turi Sąjungos valstybės narės nacionalinius bei registracijos ženklus ir yra naudojami bet kurioje oro erdvėje, jeigu jie nepažeidžia valstybės, kurios jurisdikcijoje yra teritorija, virš kurios skrendama, paskelbtų taisyklių.

▼M2

3. Šis reglamentas taikomas ir valstybių narių kompetentingoms institucijoms, oro navigacijos paslaugų teikėjams, aerodromų eksploatuotojams, taip pat atitinkamam antžeminiam personalui, dalyvaujančiam orlaivių naudojimo veikloje.

4. Šis reglamentas netaikomas aviamodeliams ir žaisliniams orlaiviams. Tačiau valstybės narės užtikrina, kad būtų nustatytos nacionalinės taisyklės, kuriomis užtikrinama, kad aviamodeliai ir žaisliniai orlaiviai būtų naudojami taip, kad pavojus civilinės aviacijos saugai, asmenims, turtui ar kitiems orlaiviams būtų kuo mažesnis.

▼B

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1. tikslumas – apskaičiuotos arba išmatuotos vertės ir tikrosios vertės atitikties lygis;

▼M2

_____

▼B

3. konsultacinė oro erdvė – nustatytojo dydžio oro erdvė arba nustatytasis maršrutas, kuriuose teikiamos konsultacinės oro eismo paslaugos;

▼B

4. konsultacinis maršrutas – nustatytasis maršrutas, kuriame teikiamos konsultacinės oro eismo paslaugos;

5. akrobatinis skrydis – apgalvotai atliekami, su staigiais orlaivio padėties erdvėje pokyčiais, neįprasta padėtimi erdvėje arba neįprastais greičio pokyčiais susiję orlaivio manevrai, kurie nebūtini per įprastą skrydį arba kurių nebūtina mokyti asmenis, norinčius gauti licencijas ar kitas nei akrobatinio skraidymo kvalifikacijas;

6. aerodromas – bet kokia nustatyta sausumos ar vandens arba nejudančio, nejudančio jūroje esančio arba plūduriuojančio statinio zona (įskaitant visus pastatus, įrenginius ir techninę įrangą), kuri visa ar kurios dalis skirta naudoti orlaiviams atskristi, išskristi ir judėti paviršiumi;

7. aerodromo skrydžių valdymo paslaugos – aerodromo eismui reikalingos skrydžių valdymo paslaugos;

8. aerodromo skrydžių valdymo vadavietė – padalinys, teikiantis aerodromo eismui reikalingas skrydžių valdymo paslaugas;

9. aerodromo eismas – visas eismas aerodromo manevravimo lauke ir visi netoli aerodromo skrendantys orlaiviai. Netoli aerodromo skrendantis orlaivis – tai, be kitų orlaivių, į aerodromo eismo ratą įskrendantis arba iš jo išskrendantis orlaivis;

10. aerodromo eismo ratas – nustatyta skridimo trajektorija, kurios turi laikytis netoli aerodromo skrendantys orlaiviai;

11. aerodromo eismo zona – nustatytojo dydžio oro erdvė aplink aerodromą, skirta aerodromo eismui apsaugoti;

12. specialieji aviacijos darbai – orlaivio naudojimas specializuotoms paslaugoms teikti, pvz., žemės ūkio, statybų, fotografijos, aerofotografijos, stebėjimo ir patruliavimo, paieškos ir gelbėjimo, reklamos ore ir kt.;

13. oro navigacijos informacinis rinkinys (AIP) – valstybės arba jos pavedimu leidžiamas leidinys, kuriame skelbiama oro navigacijai svarbi ilgalaikė oro navigacijos informacija;

14. oreivystės judrioji radijo ryšio tarnyba – judrioji radijo ryšio tarnyba palaikyti ryšiui tarp oreivystės ir orlaivio radijo ryšio stočių arba tarp orlaivio radijo ryšio stočių, kurioms gali priklausyti ir gelbėjimo priemonių radijo ryšio stotys; nelaimės vietą žymintys radijo švyturiai, veikiantys nelaimės ir avarijos atvejams nustatytais radijo dažniais, taip pat gali būti priskiriami prie oreivystės judriosios radijo ryšio tarnybos;

15. oreivystės radijo ryšio stotis – oreivystės judriosios radijo ryšio tarnybos sausumos stotis. Tam tikrais atvejais oreivystės radijo ryšio stotis gali būti, pvz., laive arba ant platformos jūroje;

▼B

16. lėktuvas – jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji jėga skrendant atsiranda daugiausia dėl aerodinaminių reakcijų su paviršiais, kurie šiomis skrydžio sąlygomis išlieka nejudantys;

17. susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS) – nuo antžeminės įrangos nepriklausoma orlaivio sistema, kurios veikimas grindžiamas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklių signalais ir kuri pilotui teikia duomenis dėl orlaivių, kuriuose įmontuoti SSR atsakikliai, konfliktinės situacijos galimybę;

18. orlaivis – mašina, kuri atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus;

19. orlaivio adresas – unikalus 24 bitų derinys, kurį galima priskirti orlaiviui ir kuris naudojamas orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiui palaikyti, taip pat navigacijos ir apžvalgos tikslais;

20. stebėjimas iš orlaivio – vieno ar kelių meteorologinių elementų įvertinimas iš skrendančio orlaivio;

21. AIRMET informacija – meteorologijos biuro teikiama informacija apie nustatytus arba galimus meteorologinius reiškinius, galinčius pakenkti žemame lygyje vykdomų skrydžių saugai, maršrute, kuri dar neįtraukta į prognozę, pateiktą žemame lygyje atitinkamame skrydžių informacijos regione arba jo dalyje vykdomiems skrydžiams;

22. orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšys – abipusis ryšys tarp orlaivio ir žemės paviršiuje esančių stočių ar vietovių;

23. orlaivio ir antžeminių tarnybų valdymo radijo stotis – aviacinio nuotolinio ryšio stotis, kurios svarbiausia paskirtis – palaikyti ryšį, susijusį su orlaivio naudojimu ir valdymu konkrečiame rajone;

24. pranešimas iš oro – pranešimas iš skrendančio orlaivio, parengtas laikantis buvimo vietos, veiklos ir (arba) meteorologinės atskaitomybės reikalavimų;

▼M2

25. riedėjimas oru – sraigtasparnio arba orlaivio su vertikaliojo kilimo ir tūpimo funkcija (VTOL) judėjimas virš aerodromo paviršiaus; paprastai naudojamas žemės atoveikis, o antžeminis greitis yra mažesnis kaip 37 km/h (20 mazgų);

▼B

26. oro eismas – visi skrendantys arba aerodromo manevravimo lauke esantys orlaiviai;

▼M2

27. konsultacinės oro eismo paslaugos – konsultacinėje oro erdvėje teikiamos paslaugos, kuriomis siekiama, kiek įmanoma, užtikrinti orlaivių, skrendančių pagal skrydžių planus, parengtus laikantis skrydžių pagal prietaisus taisyklių (SPT), skirstymą;

▼M2

28. skrydžių valdymo tarnybos (SVT) leidimas – leidimas orlaiviui atlikti veiksmus skrydžių valdymo tarnybos nustatytomis sąlygomis;

▼B

29. skrydžių valdymo tarnybos nurodymai – skrydžių valdymo tarnybos duodami nurodymai, kuriais iš piloto reikalaujama imtis tam tikrų veiksmų;

30. skrydžių valdymo paslaugos – paslaugos, teikiamos siekiant:

a) neleisti susidurti:

1. orlaiviams; ir

2. manevravimo lauke esantiems orlaiviams su kliūtimis; ir

b) užtikrinti deramą oro eismo spartą ir palaikyti tvarkingą oro eismo srautą;

31. skrydžių valdymo tarnyba – bendroji sąvoka, galinti reikšti rajono skrydžių valdymo vadavietę, prieigų skrydžių valdymo vadavietę arba aerodromo skrydžių valdymo vadavietę;

32. oro eismo paslaugos – bendroji sąvoka, galinti reikšti skrydžių informacijos paslaugas, įspėjimo paslaugas, konsultacines oro eismo paslaugas, skrydžių valdymo paslaugas (rajono skrydžių valdymo paslaugas, prieigų skrydžių valdymo paslaugas arba aerodromo skrydžių valdymo paslaugas);

▼M2

33. oro eismo paslaugų (OEP) oro erdvės – raidėmis pažymėtos nustatytojo dydžio oro erdvės, kuriose galimi tam tikro tipo skrydžiai ir kurioms yra nustatytos oro eismo paslaugos ir orlaivių naudojimo taisyklės;

34. OEP pranešimų tarnyba – padalinys, įsteigtas pranešimams apie oro eismo paslaugas ir skrydžių planams, pateikiamiems prieš išskridimą, priimti;

34a. OEP stebėjimo paslauga – paslauga, tiesiogiai teikiama naudojant OEP apžvalgos sistemą;

35. OEP tarnyba – bendrasis terminas, galintis reikšti skrydžių valdymo tarnybą, skrydžių informacijos centrą, aerodromo skrydžių informacijos tarnybą arba oro eismo paslaugų pranešimų tarnybą;

▼B

36. oro kelias – skrydžių valdymo rajonas arba jo dalis, nustatyta kaip koridorius;

37. įspėjimo paslauga – paslauga, teikiama siekiant pranešti atitinkamoms organizacijoms apie orlaivius, kurių ieškoma ir kuriems reikalinga pagalba, ir prireikus padėti šioms organizacijoms;

▼M2

38. atsarginis aerodromas – aerodromas, į kurį orlaivis gali skristi, jei neįmanoma arba nepatartina tęsti skrydžio į paskirties aerodromą arba jame tūpti, ir kuriame yra būtinos tarnybos bei įranga, kuriame galima užtikrinti atitiktį orlaivio veikimo charakteristikų reikalavimams ir kuris veikia numatytu naudojimosi metu. Atsarginiai aerodromai:

    a) kilimo atsarginis aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti netrukus po kilimo, jeigu būtina ir jeigu neįmanoma pasinaudoti išskridimo aerodromu;

    b) maršruto atsarginis aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti, jeigu skrisdamas turėtų nukrypti nuo nustatyto maršruto;

    c) paskirties atsarginis aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti, jeigu būtų neįmanoma arba nepatartina tūpti numatytame paskirties aerodrome;

▼B

39. absoliutusis aukštis – lygio, taško ar objekto, laikomo tašku, vertikalus nuotolis, išmatuotas nuo vidutinio jūros lygio (MSL);

40. prieigų skrydžių valdymo paslaugos – skrydžių valdymo paslaugos, teikiamos valdomąja oro erdve atskrendantiems arba išskrendantiems orlaiviams;

41. prieigų skrydžių valdymo vadavietė – tarnyba, teikianti prieigų skrydžių valdymo paslaugas atskrendantiems į vieną ar daugiau aerodromų arba iš jų išskrendantiems orlaiviams;

42. peronas – orlaiviams skirtas nustatytasis plotas, kuriame įlaipinami arba išlaipinami keleiviai, pakraunamas arba iškraunamas paštas arba kroviniai, į orlaivius pripilama degalų, jie stovi arba atliekama jų techninė priežiūra;

43. rajono skrydžių valdymo vadavietė – tarnyba, įsteigta valdomiesiems skrydžiams teikti skrydžių valdymo paslaugas jos kompetencijai priklausančiuose skrydžių valdymo rajonuose;

44. rajono skrydžių valdymo paslaugos – skrydžių valdymo rajonuose valdomiesiems skrydžiams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos;

45. rajono navigacija (RNAV) – navigacijos metodas, pagal kurį orlaiviai gali skristi bet kokia pageidaujama skrydžio trajektorija, kuri patenka į antžeminių arba kosminių pagalbinių oro navigacijos priemonių aprėptį arba savarankiškų pagalbinių navigacijos priemonių (arba ir vienų, ir kitų priemonių) veikimo ribas;

46. oro eismo paslaugų maršrutas – nustatytasis maršrutas, skirtas eismo srautui nukreipti pagal teikiant oro eismo paslaugas kylantį poreikį;

47. transliavimo automatinė priklausomoji apžvalga (ADS-B) – sistema, kurią naudodami orlaiviai, aerodromo transporto priemonės ir kiti objektai gali automatiškai, transliavimo režimu, per duomenų perdavimo ryšio liniją perduoti ir (arba) gauti duomenis, pavyzdžiui, orlaivio atpažinimo, buvimo vietos nustatymo ir prireikus papildomus duomenis;

▼B

48. automatinė priklausomoji apžvalga pagal kontraktą (ADS-C) – sistema, kurią naudodami antžeminė sistema ir orlaivis per duomenų perdavimo ryšio liniją pasikeičia informacija apie ADS-C sutarties sąlygas, t. y. nurodomos ADS-C pranešimų perdavimo sąlygos ir duomenys, kurie turi būti šiuose pranešimuose;

▼M2

48a. sutartinio automatinio priklausomojo stebėjimo (ADS-C) sutartis – pranešimų perdavimo planas, kuriame nustatytos ADS-C duomenų perdavimo sąlygos (t. y. OEP tarnybai reikalingi duomenys ir ADS-C pranešimų dažnis, dėl kurių turi būti sutarta prieš pradedant naudoti ADS-C sistemą oro eismo paslaugoms teikti);

▼B

49. aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslaugos (ATIS) – automatinis naujausios įprastos informacijos teikimas atskrendantiems ir išskrendantiems orlaiviams visą parą arba nustatytos tokios informacijos dalies teikimas:

    a) aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslaugos duomenų ryšio linija (D-ATIS) – ATIS teikimas per duomenų perdavimo ryšio liniją;

    b) aerodromo rajono informacijos automatinio kalbinio perdavimo paslaugos (kalbinė ATIS) – ATIS teikimas nepertraukiamų ir kartotinių kalbinių pranešimų būdu;

50. debesų padas – aukštis nuo sausumos ar vandens iki žemiausio debesų sluoksnio, esančio žemiau kaip 6 000 metrų (20 000 pėdų) ir dengiančio daugiau negu pusę dangaus;

51. persijungimo punktas – taškas, kuriame orlaivis, skrisdamas oro eismo paslaugų maršruto ruože, nustatytame pagal labai aukštą visakryptį radijo dažnį, turėtų pakeisti savo pradinius bazinius navigacinius duomenis, t. y. persijungti iš praskristos navigacinės įrangos į artimiausią orlaivio priekyje esančią navigacinę įrangą;

52. leidimo galiojimo riba – punktas, iki kurio galioja orlaiviui suteiktas skrydžių valdymo tarnybos leidimas;

53. operatyvinio reikšmingumo debesis – debesis, kurio pado aukštis yra žemiau nei 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau aukščiausio mažiausiojo sektoriaus absoliučiojo aukščio (taikant didesnę vertę), arba kamuolinis lietaus debesis ar bokštinis kamuolinis debesis bet kokiame aukštyje;

54. SSR kodas – nustatytasis konkretaus daugiaimpulsio atsako signalo, perduodamo atsakiklio A arba C režimu, numeris;

55. kompetentinga institucija – institucija, kurią valstybė narė yra paskyrusi kaip kompetentingą užtikrinti, kad būtų laikomasi šio reglamento reikalavimų;

56. skrydžių valdymo rajonas – valdomoji oro erdvė, nusidriekusi į viršų nuo tam tikros ribos virš žemės paviršiaus;

57. valdomasis aerodromas – aerodromas, kuriame aerodromo eismui teikiamos skrydžių valdymo paslaugos, nepaisant to, ar yra skrydžių valdymo zona;

▼B

58. valdomoji oro erdvė – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurioje pagal oro erdvės klasifikaciją teikiamos skrydžių valdymo paslaugos;

59. valdomasis skrydis – bet koks skrydis, kuriam vykdyti reikalingas skrydžių valdymo tarnybos leidimas;

60. skrydžių vadovo ir piloto duomenų perdavimo ryšys (CPDLC) – ryšys tarp skrydžių vadovo ir piloto per duomenų perdavimo ryšio liniją, skirtą perduoti skrydžių valdymo duomenis;

61. skrydžių valdymo zona – valdomoji oro erdvė, nusidriekusi į viršų nuo žemės paviršiaus iki tam tikros viršutinės ribos;

62. aukštėjimas kreiseriniu režimu – kreiserinis lėktuvo pilotavimo režimas, kai absoliutusis aukštis didėja mažėjant lėktuvo masei;

63. kreiserinis lygis – lygis, kurio laikomasi ilgesnį skrydžio laiką;

64. turimasis skrydžio planas (TSP) – skrydžio planas su galimais pakeitimais, atsiradusiais dėl vėliau išduotų leidimų;

65. pavojinga zona – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurioje skraidyti orlaiviams tam tikru laiku gali būti pavojinga;

66. ryšys per duomenų perdavimo ryšio liniją – keitimosi pranešimais per duomenų perdavimo ryšio liniją ryšys;

67. duomuo – kiekis arba kiekių derinys, kuriais remiantis apskaičiuojami kiti kiekiai;

68. tolesnės maršruto skrydžių valdymo tarnybos leidimas – leidimas, kurį orlaiviui suteikia skrydžių valdymo tarnyba, kuri nėra tą orlaivį tuo metu kontroliuojanti tarnyba;

69. apskaičiuotasis praėjęs laikas – apskaičiuotasis laikas, kurio reikia iš vieno pagrindinio taško pasiekti kitą tašką;

70. apskaičiuotasis trinkelių patraukimo laikas – apskaičiuotasis orlaivio judėjimo rengiantis išskristi pradžios laikas;

▼M2

71. apskaičiuotasis atskridimo laikas (AAL): SPT skrydžių – apskaičiuotasis orlaivio atskridimo laikas virš navigacijos priemonėmis numatyto paskirties punkto, nuo kurio ketinama pradėti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, o jeigu aerodrome nėra navigacijos priemonių – orlaivio atskridimo virš aerodromo laikas; VST skrydžių – apskaičiuotasis orlaivio atskridimo virš aerodromo laikas;

▼B

72. numatytasis artėjimo tūpti laikas – laikas, kai, skrydžių valdymo tarnybos skaičiavimais, vėluojantis orlaivis paliks laukimo vietą, kad užbaigtų artėjimo tūpti procedūrą. Tikrasis laukimo vietos palikimo laikas priklausys nuo artėjimo tūpti leidimo;

▼B

73. pateiktasis skrydžio planas (PSP) – piloto arba įgaliotojo atstovo oro eismo paslaugų tarnybai pateiktas skrydžio planas be jokių paskesnių pakeitimų;

74. skrydžio įgulos narys – licencijuotas įgulos narys, kuris yra įgaliotas tarnybinį skrydžio laiką vykdyti orlaivio naudojimui būtinas pareigas;

75. skrydžių informacijos centras – tarnyba, teikianti skrydžių informacijos ir įspėjimo paslaugas;

76. skrydžių informacijos regionas – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurioje teikiamos skrydžių informacijos ir įspėjimo paslaugos;

77. skrydžių informacijos paslaugos – paslaugos, kurių tikslas – teikti konsultacijas ir informaciją, reikalingą skrydžių saugai ir veiksmingumui užtikrinti;

78. skrydžio lygis (SL) – pastovaus atmosferos slėgio paviršius, susietas su nustatytu 1 013,2 hektopaskalių (hPa) slėgio dydžiu ir atskirtas nuo kitų tokių paviršių nustatytojo dydžio slėgio intervalais;

79. skrydžio planas – oro eismo paslaugų tarnyboms teikiama atitinkama informacija apie numatomą orlaivio skrydį arba jo dalį;

80. skrydžio matomumas – matomumas iš skrendančio orlaivio lakūno kabinos skrydžio kryptimi;

81. prognozė – pranešimas apie nustatytam laikui arba laikotarpiui ir nustatytam rajonui arba oro erdvės daliai numatomas meteorologines sąlygas;

82. matomumas prie žemės – matomumas aerodrome, apie kurį praneša akredituotas stebėtojas arba automatinės sistemos;

83. kursas – orlaivio išilginės ašies kryptis, paprastai išreikšta laipsniais nuo šiaurės dienovidinio (tikrojo, magnetinio, kompaso arba koordinačių tinklo);

84. aukštis – vertikalus nuotolis nuo nustatytojo duomens iki lygio, taško ar tašku laikomo objekto;

85. sraigtasparnis – sunkesnis už orą orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro sąveikos su vienu ar keliais jėgainės ant daugiau ar mažiau vertikalių ašių sukamais keliamaisiais sraigtais;

86. oro erdvė atviroje jūroje – oro erdvė už sausumos teritorijos ir teritorinės jūros ribų, kaip nurodyta Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje (Montego Bėjus, 1982 m.);

87. SPT – simbolis, reiškiantis skrydžio pagal prietaisus taisykles;

▼B

88. SPT skrydis – skrydis, vykdomas laikantis skrydžio pagal prietaisus taisyklių;

89. IMC – simbolis, reiškiantis meteorologines sąlygas pagal prietaisus;

▼M2

89a. artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimas tūpti ir tūpimas naudojantis navigacinių orientyrų prietaisais pagal artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą. Yra du artėjimo tūpti pagal prietaisus būdai:

a) dvimatė (2D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kuriai naudojami tik šoniniai navigaciniai orientyrai ir

b) trimatė (3D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kuriai naudojami ir šoniniai, ir vertikalieji navigaciniai orientyrai;

▼B

90. artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra (IAP) – pagal skrydžio prietaisus, užtikrinant nustatytą apsaugą nuo kliūčių, atliekamų iš anksto numatytų manevrų seka nuo pradinio artėjimo tūpti kontrolinio taško arba, jeigu taikoma, nuo nustatyto atvykimo maršruto pradžios iki taško, nuo kurio tūpimas gali būti baigtas, o jeigu netūpiama, iki tos vietos, kurioje taikomi laukimo arba maršruto etapams nustatyti kliūčių perskridimo kriterijai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros skirstomos į:

▼M2

a) netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) procedūrą. Tai artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra, skirta A tipo dvimatėms artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;

b) artėjimo tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (APV) procedūrą. Tai artėjimo tūpti pagal prietaisus naudojant nustatytų charakteristikų navigaciją (PBN) procedūra, skirta A tipo trimatėms artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;

c) tiksliojo artėjimo tūpti (PA) procedūrą. Tai artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra, skirta A arba B tipo trimatėms artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms, kurioms naudojamos navigacijos sistemos (ILS, MLS, GLS ir I kategorijos SBAS);

▼B

91. meteorologinės sąlygos pagal prietaisus (IMC) – matomumo, atstumo nuo debesų ir debesų pado dydžiais išreikštos meteorologinės sąlygos, atitinkančios mažesnius dydžius už nustatytų vizualiųjų meteorologinių sąlygų mažiausiuosius dydžius;

92. tūpimo aikštė – judėjimo lauko dalis, numatyta orlaiviams tūpti ir kilti;

93. lygis – bendroji sąvoka, susijusi su vertikalia skrendančio orlaivio padėtimi ir galinti reikšti aukštį, absoliutųjį aukštį arba skrydžio lygį;

94. manevravimo laukas – aerodromo dalis, išskyrus peronus, naudojama orlaiviams kilti, tūpti ir riedėti;

▼M2

94a. mažiausiasis degalų kiekis – terminas, kuriuo apibūdinama padėtis, kai orlaivio degalų yra telikę tiek, kad būtina tūpti tam tikrame aerodrome ir papildomai delsti negalima;

▼B

95. režimas (SSR) – įprastinis identifikatorius, susijęs su konkretaus SSR užklausiklio perduodamų klausiamųjų signalų funkcijomis. ICAO 10 priede nurodyti keturi režimai: A, C, S ir tarpinis režimas;

▼M2

95a. aviamodelis – nepilotuojamas ne žaislinis orlaivis, kurio naudojimo masė neviršija kompetentingos institucijos nustatytų ribų, kuris gali ilgą laiką skristi atmosferoje ir kuris naudojamas tik parodomajai arba pramogų veiklai;

95b. kalnuota vietovė – nelygaus reljefo vietovė, kurioje 18,5 km (10,0 jūrmylių) nuotoliu teritorijos aukščio pokytis viršija 900 m (3 000 pėdų);

▼B

96. judėjimo laukas – orlaiviams kilti, tūpti ir riedėti naudojama aerodromo dalis, įskaitant manevravimo lauką ir peroną (-us);

97. naktis – laikas nuo civilinių sutemų pabaigos iki civilinės aušros pradžios. Civilinės sutemos baigiasi vakare, kai saulės disko centras yra 6 laipsniais žemiau horizonto, ir prasideda ryte, kai saulės disko centras yra 6 laipsniais žemiau horizonto;

98. kliūtis – visi nejudami (laikini arba nuolatiniai) ir judami objektai arba jų dalys, kurie:

a) yra orlaiviui ant žemės judėti skirtoje zonoje; arba

b) kyšo virš skrendančiam orlaiviui apsaugoti skirto paviršiaus; arba

c) yra už tų nustatytų paviršių ribų ir įvertinti kaip keliantys pavojų oro navigacijai;

99. skrydžių aikštelė – aikštelė, kurią orlaivio naudotojas arba įgulos vadas pasirinko tūpimui, kilimui ir (arba) keliamiesiems skrydžiams;

100. įgulos vadas – orlaivio naudotojo, o bendrosios aviacijos atveju – savininko vadovauti paskirtas pilotas, atsakingas už skrydžio saugą;

101. barometrinis aukštis – atmosferos slėgis, išreikštas absoliučiuoju aukščiu, kuris atitinka standartinės atmosferos slėgį, kaip apibrėžta Čikagos konvencijos 1 dalies 8 priede;

102. probleminis medžiagų vartojimas – aviacijos personalo taip vartojama viena arba daugiau psichoaktyviųjų medžiagų, kad:

a) tai kelia tiesioginę grėsmę tų medžiagų vartotojui arba kelia pavojų kitų asmenų gyvybei, sveikatai ar gerovei; ir (arba)

b) dėl to sukeliama arba pabloginama profesinė, socialinė, psichinė arba fizinė problema arba sutrikimas;

103. draudžiamoji zona – nustatytojo dydžio oro erdvė virš valstybės sausumos teritorijos arba teritorinių vandenų, kurioje orlaiviui draudžiama skristi;

▼M1

104. psichoaktyvioji medžiaga – alkoholis, opioidai, kanabinoidai, raminamieji (migdomieji) vaistai, hipnotikai, kokainas, kitos smegenų stimuliavimo ir haliucinogeninės medžiagos, lakieji skysčiai; kava ir tabakas prie šių medžiagų nepriskiriami;

▼B

105. radaras – radijo ryšio aptikties įtaisas, teikiantis informaciją apie nuotolį iki objektų, jų azimutą ir (arba) aukštį;

106. privalomoji radijo zona (RMZ) – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurioje privaloma turėti ir naudoti radijo įrangą;

107. radionavigacijos tarnyba – vieną ar kelias radionavigacines priemones naudojanti tarnyba, teikianti konsultacinę informaciją arba buvimo vietos duomenis, siekiant užtikrinti efektyvų ir saugų orlaivio naudojimą;

108. radiotelefonija – tokios rūšies radijo ryšys, kuris visų pirma skirtas kalbinei informacijai keistis;

109. kartotinis skrydžio planas – dažnai pasikartojančių, reguliarių ir turinčių vienodas pagrindines savybes individualių skrydžių planas, kurį orlaivio naudotojas pateikia oro eismo paslaugų tarnyboms, kad jos šį planą turėtų ir nuolatos juo naudotųsi;

110. pranešimo punktas – nustatytoji geografinė vietovė, kurios atžvilgiu gali būti pranešama apie orlaivio buvimo vietą;

111. apribojimų zona – nustatytojo dydžio oro erdvė virš valstybės sausumos teritorijos arba teritorinių vandenų, kurioje orlaivio skrydis yra ribojamas pagal tam tikras nustatytas sąlygas;

112. maršruto ruožas – maršrutas arba maršruto dalis, kuriais paprastai skrendama be tarpinės stotelės;

113. kilimo ir tūpimo takas – nustatytasis stačiakampio formos sausumos aerodromo plotas, parengtas orlaiviams tūpti ir kilti;

▼M2

114. kilimo ir tūpimo tako parengiamojo starto vieta – kilimo ir tūpimo takui, kliūčių ribojimo paviršiui ar tūpimo pagal prietaisus sistemos (ILS) arba mikrobangės tūpimo sistemos (MLS) kritinei (jautriai) zonai apsaugoti nustatyta vieta, kurioje riedantys orlaiviai ir važiuojančios transporto priemonės turi sustoti ir laukti, išskyrus atvejus, kai aerodromo skrydžių valdymo vadavietė leidžia kitaip;

▼B

115. kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) – nuotolis, nuo kurio ant ašinės kilimo ir tūpimo tako linijos esančio orlaivio pilotas gali matyti kilimo ir tūpimo tako paviršiaus ženklus arba žiburius, ribojančius kilimo ir tūpimo taką arba ženklinančius jo ašinę liniją;

▼M2

116. saugai svarbus personalas – asmenys, įskaitant įgulos narius, orlaivio techninės priežiūros personalą, aerodromo naudojimo personalą, gelbėjimo, gaisro gesinimo, techninės priežiūros personalą, personalą, kuriam leidžiama be palydos patekti į judėjimo zoną, ir skrydžių vadovus, kurie, netinkamai atlikdami savo pareigas ir funkcijas, gali kelti grėsmę aviacijos saugai;

▼B

117. sklandytuvas – sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji jėga skrendant susidaro dėl dinaminės oro sąveikos su fiksuotais keliamaisiais paviršiais ir kurio laisvasis skridimas nepriklauso nuo jėgainės; prie sklandytuvų taip pat priskiriamos skraidyklės, parasparniai kiti panašūs orlaiviai;

118. antrinis apžvalgos radaras (SSR) – apžvalgos radarų sistema, naudojanti siųstuvus arba imtuvus (užklausiklius) ir atsakiklius;

119. SIGMET informacija – meteorologijos biuro teikiama informacija apie nustatytus arba galimus meteorologinius reiškinius, kurie gali pakenkti orlaivių skrydžių saugai, maršrute;

120. signalinė aikštelė – aerodromo plotas, naudojamas antžeminiams signalams rodyti;

121. pagrindinis taškas – konkreti geografinė vietovė, naudojama orlaivio oro eismo paslaugų maršrutui arba skrydžio trajektorijai nustatyti, taip pat kitais navigacijos ir oro eismo paslaugų teikimo tikslais;

122. specialusis VST skrydis – skrydžių valdymo tarnybos leistas VST skrydis skrydžių valdymo zonoje prastesnėmis negu VMS meteorologinėmis sąlygomis;

123. nuklydęs orlaivis – orlaivis, kuris smarkiai nukrypo nuo numatyto kelio arba praneša, kad pasiklydo;

124. apžvalgos radaras – radiolokatoriaus įranga, naudojama orlaivio padėčiai nustatyti pagal nuotolį ir azimutą;

125. riedėjimas – jėgainės varomo orlaivio judėjimas aerodromo arba skrydžių aikštelės paviršiumi, išskyrus kilimą ir tūpimą;

126. riedėjimo takas – nustatytasis sausumos aerodromo kelias, parengtas orlaiviams riedėti ir jungiantis vieną aerodromo dalį su kita; taką sudaro:

a) riedėjimo vedlinė į orlaivių aikštelę – perono dalis, paženklinta kaip riedėjimo takas, skirta riedėti tik į orlaivių stovėjimo aikšteles;

b) perono riedėjimo takas – perone esančios riedėjimo takų sistemos dalis, kurioje paženklinti riedėjimo peronu maršrutai;

▼B

c) riedėjimo greittakis – smailiu kampu su kilimo ir tūpimo taku sujungtas riedėjimo takas, skirtas tūpiantiems lėktuvams palikti kilimo ir tūpimo taką didesniu greičiu negu kituose išriedėjimo takuose, taip kuo labiau sumažinant kilimo ir tūpimo tako užėmimo laiką;

127. teritorija – sausumos teritorijos ir šalia esantys teritoriniai vandenys, esantys valstybės suvereniteto, siuzereniteto, apsaugos arba įgaliojimų zonoje;

128. slenkstis – tūpimui naudotinos kilimo ir tūpimo tako dalies pradžia;

129. visas įvertintas laikas:

a) SPT skrydžiams – apskaičiuotasis laikas, reikalingas nuo pakilimo momento atvykti į paskirtąjį punktą, kuris apibrėžiamas pagal navigacijos priemones ir nuo kurio numatoma, kad bus pradėta artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra, o jeigu su vietos aerodromu nėra susieta jokia navigacijos priemonė, apskaičiuotasis laikas, reikalingas atvykti virš paskirties aerodromo;

b) VST skrydžiams – apskaičiuotasis laikas, reikalingas nuo pakilimo momento iki atvykimo į paskirties aerodromą;

▼M2

129a. žaislinis orlaivis – nepilotuojamas orlaivis, suprojektuotas arba skirtas naudoti vien tik arba ne vien tik žaisti jaunesniems kaip 14 metų vaikams;

▼B

130. kelias – orlaivio skrydžio trajektorijos projekcija žemės paviršiuje; šios trajektorijos kryptis bet kuriame taške paprastai išreiškiama laipsniais nuo šiaurės dienovidinio (tikrojo, magnetinio arba koordinačių tinklo);

131. susidūrimų vengimo patarimas – oro eismo paslaugų tarnybos patarimas dėl manevrų, padėsiančių pilotui išvengti susidūrimo;

132. eismo informacija – oro eismo paslaugų tarnybos pilotui teikiama informacija, siekiant įspėti jį apie kitus žinomus arba pastebėtus orlaivius, kurie gali būti netoliese orlaivio buvimo vietos ar numatyto skrydžio maršruto, ir padėti pilotui išvengti susidūrimo;

133. valdymo perdavimo taškas – apibrėžtas orlaivio skrydžio trajektorijos taškas, kuriame atsakomybė už skrydžių valdymo paslaugų teikimą orlaiviui perduodama iš vienos valdymo tarnybos kitai arba iš vienos valdymo padėties į kitą;

134. pereinamasis absoliutusis aukštis – absoliutusis aukštis, kuriam esant ar žemiau kurio vertikali orlaivio padėtis yra valdoma pagal absoliutųjį aukštį;

135. pereinamasis lygis – žemiausias įmanomas skrydžio lygis virš pereinamojo absoliučiojo aukščio;

▼B

136. atsakiklio privalomo turėjimo zona (TMZ) – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurioje privalu turėti bei naudotis barometrinio aukščio duomenų atsakikliais;

137. neatpažintas orlaivis – orlaivis, kuris buvo pastebėtas skrendantis tam tikrame rajone (arba apie tai pranešta), bet kurio tapatybė nenustatyta;

138. nepilotuojamasis oro balionas – nepilotuojamas, lengvesnis už orą orlaivis be jėgainės;

139. VST – simbolis, reiškiantis vizualiųjų skrydžių taisykles;

140. VST skrydis – skrydis, vykdomas pagal vizualiųjų skrydžių taisykles;

141. matomumas – aviacijos tikslams naudojamo matomumo dydžio reikšmė, viršijanti:

a) didžiausią nuotolį, kuriame galima matyti ir atpažinti priimtinų matmenų juodos spalvos objektą, esantį arti žemės paviršiaus apšviestame fone;

b) didžiausią nuotolį, kuriame galima matyti ir atpažinti 1 000 kandelų šviesos žiburius, esančius neapšviestame fone;

142. vizualiosios meteorologinės sąlygos – matomumo, atstumo nuo debesų ir debesų pado dydžiais išreikštos meteorologinės sąlygos, atitinkančios nustatytuosius mažiausiuosius dydžius arba už juos geresnės;

143. VMS – simbolis, reiškiantis vizualiąsias meteorologines sąlygas;

3 straipsnis

Atitiktis

Valstybės narės užtikrina atitiktį bendrosioms taisyklėms ir nuostatoms, išdėstytoms šio reglamento priede, nepažeidžiant į Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnį įtrauktų lankstumo nuostatų ir Reglamento (EB) Nr. 549/2004 13 straipsnyje nustatytų apsaugos priemonių.

4 straipsnis

Specialiosioms operacijoms taikomos išimtys

▼M2

1. Kompetentingos institucijos savo iniciatyva arba atitinkamų subjektų prašymu gali atleisti atskirus subjektus arba tam tikrų kategorijų subjektus nuo bet kurių šio reglamento reikalavimų laikymosi, jeigu jie vykdo toliau išvardytą viešojo intereso veiklą ir rengia saugaus šios veiklos vykdymo mokymus:

▼B

a) policijos ir muitinės užduotis;

b) eismo priežiūros ir persekiojimo užduotis;

c) aplinkos valdymo užduotis, kurias atlieka viešosios valdžios institucijos arba kurios atliekamos jų vardu;

d) paiešką ir gelbėjimą;

e) medicininius skrydžius;

f) evakuaciją;

g) gaisrų gesinimą;

▼B

h) išimtis, reikalingas valstybės vadovų, ministrų ir panašaus lygio valstybės pareigūnų skrydžių saugumui užtikrinti.

2. Kompetentinga institucija, leidžianti taikyti šias išimtis, apie išimčių pobūdį praneša EASA ne vėliau kaip per du mėnesius po išimčių patvirtinimo dienos.

3. Šis straipsnis neturi poveikio 3 straipsniui ir gali būti taikomas tais atvejais, kai šio straipsnio 1 dalyje išvardytos veiklos neįmanoma vykdyti kaip oro eismo veiklos arba jeigu jai dėl kitų priežasčių negali būti taikomos šiame reglamente numatytos lankstumo nuostatos.

▼M2

Šis straipsnis taikomas nepažeidžiant ir sraigtasparnių naudojimo minimumų, nurodytų kompetentingos institucijos pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 ([1]) V priedą suteiktuose specialiuosiuose patvirtinimuose.

▼B

5 straipsnis

Skirtumai

1. Po šio reglamento įsigaliojimo, o vėliausiai – iki jo taikymo dienos valstybės narės:

a) oficialiai praneša ICAO, kad visi su ICAO standartais ir rekomenduojama praktika, kuriuos apima šis reglamentas, susiję skirtumai, apie kuriuos anksčiau buvo pranešta, panaikinami, išskyrus skirtumus, susijusius su esminiais valstybių narių saugumo ir gynybos politikos interesais pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 13 straipsnį;

b) praneša ICAO apie bendrai suderintus skirtumus, pateiktus šio reglamento priedo papildyme.

2. Pagal Čikagos konvencijos 15 priedą kiekviena valstybė narė savo oro navigacijos informaciniame rinkinyje skelbia bendrai suderintus skirtumus, apie kuriuos pranešta ICAO pagal šio straipsnio 1 dalies b punktą, taip pat visas kitas nuostatas, kurios yra būtinos dėl vietos oro erdvės gynybos ir saugumo priežasčių pagal šio straipsnio 1 dalies a punktą.

6 straipsnis

Pakeitimų stebėsena

1. Po šio reglamento įsigaliojimo Komisija, padedama Eurokontrolės ir EASA, nustato nuolatinį procesą:

a) skirtą užtikrinti, kad visi pagal Čikagos konvenciją priimti pakeitimai, turintys reikšmę šio reglamento taikymo sričiai, būtų stebimi ir analizuojami; ir

b) prireikus skirtą parengti šio reglamento priedo pakeitimus.

([1]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

▼B

2. Šio reglamento 5 straipsnio nuostatos, susijusios su skirtumų panaikinimu ir pranešimu apie juos bei jų paskelbimu oro navigacijos informaciniame rinkinyje, bei 7 straipsnio nuostatos, susijusios su priedo pakeitimais, taikomos, kai tai yra tinkama.

7 straipsnis

Priedo pakeitimai

1. Priedas iš dalies keičiamas laikantis Reglamento (EB) Nr. 549/2004 5 straipsnio 3 dalies.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyti pakeitimai gali apimti pakeitimus, reikalingus užtikrinti teisinių nuostatų nuoseklumą, kai į šį reglamentą ateityje bus įtraukiamos atitinkamos kitų ICAO priedų ir dokumentų nei 2 priedas nuostatos arba pakeitimai, atsiradę atnaujinus tuos ICAO priedus ir dokumentus arba atsiradę dėl atitinkamų Sąjungos reglamentų pakeitimų, tačiau tokiais pakeitimais neapsiribojama.

8 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio ir papildomos priemonės

1. Valstybės narės, iki šio reglamento įsigaliojimo priėmusios papildomas nuostatas, kuriomis papildomas ICAO standartas, užtikrina, kad jos atitiktų šį reglamentą.

2. Taikant šį straipsnį, tokios papildomos nuostatos, kuriomis papildomas ICAO standartas, neturi būti skirtumu pagal Čikagos konvenciją. Valstybės narės tokias papildomas nuostatas ir visus klausimus, dėl kurių sprendimus priima pagal šį reglamentą kompetentinga institucija, skelbia savo oro navigacijos informaciniuose rinkiniuose. Be to, ne vėliau kaip per du mėnesius po šio reglamento įsigaliojimo arba kai priimama papildoma nuostata, jos informuoja apie tai Komisiją ir EASA.

9 straipsnis

Saugos reikalavimai

1. Įsigaliojus šiam reglamentui ir nepažeidžiant 7 straipsnio, valstybės narės, siekdamos išlaikyti arba pagerinti esamą saugos lygį, užtikrina, kad, vykdant saugos valdymo procesą, apimantį visus šio reglamento įgyvendinimo aspektus, prieš faktiškai pakeičiant anksčiau taikytas procedūras, būtų atliekamas įgyvendinimo plano saugos vertinimas, įskaitant grėsmių nustatymą, rizikos vertinimą ir sušvelninimą. Taip švelninant grėsmes gali būti taikomas ir 3 straipsnis.

10 straipsnis

Reglamentų (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 1265/2007, (ES) Nr. 255/2010 ir Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 1035/2011 pakeitimai

1. Reglamentas (EB) Nr. 730/2006 iš dalies keičiamas taip:

a) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. SPT – simbolis, reiškiantis skrydžių pagal prietaisus taisykles;

▼B

4. RST – simbolis, reiškiantis vizualiųjų skrydžių taisykles.“

2. Reglamentas (EB) Nr. 1033/2006 iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies 8 punktas pakeičiamas taip:

„8. SPT – simbolis, reiškiantis skrydžių pagal prietaisus taisykles.“

b) 3 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Priedo nuostatos taikomos skrydžių planų pateikimui, priėmimui ir paskirstymui kiekvienam skrydžiui, kuriam taikomas šis reglamentas, ir visų svarbiausių skrydžio plano punktų pakeitimui priešskrydiniame etape, laikantis šio reglamento.“

c) Priedo antraštinė dalis ir pirmoji įtrauka pakeičiamos taip:

„3 straipsnio 1 dalyje nurodytos nuostatos

1. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 4 skirsnis (*).

_____

(*) OL L 281, 2012 10 13, p. 1.“

3. Reglamentas (EB) Nr. 1794/2006 iš dalies keičiamas taip:

a) c ir d punktai pakeičiami taip:

„c) SPT – simbolis, reiškiantis skrydžių pagal prietaisus taisykles.

d) VST – simbolis, reiškiantis vizualiųjų skrydžių taisykles.“

4. Reglamentas (EB) Nr. 1265/2007 iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. pagal regimųjų skrydžių taisykles vykdomi skrydžiai (RST skrydžiai) – visi skrydžiai, vykdomi pagal regimųjų skrydžių taisykles.“

5. Reglamentas (ES) Nr. 255/2010 iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. IFR – simbolis, reiškiantis skrydžių pagal prietaisus taisykles.“

6. Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 iš dalies keičiamas taip:

a) II priedo 4 punkto a papunktyje esanti nuoroda „2 priede – Skrydžių taisyklės (10 leidimas, 2005 m. liepos mėn.)“ pakeičiama nuoroda „Įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012“.

▼B

b) II priedo 4 punkto c papunktyje esanti nuoroda „11 priede – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 47-B)“ iš keičiama, šį sakinį papildant fraze „ir, kai taikytina, Įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012“.

c) III priedo 2 punkto b papunktyje esanti nuoroda „11 priede – Oro eismo paslaugos (13 leidimas, 2001 m. liepos mėn., įskaitant visus pakeitimus iki Nr. 47-B)“ iš keičiama, šį sakinį papildant fraze „ir, kai taikytina, Įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012“.

11 straipsnis

Įsigaliojimas

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2012 m. gruodžio 4 d.

2. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies antrosios pastraipos, valstybės narės gali nuspręsti šio reglamento nuostatų netaikyti iki 2014 m. gruodžio 4 d.

Jeigu valstybė narė pasinaudoja tokia galimybe, ji pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 1 1 dalį praneša Komisijai ir EASA apie tokio nukrypimo priežastis, trukmę bei numatytąjį ir susijusį šio reglamento įgyvendinimo laiką.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

PRIEDAS

SKRYDŽIŲ TAISYKLĖS

1 SKIRSNIS

Skrydžiai virš atviros jūros

SERA.1001 Bendrosios nuostatos

a) Skrydžiams virš atviros jūros be išimčių taikomos Čikagos konvencijos 2 priede nustatytos taisyklės. Oro eismo paslaugų tęstinumo ir sklandaus teikimo, visų pirma funkciniuose oro erdvės blokuose, tikslais Čikagos konvencijos 11 priedo nuostatos gali būti taikomos oro erdvėje virš atviros jūros taip, kad šis taikymas atitiktų tų nuostatų taikymo būdą virš valstybių narių teritorijos. Tai neturi poveikio valstybinių orlaivių skrydžiams pagal Čikagos konvencijos 3 straipsnį. Tai taip pat neturi poveikio valstybių narių įsipareigojimams užtikrinti, kad orlaivio skrydžiai skrydžių informacijos regionuose, kuriuose jos yra atsakingos už oro eismo paslaugų teikimą pagal ICAO regioninius oro navigacijos susitarimus, būtų vykdomi saugiai, greitai ir efektyviai.

b) Tose atviros jūros dalyse, kuriose valstybė narė pagal ICAO regioninį oro navigacijos susitarimą yra prisiėmusi atsakomybę dėl oro eismo paslaugų teikimo, valstybė narė šioms paslaugoms teikti paskiria oro eismo paslaugų teikėją.

2 SKIRSNIS

Taikymas ir reikalavimų laikymasis

▼M2

SERA.2001 Taikymas

Nepažeidžiant SERA.1001 taisyklės, laikantis 1 straipsnio šis priedas taikomas visų pirma oro erdvės naudotojams ir orlaiviams:

a) skrendantiems į Sąjungą, skraidantiems Sąjungoje arba skrendantiems iš Sąjungos;

b) turintiems Sąjungos valstybės narės nacionalinius bei registracijos ženklus ir skraidantiems bet kurioje oro erdvėje, jeigu jie nepažeidžia valstybės, kurios jurisdikcijoje yra teritorija, virš kurios skrendama, paskelbtų taisyklių.

Šis priedas taip pat taikomas valstybių narių kompetentingoms institucijoms, oro navigacijos paslaugų teikėjams (ONPT), aerodromų naudotojams ir atitinkamam antžeminiam personalui, dalyvaujančiam orlaivių naudojimo veikloje.

▼B

SERA.2005 Skrydžių taisyklių laikymasis

Skrendantis, aerodromo judėjimo lauke arba skrydžių aikštelėje esantis orlaivis naudojamas laikantis bendrųjų taisyklių, taikomų vietos nuostatų ir, be to, skrendančio orlaivio atveju:

a) vizualiųjų skrydžių taisyklių; arba

b) skrydžių pagal prietaisus taisyklių.

SERA.2010 Pareigos

a) Įgulos vado pareigos

Orlaivio įgulos vadas, neatsižvelgiant į tai, ar jis pilotuoja orlaivį, atsako už orlaivio naudojimą pagal šį reglamentą, išskyrus tai, kad įgulos vadas gali nukrypti nuo šių taisyklių, jeigu tai absoliučiai būtina saugai užtikrinti.

▼B

b) Veiksmai prieš skrydį

Prieš skrydį orlaivio įgulos vadas susipažįsta su visa skrydžiui atlikti reikalinga turima informacija. Rengiantis skrydžiui už aerodromo ribų ir prieš kiekvieną SPT skrydį, atidžiai išanalizuojami turimi naujausi pranešimai apie orus ir orų prognozės, atsižvelgiant į degalų poreikį ir alternatyvų kursą, kuriuo reikėtų skristi, jei skrydžio nebūtų galima baigti taip, kaip numatyta.

SERA.2015 Orlaivio įgulos vado įgaliojimai

Orlaivio įgulos vadas, eidamas pareigas, turi teisę priimti galutinį sprendimą dėl orlaivio naudojimo.

SERA.2020 Probleminis psichoaktyviųjų medžiagų vartojimas

Joks asmuo, kurio funkcijos yra labai svarbios aviacijos saugai (saugai svarbus personalas) neatlieka tų funkcijų veikiamas kokios nors žmogaus darbo kokybę bloginančios psichoaktyviosios medžiagos. Toks asmuo neįsitraukia į jokį probleminį medžiagų vartojimą.

3 SKIRSNIS

Bendrosios taisyklės ir susidūrimų vengimas

1 SKYRIUS

Asmenų ir turto apsauga

SERA.3101 Neapdairus arba atsainus orlaivio naudojimas

Orlaivis negali būti naudojamas neapdairiai arba atsainiai, taip sukeliant pavojų kitų asmenų gyvybei arba turtui.

SERA.3105 Minimalus aukštis

Išskyrus atvejus, kai tai būtina orlaiviui pakilti ar nutūpti arba duotas kompetentingos institucijos leidimas tai daryti, orlaivis negali skristi virš didelių miestų tankiai gyvenamų rajonų, miestų, gyvenviečių, miestelių arba žmonių sambūrio atvirose vietose, nebent orlaivis skristų tokiame aukštyje, kuris, esant nenumatytoms aplinkybėms, užtikrintų saugų orlaivio nutupdymą, nesukeliantį pavojaus ant žemės esantiems asmenims ar turtui. VST skrydžių minimalus aukštis nurodytas SERA.5005 dalies f punkte, o SPT skrydžių minimalus aukštis nurodytas SERA.5015 dalies b punkte.

SERA.3110 Kreiseriniai lygiai

Kreiseriniai lygiai, kuriuose gali būti vykdomas skrydis arba jo dalis, išreiškiami:

a) skrydžio lygiais – skrendant žemiausiame iš naudojamų skrydžio lygių arba virš jo, o kur tinka – ir virš pereinamojo absoliučiojo aukščio;

b) absoliučiaisiais aukščiais – skrendant žemiau žemiausiojo iš naudojamų skrydžio lygių, o kur tinka – pereinamajame absoliučiajame aukštyje arba žemiau jo.

SERA.3115 Išmetimas arba purškimas

Išmetimas arba purškimas iš skrendančio orlaivio galimas tik:

a) laikantis Sąjungos teisės aktų arba, jei taikytina, valstybių narių reguliuojamam orlaivių naudojimui taikomų nacionalinės teisės aktų; ir

b) pagal bet kokią atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos informaciją, rekomendaciją ir (arba) leidimą.

▼B

SERA.3120 Vilkimas

Orlaiviui vilkti kitą orlaivį arba kitą objektą galima tik:

a) laikantis Sąjungos teisės aktų arba, jei taikytina, valstybių narių reguliuojamam orlaivių naudojimui taikomų nacionalinės teisės aktų; ir

b) pagal bet kurios atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos informaciją, rekomendaciją ir (arba) leidimą.

SERA.3125 Šuoliai parašiutu

Išskyrus avarijos atvejus, šuoliai parašiutu galimi tik:

a) Sąjungos teisės aktų arba, jei taikytina, valstybių narių reguliuojamam orlaivių naudojimui taikomų nacionalinės teisės aktų; ir

b) Pagal bet kurios atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos informaciją, rekomendaciją ir (arba) leidimą.

SERA.3130 Akrobatinis skrydis

Akrobatiniai skrydžiai galimi tik:

a) laikantis Sąjungos teisės aktų arba, jei taikytina, valstybių narių reguliuojamam orlaivių naudojimui taikomų nacionalinės teisės aktų; ir

b) pagal bet kurios atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos informaciją, rekomendaciją ir (arba) leidimą.

SERA.3135 Grupiniai skrydžiai

Orlaiviai grupinių skrydžių nevykdo, išskyrus atvejus, kai dėl to yra iš anksto susitarę atskirų skrydyje dalyvaujančių orlaivių įgulos vadai, o jeigu grupiniai skrydžiai vykdomi valdomojoje oro erdvėje, jie turi būti atliekami laikantis kompetentingos institucijos nustatytų sąlygų. Tos sąlygos, be kita ko, yra tokios:

a) vienas iš įgulos vadų paskiriamas skrydžio vadu;

b) navigacijos ir buvimo vietos pranešimų atžvilgiu grupė skrenda kaip vienas orlaivis;

c) už skrydyje dalyvaujančių orlaivių skirstymą atsako skrydžio vadas ir kitų grupės orlaivių įgulos vadai; toks skirstymas apima pereinamuosius etapus, kai orlaiviai manevruoja, kad užimtų vietą grupėje, taip pat suartėja ir išsiskiria; ir

d) valstybinių orlaivių atveju tarp kiekvieno orlaivio ir pagrindinio grupės orlaivio išlaikomas maksimalus horizontalusis, išilginis ir vertikalusis atstumas, laikantis Čikagos konvencijos nuostatų. Ne valstybinių orlaivių atveju tarp kiekvieno orlaivio ir pagrindinio grupės orlaivio išlaikomas ne didesnis kaip 1 km (0,5 jūrmylės) horizontalusis bei šoninis atstumai, ir vertikalusis 30 m (100 pėdų) atstumas.

SERA.3140 Nepilotuojamieji oro balionai

Nepilotuojamieji oro balionai naudojami taip, kad keltų kuo mažesnį pavojų asmenims, turtui arba kitiems orlaiviams ir laikantis 2 priedėlio sąlygų.

▼B

SERA.3145 Draudžiamosios ir apribojimų zonos

Orlaiviai neskraido draudžiamojoje arba apribojimų zonoje, kurios duomenys tinkamai paskelbti, išskyrus atvejus, kai tai daroma laikantis apribojimų sąlygų arba turint valstybės narės, virš kurios teritorijos yra nustatytos tokios zonos, leidimą.

2 SKYRIUS

Susidūrimų vengimas

SERA.3201 Bendrosios nuostatos

Nė viena šio reglamento nuostata neatleidžia orlaivio įgulos vado nuo pareigos imtis tinkamiausių veiksmų susidūrimui išvengti, įskaitant susidūrimo išvengimo manevrus pagal ACAS įrangos teikiamus sprendžiamuosius patarimus.

SERA.3205 Artumas

Orlaivis negali skristi taip arti kito orlaivio, kad kiltų susidūrimo grėsmė.

SERA.3210 Pirmumo teisė

a) Pirmumo teisę turintis orlaivis išlaiko savo kursą ir greitį.

b) Orlaivis, kuriam žinoma, kad kitas orlaivis negali tinkamai manevruoti, duoda šiam orlaiviui kelią.

c) Orlaivis, kuris pagal toliau nurodytas taisykles privalo užleisti kelią kitam orlaiviui, vengia praskristi virš kito orlaivio, po juo arba prieš jį, išskyrus tuos atvejus, kai skrenda labai saugiu atstumu ir įvertina valkties turbulenciją.

1. *Artėjimas priešpriešiais.* Kai du orlaiviai artėja priešpriešiais arba beveik priešpriešiais ir kyla susidūrimo pavojus, kiekvienas jų pakeičia kursą pasukdamas dešinėn.

2. *Susikirtimas.* Jeigu dviejų beveik tame pačiame lygyje skrendančių orlaivių kursai susikerta, pirmumo teisę turi dešinėje skrendantis orlaivis, išskyrus šiuos atvejus:

i) jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis duoda kelią dirižabliams, sklandytuvams ir oro balionams;

ii) dirižabliai duoda kelią sklandytuvams ir oro balionams;

iii) sklandytuvai duoda kelią oro balionams;

iv) jėgainės varomi orlaiviai duoda kelią orlaiviams, jeigu matyti, kad šie orlaiviai velka kitus orlaivius arba objektus.

3. *Lenkimas.* Lenkiantysis orlaivis – orlaivis, kuris artėja prie kito orlaivio jam iš paskos tokia linija, kuri sudaro mažesnį kaip 70 laipsnių kampą su pastarojo orlaivio simetrijos plokštuma, t. y. kito orlaivio atžvilgiu yra tokioje padėtyje, kad naktį negalėtų matyti orlaivio kairiųjų arba dešiniųjų navigacinių žiburių. Lenkiamasis orlaivis turi pirmumo teisę, todėl lenkiantysis orlaivis, kildamas aukštyn, leisdamasis žemyn ar skrisdamas horizontaliai, duoda jam kelią pasukdamas dešinėn, ir lenkiantysis orlaivis privalo laikytis šio reikalavimo nepaisant paskesnės abiejų orlaivių tarpusavio padėties pasikeitimo, kol lenkimas bus atliktas saugiu atstumu.

i) *Sklandytuvų lenkimas*. Sklandytuvas, kuris lenkia kitą sklandytuvą, gali pasukti į dešinę arba į kairę.

▼B

4. *Tūpimas.* Skrendantis arba žeme ar vandeniu judantis orlaivis duoda kelią tūpiantiems orlaiviams arba orlaiviams, esantiems paskutiniuose artėjimo tūpti etapuose.

i) Jeigu du ar daugiau sunkesnių už orą orlaivių artėja prie aerodromo arba skrydžių aikštelės ketindami tūpti, aukštesniame lygyje esantis orlaivis duoda kelią žemesniame lygyje esančiam orlaiviui, tačiau žemesniame lygyje esantis orlaivis negali naudotis pirmumo teise, jeigu dėl to kirstų kelią kitam orlaiviui, esančiam paskutiniame artėjimo tūpti etape, arba šį aplenktų. Tačiau jėgainės varomi sunkesni už orą orlaiviai duoda kelią sklandytuvams.

ii) *Avarinis tūpimas.* Orlaivis, kuriam žinoma, kad kitas orlaivis yra priverstas tūpti, tokiam orlaiviui duoda kelią.

5. *Kilimas.* Orlaivis, riedantis aerodromo manevravimo lauku, duoda kelią kylančiam arba besirengiančiam kilti orlaiviui.

d) Orlaivio, asmenų ir transporto priemonių judėjimas paviršiumi

1. Kilus aerodromo judėjimo lauke arba lygiavertėje skrydžių aikštelės dalyje riedančių orlaivių susidūrimo pavojui, taikomos tokios nuostatos:

i) du orlaiviai, artėjantys priešpriešiais arba beveik priešpriešiais, sustoja ir, jeigu įmanoma, pasuka dešinėn, kad pakankamu atstumu prasilenktų;

ii) kai du orlaiviai artėja susikertančiais kursais, kelią duoda orlaivis, kuriam kitas orlaivis yra iš dešinės;

iii) jeigu orlaivį lenkia kitas orlaivis, orlaivis, lenkiamasis orlaivis turi pirmumo teisę, o lenkiantysis orlaivis nuo kito orlaivio laikosi pakankamo atstumo.

2. Valdomojo aerodromo manevravimo lauku riedantis orlaivis sustoja ir laukia visose kilimo ir tūpimo tako parengiamojo starto vietose, nebent aerodromo skrydžių valdymo vadavietė yra davusi aiškų leidimą įriedėti į kilimo ir tūpimo taką arba jį kirsti.

3. Manevravimo lauku riedantis orlaivis sustoja ir laukia prie visų sustojimo linijų, kurių žiburiai įjungti, o toliau gali judėti pagal 2 punktą, kai šie žiburiai išjungiami.

4. Asmenų ir transporto priemonių judėjimas aerodromuose

i) Asmenų ir transporto priemonių, įskaitant velkamą orlaivį, judėjimą pagal poreikį kontroliuoja aerodromo skrydžių valdymo vadavietė, kad būtų išvengta pavojaus jiems arba tūpiančiam, riedančiam ar kylančiam orlaiviui.

ii) Jeigu taikomos prasto matomumo procedūros:

A) asmenų ir transporto priemonių judėjimas aerodromo manevravimo lauke galimas tik tiek, kiek tai neišvengiamai būtina, ir visų pirma atsižvelgiama į reikalavimus apsaugoti ILS/MLS jautrią (-as) zoną (-as), kai atliekamos II arba III kategorijos tiksliojo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos;

▼B

B) laikantis iii punkto nuostatų, minimalus atstumas tarp transporto priemonių ir riedančių orlaivių yra toks, koks yra nurodytas oro navigacijos paslaugų teikėjo ir patvirtintas kompetentingos institucijos, atsižvelgiant į prieinamas pagalbines priemones;

C) jeigu tame pat kilimo ir tūpimo take nuolat vykdomos mišrios ILS ir MLS II arba III kategorijos tiksliojo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos, apsaugomos labiau ribojamos ILS arba MLS svarbios ir jautrios zonos.

iii) Prie avariją patyrusio orlaivio artėjančioms avarinės pagalbos transporto priemonėms teikiama pirmenybė viso kito paviršiumi judančio eismo atžvilgiu.

iv) Laikantis iii punkto nuostatų, transporto priemonės manevravimo lauke laikosi tokių taisyklių:

A) transporto priemonės ir orlaivius velkančios transporto priemonės duoda kelią tūpiantiems, kylantiems, riedantiems arba velkamiems orlaiviams;

B) transporto priemonės duoda kelią kitoms orlaivius velkančioms transporto priemonėms;

C) transporto priemonės duoda kelią kitoms transporto priemonėms pagal oro eismo paslaugų tarnybos nurodymus;

D) nepaisant A, B ir C punktų nuostatų, transporto priemonės ir orlaivius velkančios transporto priemonės laikosi aerodromo skrydžių valdymo vadavietės duotų nurodymų.

SERA.3215 Orlaivio žiburiai

a) Išskyrus šių taisyklių e punkte numatytą atvejį, naktį visi skrendantys orlaiviai įjungia šiuos žiburius:

1. susidūrimų vengimo žiburius, skirtus dėmesiui į orlaivį atkreipti; ir

▼M2

2. navigacinius žiburius, rodančius stebėtojui santykinę orlaivio skrydžio trajektoriją (netaikoma oro balionams). Kiti žiburiai, jeigu juos per klaidą galima palaikyti navigaciniais žiburiais, nejungiami.

———————

▼B

b) Išskyrus šių taisyklių e punkte numatytą atvejį, naktį:

1. visuose aerodromo judėjimo lauke riedančiuose orlaiviuose įjungiami navigaciniai žiburiai, rodantys stebėtojui santykinę orlaivio trajektoriją (kiti žiburiai, jeigu juos per klaidą galima palaikyti navigaciniais žiburiais, neįjungiami);

2. visuose aerodromo judėjimo lauke esančiuose orlaiviuose kiek įmanoma įjungiami žiburiai, skirti orlaivio konstrukcijos matmenims paženklinti (išskyrus atvejus, kai orlaiviai nejuda ir yra kitaip tinkamai apšviesti);

3. visuose orlaiviuose, riedančiuose arba velkamuose aerodromo judėjimo lauke, įjungiami žiburiai, skirti dėmesiui į orlaivį atkreipti; ir

▼B

4. visuose orlaiviuose, esančiuose aerodromo judėjimo lauke su įjungtais varikliais, įjungiami tai rodantys žiburiai.

c) Išskyrus šių taisyklių e punkte numatytą atvejį, visuose skrendančiuose orlaiviuose su įrengtais susidūrimų vengimo žiburiais a punkto 1 papunktyje nustatytam reikalavimui įvykdyti, jie turi būti įjungiami ir dieną.

d) Išskyrus šių taisyklių e punkte numatytą atvejį, visuose orlaiviuose:

1. riedančiuose arba velkamuose aerodromo judėjimo lauke, su įrengtais susidūrimų vengimo žiburiais b punkto 3 papunkčio reikalavimui įvykdyti; arba

2. esančiuose aerodromo judėjimo lauke, su įrengtais žiburiais b punkto 4 papunktyje nustatytam reikalavimui įvykdyti,

šie žiburiai turi būti įjungti ir dieną.

e) Pilotui leidžiama išjungti visus įspėjamuosius žiburius, įrengtus a, b, c ir d punktų reikalavimams įvykdyti, arba sumažinti jų intensyvumą, jeigu:

1. jie trukdo arba gali trukdyti jam atlikti pareigas; arba

2. pavojingai apakina arba gali pavojingai apakinti išorinį stebėtoją.

SERA.3220 Mokomieji skrydžiai pagal prietaisus

Orlaivis gali atlikti mokomuosius skrydžius pagal prietaisus tik tuo atveju, jeigu:

a) orlaivis turi įrengtą visiškai veikiantį dvigubo valdymo įrenginį; ir

b) orlaiviu skrenda ir prie jo antrojo vairo sėdi papildomas kvalifikuotas pilotas (šioje taisyklėje vadinamas saugos pilotu) ir yra saugos pilotas asmeniui, atliekančiam mokomąjį skrydį pagal prietaisus. Saugos pilotas turi pakankamą apžvalgos lauką į priekį ir abi puses, arba ryšį su saugos pilotu palaikantis kompetentingas stebėtojas įsitaiso tokioje vietoje orlaivio viduje, kad jo apžvalgos laukas tinkamai papildytų saugos piloto apžvalgos lauką.

SERA.3225 Judėjimas aerodrome ir netoli aerodromo

Aerodrome arba netoli jo judantis orlaivis:

a) stebi kitą aerodromo eismą, kad išvengtų susidūrimo;

b) įsilieja į kitų judančių orlaivių eismą arba laikosi nuo tokių orlaivių atokiau;

c) išskyrus oro balionus, kildamas arba artėdamas tūpti, visus posūkius daro kairėn, nebent skrydžių valdymo tarnyba nurodytų kitaip;

d) išskyrus oro balionus, kyla ir tūpia prieš vėją, nebent dėl saugos, kilimo ir tūpimo tako padėties arba oro eismo nustatoma, kad tikslinga pasirinkti kitą kryptį.

▼B

SERA.3230 Judėjimo ant vandens operacijos

a) Jeigu du orlaiviai arba orlaivis ir laivas artėja vienas prie kito ir kyla susidūrimo pavojus, orlaivis toliau juda atidžiai atsižvelgdamas į esamas aplinkybes ir sąlygas, taip pat atitinkamų orlaivių ar laivų manevringumą.

1. *Susikirtimas.* Orlaivis, kurio dešinėje juda kitas orlaivis arba laivas, duoda tam orlaiviui arba laivui kelią, kad išlaikytų pakankamą atstumą.

2. *Artėjimas priešpriešiais.* Kai orlaivis artėja prie kito orlaivio arba laivo priešpriešiais arba beveik priešpriešiais, jis pakeičia kursą – suka į dešinę, kad išlaikytų pakankamą atstumą.

3. *Lenkimas.* Lenkiamasis orlaivis arba laivas turi pirmumo teisę, o lenkiantysis orlaivis arba laivas pakeičia savo kursą, kad išlaikytų pakankamą atstumą.

4. *Tūpimas ir kilimas.* Tūpiantis ant vandens arba kylantis nuo vandens orlaivis kuo atokiau laikosi nuo visų laivų ir stengiasi nesutrukdyti jų navigacijai.

b) *Žiburiai, kuriuos orlaivis turi būti įjungęs, kai yra ant vandens*. Naktį arba bet kuriuo kitu kompetentingos institucijos nustatytu laiku visi ant vandens esantys orlaiviai turi įjungti žiburius pagal 1972 m. Konvenciją dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūroje, o jeigu to neįmanoma įgyvendinti, jie įjungia žiburius, kurie pagal savo savybes ir padėtį yra kuo panašesni į tarptautinėse taisyklėse reikalaujamus žiburius.

3 SKYRIUS

Signalai

SERA.3301 Bendrosios nuostatos

a) Pastebėjęs arba gavęs kurį nors iš 1 priedėlyje nurodytų signalų, orlaivis imasi tokių veiksmų, kurių gali reikėti pagal tame priedėlyje nurodytų signalų išaiškinimą.

b) 1 priedėlyje nurodyti signalai naudojami pagal jame nurodytą išaiškinimą. Jie naudojami tik nurodytam tikslui ir negali būti naudojami jokie kiti signalai, kuriuos galima su jais supainioti.

c) Signalininkas, naudodamas 1 priedėlyje nurodytus signalus, yra atsakingas už tipinių manevravimo signalų aiškų ir tikslų rodymą orlaiviui.

d) Signalininko funkcijas gali atlikti tik pagal atitinkamus Sąjungos arba nacionalinės teisės aktų reikalavimus išmokyti, kvalifikuoti ir patvirtinti asmenys.

e) Signalininkas privalo dėvėti išsiskiriančią atšvaitinę identifikacinę liemenę, kad leistų skrydžio įgulai nustatyti, jog tai jis yra atsakingas už signalizavimą.

f) Dienos metu visi dalyvaujantieji antžemines paslaugas teikiantys darbuotojai visiems signalams rodyti naudoja dienos šviesą atspindinčias lazdas, stalo teniso raketės formos signalinius objektus arba pirštines. Šviečiamosios lazdos naudojamos naktį arba esant prastam matomumui.

▼B

4 SKYRIUS

Laikas

SERA.3401 Bendrosios nuostatos

a) Naudojamas suderintasis pasaulinis laikas (UTC), išreikštas paros valandomis ir minutėmis, o prireikus – sekundėmis, paros skaičiavimą pradedant nuo vidurnakčio.

b) Laikas tikrinamas prieš valdomojo skrydžio pradžią ir, prireikus, bet kuriuo kitu metu per skrydį.

c) Jeigu laikas naudojamas taikant ryšį per duomenų perdavimo ryšio liniją, jis gali skirtis nuo UTC ne daugiau kaip viena sekunde.

d) Oro eismo paslaugoms taikomas laikas

1. Prieš orlaiviui pradedant riedėti kilimui, aerodromo skrydžių valdymo vadavietės nurodo pilotui teisingą laiką, nebent su pilotu susitarta dėl to, kad jis laiką sužinos iš kitų šaltinių. Oro eismo paslaugų tarnybos paprašytos taip pat turi nurodyti orlaiviui teisingą laiką. Tikrinant laiką, jis nurodomas bent artimiausios minutės tikslumu.

4 SKIRSNIS

Skrydžio planai

SERA.4001 Skrydžio plano pateikimas

a) Informacija apie numatomą skrydį ar jo dalį oro eismo paslaugų tarnyboms pateikiama kaip skrydžio planas. Sąvoka „skrydžio planas“ gali reikšti visą informaciją apie visus skrydžio plano aprašymą sudarančius aspektus, apimančius visą skrydžio maršrutą, arba ribotą reikalingą informaciją, be kita ko, kai siekiama gauti leidimą nedidelei skrydžio daliai, pvz., siekiant kirsti oro kelią, pakilti iš valdomojo aerodromo arba jame nusileisti.

b) Skrydžio planas pateikiamas prieš kiekvieną:

1. skrydį arba jo dalį, kad orlaiviui būtų teikiamos skrydžių valdymo paslaugos;

2. SPT skrydį konsultacinėje oro erdvėje;

3. skrydį nustatytuose rajonuose ar į juos arba kompetentingos institucijos nustatytaisiais maršrutais, siekiant palengvinti skrydžio informacijos, įspėjimo bei paieškos ir gelbėjimo paslaugų teikimą;

4. skrydį nustatytuose rajonuose ar į juos arba kompetentingos institucijos nustatytaisiais maršrutais, siekiant palengvinti veiksmų koordinavimą su atitinkamomis karinėmis tarnybomis arba kaimyninių valstybių oro eismo paslaugų tarnybomis, siekiant išvengti būtinybės gaudyti orlaivį atpažinimo tikslais;

5. bet kokį tarptautinį skrydį, nebent atitinkamos valstybės nustatytų kitaip;

6. skrydį, kurį numatoma vykdyti naktį, jeigu išvykstama iš šalia aerodromo esančios teritorijos.

c) Skrydžio planas prieš išskrendant pateikiamas oro eismo paslaugų pranešimų tarnybai, o skrydžio metu – perduodamas atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai arba orlaivio ir antžeminių tarnybų valdymo radijo stočiai, nebent susitarta teikti kartotinius skrydžių planus.

▼B

d) ►M2 Jei kompetentinga institucija vidaus VST skrydžiams nėra nustačiusi trumpesnio laikotarpio, kiekvieno skrydžio, jeigu jį vykdant ketinama kirsti valstybių sienas arba jam teikti skrydžių valdymo paslaugas arba konsultacines oro eismo paslaugas, planas pateikiamas ne vėliau kaip likus 60 minučių iki išskridimo, o jeigu planas teikiamas per skrydį, tokiu laiku, kad būtų užtikrinta, jog atitinkama skrydžių valdymo tarnyba jį gaus ne vėliau kaip prieš 10 minučių iki tada, kai orlaivis, kaip numatyta, pasieks: ◄

1. numatytą įskridimo į skrydžių valdymo rajoną arba konsultacinę oro erdvę tašką; arba

2. tašką, kuriame jo maršrutas susikerta su oro keliu arba konsultaciniu maršrutu.

SERA.4005 Skrydžio plano turinys

a) Skrydžio planą sudaro informacija apie toliau nurodytus aspektus, kuriuos kompetentinga institucija laiko reikšmingais:

1. orlaivio atpažinimo kodas;

2. skrydžių vykdymo taisyklės ir skrydžio pobūdis;

3. orlaivių skaičius ir tipas (-ai) ir valkties turbulencijos kategorijos;

4. įranga;

5. išskridimo aerodromas arba skrydžių aikštelė;

6. apskaičiuotasis trinkelių patraukimo laikas;

7. kreiserinis greitis (greičiai);

8. kreiserinis lygis (lygiai);

9. skrydžio maršrutas, kuriuo turi būti vadovaujamasi;

10. paskirties aerodromas arba skrydžių aikštelė ir visas apskaičiuotasis praėjęs laikas;

11. atsarginis aerodromas (-ai) arba skrydžių aikštelė (-ės);

12. degalų atsargos;

13. bendras žmonių skaičius orlaivyje;

14. avarinė ir gelbėjimo įranga;

15. kita informacija.

b) Jeigu skrydžio planas teikiamas per skrydį, nurodomas tas išvykimo aerodromas arba skrydžių aikštelė, iš kurių prireikus būtų galima gauti papildomos informacijos apie skrydį. Be to, vietoj numatomo trinkelių patraukimo laiko nurodomas laikas virš maršruto, su kuriuo skrydžio planas yra susijęs, pirmojo taško.

SERA.4010 Skrydžio plano pildymas

a) Skrydžio plane pateikiama informacija, kai taikytina, apie atitinkamus aspektus, apimančius pirmiau nurodyto sąrašo punktus iki aspekto „atsarginis aerodromas (-ai) arba skrydžių aikštelė (-ės)“ (jį įskaitant), susijusius su visu maršrutu, kuriam teikiamas skrydžio planas, arba šio maršruto dalimi.

▼B

b) Be to, kai taikytina, jame pateikiama informacija apie visus kitus aspektus, jeigu taip yra nustačiusi kompetentinga institucija arba jeigu kitu atveju skrydžio planą pateikiantis asmuo mano, kad tai yra reikalinga.

SERA.4015 Skrydžio plano pakeitimai

a) Laikantis taisyklės SERA.8020 b punkto nuostatų, apie visus skrydžio plano, pateikto dėl SPT skrydžio arba VST skrydžio, kuris vykdomas kaip valdomasis skrydis, plano pakeitimus kuo skubiau pranešama atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai. Dėl kitų VST skrydžių pateiktų skrydžio planų didelių pakeitimų kuo skubiau pranešama atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai.

b) Jeigu prieš išvykstant apie degalų atsargas arba bendrą žmonių skaičių orlaivyje pateikta informacija išvykimo metu yra neteisinga, tai reiškia didelį skrydžio plano pakeitimą ir apie jį pranešama.

SERA.4020 Skrydžio plano uždarymas

a) Skrydžio įgula, atliekanti skrydį pagal pateiktą skrydžio planą, apimantį visą skrydį arba iki paskirties aerodromo likusią skrydžio dalį, asmeniškai tuoj pat po nutūpimo radiotelefoniniu ryšiu arba per duomenų perdavimo ryšio liniją arba kitomis kompetentingos institucijos nustatytomis priemonėmis teikia pranešimą apie atskridimą atitinkamai atvykimo aerodromo oro eismo paslaugų tarnybai.

1. Pranešimo apie atskridimą teikti nereikalaujama nutūpus aerodrome, kuriame oro eismo paslaugos teikiamos su sąlyga, kad radijo ryšys arba vaizdiniai signalai rodo, kad yra pastebėtas tūpimas.

b) Jeigu skrydžio planas pateiktas tik dėl tos skrydžio dalies, kuri nesutampa su likusia skrydžio iki paskirties punkto dalimi, prireikus skrydžio planas užbaigiamas pateikus tinkamą pranešimą atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai.

c) Jeigu atvykimo aerodrome arba skrydžių aikštelėje nėra oro eismo paslaugų tarnybos, pranešimas apie atskridimą, kai to reikalaujama, kuo skubiau po nutūpimo taikant greičiausias prieinamas priemones perduodamas artimiausiai oro eismo paslaugų tarnybai.

d) Jeigu žinoma, kad atskridimo aerodromo arba skrydžių aikštelės ryšio priemonių nepakanka ir nėra kitų antžeminių priemonių pranešimams apie atskridimą apdoroti, imamasi toliau nurodytų veiksmų. Prieš pat tūpimą, jeigu tai įmanoma, iš orlaivio atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai perduodamas pranešimas, panašus į pranešimą apie atskridimą, jeigu tokio pranešimo apie atskridimą reikalaujama. Paprastai toks pranešimas perduodamas oreivystės radijo ryšio stočiai, aprūpinančiai oro eismo paslaugų tarnybą, atsakingą už skrydžių informacijos regioną, kuriame minėtasis orlaivis skrenda.

e) Pranešime apie orlaivio atskridimą pateikiama tokia informacija:

1. orlaivio atpažinimo kodas;

2. išskridimo aerodromas arba skrydžių aikštelė;

3. paskirties aerodromas arba skrydžių aikštelė (tik tada, jei tūpiama atsarginiame aerodrome);

4. atskridimo aerodromas arba skrydžių aikštelė;

5. atskridimo laikas.

▼B

5 SKIRSNIS

Vizualiosios meteorologinės sąlygos, vizualiųjų skrydžių taisyklės, specialiosios VST skrydžių ir skrydžių pagal prietaisus taisyklės

SERA.5001 Mažiausieji VMS matomumo ir atstumo nuo debesies dydžiai

Mažiausieji VMS matomumo ir atstumo nuo debesų dydžiai nurodyti S5–1 lentelėje.

S5–1 lentelė (*)

Absoliučiojo aukščio diapazonas	Oro erdvės klasė	Skrydžio matomumas	Atstumas nuo debesų
3 050 m ir aukščiau (10 000 pėdų) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalioje plokštumoje 300 m (1 000 pėdų) vertikalioje plokštumoje
Žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL ir virš 900 m (3 000 pėdų) AMSL arba daugiau kaip 300 m (1 000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris didesnis	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalioje plokštumoje 300 m (1 000 pėdų) vertikalioje plokštumoje
900 m ir žemiau (3 000 pėdų) AMSL, arba 300 m (1 000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris didesnis	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontalioje plokštumoje 300 m (1 000 pėdų) vertikalioje plokštumoje
	F G	5 km (***)	Vengiant debesų ir matant žemės paviršių

(*) Jeigu pereinamasis absoliutusis aukštis yra mažesnis nei 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL, taikomas skrydžio lygis yra 100, o ne 10 000 pėdų.

(**) Mažiausi VMS dydžiai A klasės oro erdvei įtraukti tik kaip informacija pilotams ir tai nereiškia, kad A klasės oro erdvėje leidžiami VST skrydžiai.

(***) Jeigu taip nustato kompetentinga institucija:

a) leidžiama skristi esant ne mažesniam kaip 1 500 m skrydžio matomumui, jeigu:

1) skrendama 140 mazgų IAS arba mažesniu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtis ir išvengta susidūrimo; arba

2) aplinkybėmis, kuriomis tikimybė susidurti su kitu orlaiviu paprastai yra nedidelė, pvz., neintensyvaus eismo rajonuose arba atliekant specialiuosius aviacijos darbus žemame lygyje.

►**M2** b) sraigtasparniams leidžiama skristi esant mažesniam nei 1 500 m, bet ne mažesniam nei 800 m skrydžio matomumui, jeigu manevruojama tokiu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtis ir išvengta susidūrimo. ◄

SERA.5005 Vizualiųjų skrydžių taisyklės

a) Išskyrus atvejus, kai yra vykdomas specialusis VST skrydis, VST skrydžiai vykdomi taip, kad orlaivis skristų pagal matomumo ir atstumo nuo debesų reikalavimus, kurie yra tokie pat arba didesni nei nurodyti S5–1 lentelėje.

b) Išskyrus atvejus, kai gaunamas skrydžių valdymo tarnybos specialusis VST leidimas, pagal VST skrendantiems orlaiviams draudžiama kilti arba tūpti skrydžių valdymo zonoje esančiame aerodrome, taip pat įskristi į aerodromo eismo zoną ar aerodromo eismo ratą, jeigu meteorologinės sąlygos, apie kurias pranešta, yra prastesnės nei toliau nurodyti mažiausieji dydžiai:

1. debesų padas yra žemiau kaip 450 m (1 500 pėdų); arba

2. matomumas prie žemės yra mažesnis kaip 5 km.

▼B

c) Jeigu taip nustato kompetentinga institucija, naktiniai VST skrydžiai gali būti leidžiami tokiomis sąlygomis:

1. jeigu išskrendama iš šalia aerodromo esančios teritorijos, skrydžio planas teikiamas pagal SERA.4001 b punkto 6 papunktį;

2. skrydžio metu užmezgamas ir palaikomas abipusis radijo ryšys atitinkamu oro eismo paslaugų ryšio kanalu (jeigu jis prieinamas);

3. RMS matomumo ir atstumo nuo debesų mažiausieji dydžiai, nurodyti S5–1 lentelėje, yra taikomi, tačiau:

i) debesų padas turi būti ne žemiau kaip 450 m (1 500 pėdų);

▼M2

ii) netaikomos S5–1 lentelės a ir b punktuose pateiktos sumažėjusio skrydžio matomumo nuostatos;

iii) B, C, D, E, F ir G klasių oro erdvėje ir žemiau kaip 900 m (3 000 pėdų) AMSL arba 300 m (1 000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris aukštis didesnis, pilotas turi nuolat matyti paviršių ir

_____

v) kalnuotoje vietovėje kompetentinga institucija gali nustatyti didesnius RMS matomumo ir atstumo nuo debesų mažiausiuosius dydžius;

_____

▼B

5. išskyrus atvejus, kai orlaiviui būtina kilti arba tūpti, arba kai yra gautas kompetentingos institucijos leidimas, skrydis pagal VST naktį vykdomas tokiame lygyje, kuris nebūtų žemesnis už mažiausiąjį absoliutųjį skrydžio aukštį, nustatytą valstybės, virš kurios teritorijos skrendama, o jeigu toks mažiausiasis absoliutusis skrydžio aukštis nenustatytas:

i) virš aukštos vietovės arba kalnų vietovėse – lygyje, kuris yra bent 600 m (2 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 8 km spinduliu nuo apskaičiuotosios orlaivio padėties;

ii) kitur nei nurodyta i punkte – lygyje, kuris yra bent 300 m (1 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 8 km spinduliu nuo apskaičiuotosios orlaivio padėties.

▼M2

d) VST skrydžiai nevykdomi:

1) transgarsiniu ir viršgarsiniu greičiu, nebent leistų kompetentinga institucija;

2) virš 195 SL. Šio reikalavimo išimtys:

i) valstybės narės yra rezervavusios, jei įmanoma, oro erdvę, kurioje gali būti leista vykdyti VST skrydžius, arba

ii) oro erdvėje iki 285 skrydžių lygio ir jame imtinai, jei atsakinga OEP tarnyba valstybių narių nustatyta tvarka yra išdavusi ir atitinkamame oro navigacijos informaciniame rinkinyje paskelbusi leidimą toje oro erdvėje vykdyti VST skrydžius.

▼B

e) Leidimas vykdyti VST skrydžius virš 285 SL nesuteikiamas, jeigu virš 290 SL taikomas 300 m (1 000 pėdų) vertikaliojo skirstymo mažiausiasis dydis.

f) Išskyrus atvejus, kai orlaiviui būtina kilti arba tūpti, arba kai yra gautas kompetentingos institucijos leidimas, VST skrydis nevykdomas:

1. virš tankiai apgyvendintų didelių miestų rajonų, miestų ir gyvenviečių, taip pat žmonių sambūrio atvirose vietose – žemiau kaip 300 m (1 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 600 m spinduliu nuo orlaivio;

2. kitais atvejais nei nurodyta 1 punkte – žemiau kaip 150 m (500 pėdų) virš žemės ar vandens paviršiaus arba 150 m (500 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 150 m (500 pėdų) spinduliu nuo orlaivio.

g) Jeigu skrydžių valdymo leidimuose nenurodyta arba jeigu kompetentingos institucijos nenumatyta kitaip, VST skrydžiai horizontaliojo kreiserinio skrydžio režimu aukščiau kaip 900 m (3 000 pėdų) nuo žemės ar vandens paviršiaus arba kito didesnio kompetentingos institucijos nustatyto duomens atliekami kelią atitinkančiame kreiseriniame lygyje, kaip nurodyta 3 priedėlyje pateiktoje kreiserinių lygių lentelėje;

h) VST skrydžiai atitinka 8 skirsnio nuostatas, kai jie:

1. atliekami B, C ir D klasės oro erdvėje;

2. sudaro valdomojo aerodromo eismo dalį; arba

3. atliekami kaip specialieji VST skrydžiai.

i) Vykdant VST skrydžius rajonuose (arba įskrendant į juos) arba maršrutuose, kuriuos kompetentinga institucija yra nustačiusi pagal taisyklės SERA.4001 b punkto 3 arba 4 papunkčius, nuolatos klausomasi oro eismo paslaugų tarnybos, teikiančios skrydžių informacijos paslaugas, atitinkamu orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšio kanalu perduodamos kalbinės informacijos, o prireikus pranešama jai apie orlaivio buvimo vietą.

j) Kai pagal vizualiųjų skrydžių taisykles skrendantis orlaivis nori tęsti skrydį pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles, būtina:

1. pranešti apie būtinus atlikti turimojo skrydžio plano (jeigu jis pateiktas) pakeitimus; arba

2. pagal SERA.4001 b punkto reikalavimus kuo greičiau pateikti skrydžio planą atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai ir gauti leidimą prieš pradedant skrydį pagal SPT valdomojoje oro erdvėje.

SERA.5010 Specialieji VST skrydžiai, vykdomi skrydžių valdymo zonose

▼M2

Specialiuosius VST skrydžius gali būti leidžiama vykdyti skrydžių valdymo zonoje, jeigu yra gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. Ypatingais atvejais, kai, pvz., policijos, medicinos, paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir gaisrams gesinti (sąrašas neišsamus), tokius skrydžius sraigtasparniais leidžia kompetentinga institucija, taikomos tokios papildomos sąlygos:

a) tokie specialieji VST skrydžiai gali būti vykdomi tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip;

▼M2

b) pilotui:

1. vengiant debesų ir matant žemės paviršių;

2. skrydžio matomumas yra ne mažesnis kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – ne mažesnis kaip 800 m;

3. 140 mazgų IAS arba mažesniu greičiu, kad laiku būtų pastebėti kiti orlaiviai ar kliūtys ir išvengta susidūrimo, ir

c) skrydžių valdymo tarnyba neišduoda specialųjį VST skrydį vykdančiam orlaiviui leidimo kilti arba tūpti skrydžių valdymo zonoje esančiame aerodrome ar įskristi į aerodromo eismo zoną arba aerodromo eismo ratą, jeigu meteorologinės sąlygos, apie kurias pranešta, yra prastesnės nei toliau nurodyti mažiausieji dydžiai:

1. matomumas prie žemės yra mažesnis kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – mažesnis kaip 800 m;

2. apatinė debesų riba yra žemiau kaip 180 m (600 pėdų).

▼B

SERA.5015 Skrydžių pagal prietaisus taisyklės (SPT). Visų SPT skrydžių taisyklės

a) Orlaivio įranga

Orlaiviuose įrengiamos tinkamos priemonės ir navigacijos įranga, tinkama maršrutui, kuriuo numatoma skristi, ir atitinkanti taikytinus oro susisiekimo veiklą reglamentuojančius teisės aktus.

b) Mažiausieji lygiai

Išskyrus atvejus, kai orlaiviui būtina kilti arba tūpti, arba kai yra gautas kompetentingos institucijos leidimas, SPT skrydžiai vykdomi lygyje, ne žemesniame už mažiausiąjį absoliutųjį skrydžio aukštį, nustatytą valstybės, virš kurios teritorijos skrendama, o jeigu toks mažiausiasis absoliutusis aukštis nenustatytas:

1. virš aukštos vietovės arba kalnų vietovėse – lygyje, kuris yra bent 600 m (2 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 8 km spinduliu nuo apskaičiuotosios orlaivio padėties;

2. kitur nei nurodyta 1 punkte – lygyje, kuris yra bent 300 m (1 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 8 km spinduliu nuo apskaičiuotosios orlaivio buvimo vietos.

c) SPT skrydžio pakeitimas VST skrydžiu

1. Orlaivis, skrendantis pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles ir ketinantis skristi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, praneša atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai, kad SPT skrydis atšaukiamas, ir perduoda šiai tarnybai turimojo skrydžio plano pakeitimus.

2. Jeigu orlaivis, skrendantis pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles, patenka į vizualiąsias meteorologines sąlygas, jis neatšaukia SPT skrydžio, išskyrus atvejus, kai numatoma, kad skrydis pagrįstą laiką vyks pastoviomis vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis, ir ketinama tęsti skrydį tokiomis sąlygomis.

▼M2

3. SPT skrydžio pakeitimas VST skrydžiu priimtinas tik tuomet, kai įgulos vado pranešimą, kuriame yra speciali frazė „NUTRAUKIU SPT SKRYDĮ“ („CANCELLING MY IFR FLIGHT“) kartu su turimojo skrydžio plano pakeitimais, jei jų yra, gavo OEP tarnyba. OEP tarnyba nei tiesiogiai, nei remdamasi išvada, nesiūlo SPT skrydžio pakeisti VST skrydžiu.

▼B

SERA.5020 SPT. Taisyklių taikymas SPT skrydžiams valdomojoje oro erdvėje

a) SPT skrydžiai valdomojoje oro erdvėje turi atitikti 8 skirsnio nuostatas.

▼B

b) SPT skrydis kreiseriniu skrydžio režimu valdomojoje oro erdvėje atliekamas kreiseriniame lygyje arba, jei oro eismo paslaugų tarnyba yra davusi leidimą naudoti aukštėjimo kreiseriniu režimu metodą, – tarp dviejų lygių ar virš lygio, pasirinkto iš 3 priedėlyje pateiktos kreiserinių lygių lentelės, tačiau toje lentelėje nurodyta lygio ir kelio koreliacija netaikoma, kai skrydžių valdymo tarnybos leidimuose arba kompetentingos institucijos oro navigacijos informaciniame rinkinyje nurodyta kitaip.

SERA.5025 SPT. Taisyklių taikymas SPT skrydžiams už valdomosios oro erdvės ribų

a) Kreiseriniai lygiai

SPT skrydis už valdomosios oro erdvės ribų horizontaliojo kreiserinio skrydžio režimu atliekamas jo kelią atitinkančiu kreiseriniu lygiu, kaip nurodyta 3 priedėlyje pateiktoje kreiserinių lygių lentelėje, išskyrus atvejus, kai skrydžiui 900 m (3 000 pėdų) arba žemesniame absoliučiajame aukštyje virš vidutinio jūros lygio kompetentinga institucija nustato kitaip.

b) Ryšys

Vykdant SPT skrydį už valdomosios oro erdvės ribų rajonuose (arba įskrendant į juos) arba maršrutuose, kuriuos kompetentinga institucija yra nustačiusi pagal taisyklės SERA.4001 b punkto 3 arba 4 papunkčius, klausomasi orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiu perduodamos kalbinės informacijos atitinkamu ryšio kanalu, o prireikus užmezgamas abipusis ryšys su oro eismo paslaugų tarnyba, teikiančia skrydžių informacijos paslaugas.

c) Pranešimai apie buvimo vietą

Už valdomosios oro erdvės ribų vykdant SPT skrydį, kuriam kompetentinga institucija yra nustačiusi reikalavimą klausytis oro ir antžeminių tarnybų ryšiu perduodamos kalbinės informacijos atitinkamu ryšio kanalu, o prireikus užmegzti abipusį ryšį su oro eismo paslaugų tarnyba, teikiančia skrydžių informacijos paslaugas, šio skrydžio metu pranešama apie buvimo vietą, kaip nurodyta taisyklėje SERA.8025 valdomiesiems skrydžiams.

6 SKIRSNIS

Oro erdvių klasifikacija

▼M2

SERA.6001 Oro erdvių klasifikacija

a) Valstybės narės oro erdvę suskirsto pagal šią oro erdvių klasifikaciją ir 4 priedėlį:

1. *A klasė*. Leidžiami tik SPT skrydžiai. Visus skrydžius vykdantiems orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos ir jie atskiriami vienas nuo kito. Reikalaujama, kad vykdant visus skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.

2. *B klasė*. Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. Visus skrydžius vykdantiems orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos ir jie atskiriami vienas nuo kito. Reikalaujama, kad vykdant visus skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.

3. *C klasė*. Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. Visus skrydžius vykdantiems orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos, o SPT skrydžius vykdantys orlaiviai atskiriami nuo kitų SPT skrydžių ir nuo VST skrydžių. VST skrydžius vykdantys orlaiviai atskiriami nuo SPT skrydžių ir gauna eismo informaciją apie kitus VST skrydžius, o paprašius – eismo išvengimo patarimus. Reikalaujama, kad vykdant visus skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. VST skrydžiams 250 mazgų oro greičio pagal rodmenis (IAS) apribojimas taikomas

▼M2

žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.

4. *D klasė*. Leidžiami SPT ir VST skrydžiai ir visus skrydžius vykdantiems orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos. SPT skrydžius vykdantys orlaiviai atskiriami nuo kitų SPT skrydžių ir gauna eismo informaciją apie VST skrydžius, o paprašius – eismo išvengimo patarimus. VST skrydžius vykdantys orlaiviai gauna eismo informaciją apie visus kitus skrydžius, o paprašius – eismo išvengimo patarimus. Reikalaujama, kad vykdant visus skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys, o vykdant visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.

5. *E klasė*. Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. SPT skrydžius vykdantiems orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos ir jie atskiriami nuo kitų SPT skrydžių. Visus skrydžius vykdantiems orlaiviams, jei įmanoma, teikiama informacija apie eismą. Reikalaujama, kad vykdant SPT skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. Vykdant visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Visiems SPT skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. E klasė netaikoma skrydžių valdymo zonoms.

6. *F klasė*. Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. Visiems SPT skrydžius vykdantiems orlaiviams, besinaudojantiems konsultacinėmis oro eismo paslaugomis, teikiamos minėtos paslaugos, o paprašius – visiems skrydžius vykdantiems orlaiviams teikiamos skrydžių informacijos paslaugos. Nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys reikalaujamas vykdant SPT skrydžius, kai orlaivis naudojasi konsultacinėmis paslaugomis, o visi SPT skrydžius vykdantys orlaiviai turi turėti galimybę užmegzti kalbinį ryšį su antžeminėmis tarnybomis. Vykdant visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Skrydžių valdymo tarnybos leidimo nereikalaujama.

7. *G klasė*. Leidžiami SPT ir VST skrydžiai, paprašius juos vykdantiems orlaiviams teikiamos skrydžių informacijos paslaugos. Visi SPT skrydžius vykdantys orlaiviai turi turėti galimybę užmegzti kalbinį ryšį su antžeminėmis tarnybomis. Vykdant visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Skrydžių valdymo tarnybos leidimo nereikalaujama.

8. Priskyrimas prie F klasės laikomas laikinąja priemone tol, kol ją bus galima pakeisti kita klase.

b) Oro erdvė pagal klasifikaciją suskirstoma pagal valstybių narių poreikius, išskyrus tai, kad visa oro erdvė virš 195 SL laikoma C klasės oro erdve.

▼B

SERA.6005 Ryšio ir SSR atsakiklio reikalavimai

a) Privalomoji radijo zona (RMZ)

1. VST skrydžiai, vykdomi E, F arba G klasių oro erdvės dalyse, ir SPT skrydžiai, vykdomi F arba G klasių oro erdvės dalyse, kompetentingos institucijos priskirtose privalomosioms radijo zonoms (RMZ), nuolatos

▼B

klauso oro ir antžeminių tarnybų ryšiu perduodamos kalbinės informacijos, o prireikus užmezga abipusį ryšį atitinkamu ryšio kanalu, nebent laikomasi kitų nuostatų, kurias tai konkrečiai oro erdvei nustatė oro navigacijos paslaugų teikėjas.

2. Prieš įskrisdami į privalomąją radijo zoną, pilotai atitinkamu ryšio kanalu pirmiausia kreipiasi į stotį jos šaukiniu, toliau nurodo savo šaukinį, orlaivio tipą, padėtį, lygį, skrydžio ketinimus ir kitą kompetentingos institucijos nustatytą informaciją.

b) Atsakiklio privalomo turėjimo zona (TMZ)

1. Visi skrydžiai, vykdomi oro erdvėje, kurią kompetentinga institucija priskyrė atsakiklio privalomo turėjimo zonoms (TMZ), turi turėti A ir C arba S režimais galinčius veikti SSR atsakiklius ir jais naudotis, nebent laikomasi kitų nuostatų, kurias tai konkrečiai oro erdvei nustatė oro navigacijos paslaugų teikėjas.

c) Oro erdvės, priskirtos privalomosioms radijo zonoms ir (arba) atsakiklio privalomo turėjimo zonoms, tinkamai skelbiamos oro navigacijos informaciniuose rinkiniuose.

7 SKIRSNIS

Oro eismo paslaugos

SERA.7001. Bendrosios nuostatos. Oro eismo paslaugų tikslai

Oro eismo paslaugų tikslai:

a) užkirsti kelią orlaivių susidūrimams;

b) užkirsti kelią manevravimo lauke esančių orlaivių ir tame lauke kliūčių susidūrimams;

c) užtikrinti deramą oro eismo spartą ir palaikyti tvarkingą oro eismo srautą;

d) teikti patarimus ir informaciją, kurie būtų naudingi užtikrinant saugius ir efektyvius skrydžius;

e) pranešti atitinkamoms organizacijoms apie orlaivį, kuriam reikia paieškos ir gelbėjimo pagalbos, ir pagal poreikius padėti tokioms organizacijoms.

▼M2

SERA.7002 Informavimas apie susidūrimo pavojų, kai teikiamos apžvalga grindžiamos OEP

a) Kai pastebima, kad identifikuoto valdomojo skrydžio trajektorija kertasi su nežinomo orlaivio trajektorija ir laikoma, kad kyla susidūrimo pavojus, valdomojo skrydžio pilotui, kai tik praktiškai įmanoma:

1. pranešama apie nežinomą orlaivį ir, jei pilotas prašo arba jei skrydžių vadovo nuomone tai pagrįsta atsižvelgiant į situaciją, pasiūlomas išvengiamasis veiksmas ir

2. pranešama, kai konfliktinės situacijos nebelieka.

▼B

SERA.7005 Orlaivio naudotojo ir oro eismo paslaugų tarpusavio koordinavimas

a) Oro eismo paslaugų tarnybos, vykdydamos savo užduotis, tinkamai atsižvelgia į orlaivių naudotojų reikalavimus, kylančius iš jų prievolių pagal atitinkamus Sąjungos teisės aktus dėl orlaivių naudojimo, ir, jei to prašo orlaivių naudotojai, teikia jiems ar jų paskirtiems atstovams tokią jų turimą informaciją, kuri suteikia galimybę jiems arba jų paskirtiems atstovams vykdyti savo pareigas.

▼B

b) Jei to prašo orlaivio naudotojas, pranešimai (įskaitant pranešimus apie buvimo vietą), kuriuos gauna oro eismo paslaugų tarnybos ir kurie yra susiję su orlaivio, kurio skrydžių valdymo paslaugas teikia tas orlaivio naudotojas, skrydžiais, jei tik įmanoma, nedelsiant pateikiami orlaivio naudotojui arba paskirtam atstovui pagal vietoje sutartas procedūras.

8 SKIRSNIS

Skrydžių valdymo paslaugos

SERA.8001 Taikymas

Skrydžių valdymo paslaugos teikiamos:

a) visiems SPT skrydžiams A, B, C, D ir E klasių oro erdvėje;

b) visiems VST skrydžiams B, C ir D klasių oro erdvėje;

c) visiems specialiesiems VST skrydžiams;

d) visam aerodromo eismui valdomuosiuose aerodromuose.

SERA.8005 Skrydžių valdymo paslaugų veikimas

a) Kad galėtų teikti skrydžių valdymo paslaugas, skrydžių valdymo tarnyba:

1. gauna informaciją apie numatytą kiekvieno orlaivio judėjimą arba nukrypimus nuo jo ir naujausią informaciją apie kiekvieno orlaivio tikrąją skrydžio eigą;

2. iš gautos informacijos nustato žinomų orlaivių padėtį vienas kito atžvilgiu;

3. suteikia leidimus ir informaciją, kad užkirstų kelią savo valdomų orlaivių susidūrimui, ir užtikrina deramą eismo spartą bei palaiko tvarkingą eismo srautą;

4. prireikus koordinuoja leidimus su kitomis tarnybomis:

i) jei orlaivis kitaip kliudytų eismui, kurį valdo kitos tarnybos;

ii) prieš perduodama orlaivio valdymą kitoms tarnyboms.

b) Skrydžių valdymo tarnybų suteikiamais leidimais numatomas toliau nurodytas skirstymas:

1. tarp visų skrydžių A ir B klasių oro erdvėje;

2. tarp visų SPT skrydžių C, D ir E klasių oro erdvėje;

3. tarp visų SPT skrydžių ir VST skrydžių C klasės oro erdvėje;

4. tarp visų SPT skrydžių ir specialiųjų VST skrydžių;

5. tarp specialiųjų VST skrydžių, nebent kitaip nustatytų kompetentinga institucija;

išskyrus atvejus, kai to prašo orlaivio pilotas ir tam pritaria kito orlaivio pilotas ir jei kompetentingos institucijos taip numatyta b punkte nurodytiems atvejams, D ir E klasių oro erdvėje pilotui gali būti suteiktas leidimas, jeigu jis pats išlaiko skirstymą tam tikroje skrydžio žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) dalyje dieną, aukštėjant arba žemėjant, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis.

c) Išskyrus atvejus, kai gali būti taikomas mažiausių skirstymo dydžių sumažinimas šalia aerodromų, skirstymą skrydžių valdymo tarnyba gali nustatyti bent vienu iš šių būdų:

▼B

1. vertikaliuoju skirstymu, sudaromu priskiriant skirtingus lygius, parinktus iš šio reglamento priedo 3 priedėlio kreiserinių lygių lentelės, išskyrus tai, kad ten nustatyta lygio ir kelio koreliacija netaikoma, kai kitaip nurodyta atitinkamuose oro navigacijos informaciniuose rinkiniuose arba skrydžių valdymo leidimuose. Vertikaliojo skirstymo vardinis minimumas iki 410 SL įskaitytinai yra 300 m (1 000 pėdų), o aukščiau šio lygio – 600 m (2 000 pėdų);

2. horizontaliuoju skirstymu, sudaromu nustatant:

i) išilginį skirstymą, išlaikant intervalą tarp orlaivių, skrendančių tais pačiais, susikertančiais keliais arba priešingomis kryptimis (išreiškiama laiku arba atstumu); arba

ii) šoninį skirstymą, išlaikant orlaivius skirtinguose maršrutuose arba skirtinguose geografiniuose rajonuose.

SERA.8010 Mažiausi skirstymo dydžiai

a) Konkrečioje oro erdvės dalyje taikomus mažiausius skirstymo dydžius parenka už oro eismo paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas ir patvirtina atitinkama kompetentinga institucija.

b) Orlaiviams, kurie perskrenda iš vienos kaimyninės oro erdvės į kitą, ir maršrutuose, kurie yra arčiau bendros kaimyninių oro erdvių ribos nei tomis aplinkybėmis taikytini mažiausi skirstymo dydžiai, mažiausi skirstymo dydžiai parenkami konsultuojantis su oro navigacijos paslaugų teikėjais, atsakingais už oro eismo paslaugų teikimą kaimyninėse oro erdvėse.

c) Informacija apie parinktus mažiausius skirstymo dydžius ir jų taikymo sritis pranešama:

1. atitinkamoms skrydžių valdymo tarnyboms; ir

2. pilotams ir orlaivių naudotojams per oro navigacijos informacinius rinkinius, kai skirstymas grindžiamas tuo, kad orlaivyje naudojamos nustatytos pagalbinės navigacijos priemonės arba navigacijos technologijos.

▼M2

SERA.8012 Valkčio turbulencijos skirstymo taikymas

a) Valkčio turbulencijos mažiausieji skirstymo dydžiai taikomi orlaiviui artėjimo tūpti ir išskridimo etapuose šiomis aplinkybėmis:

1. orlaivis skrenda tiesiai paskui kitą orlaivį tame pačiame aukštyje arba mažiau kaip 300 m (1 000 pėdų) žemiau jo; arba

2. abu orlaiviai naudojasi tuo pačiu kilimo ir tūpimo taku arba lygiagrečiais kilimo ir tūpimo takais, kuriuos skiria mažiau nei 760 m (2 500 pėdų); arba

3. orlaivis kerta ką tik nuskridusio kito orlaivio trajektoriją tame pačiame aukštyje arba mažiau kaip 300 m (1 000 pėdų) žemiau jo.

▼B

SERA.8015 Skrydžių valdymo tarnybos leidimai

▼M2

a) Skrydžių valdymo tarnybos leidimai grindžiami tik šiais skrydžių valdymo paslaugos teikimo reikalavimais:

1. Leidimai išduodami tik siekiant paspartinti ir išskirstyti oro eismą ir grindžiami žinomomis eismo sąlygomis, nuo kurių priklauso orlaivių naudojimo sauga. Tokios eismo sąlygos apima ne tik ore ir manevravimo lauke, kurio kontrolė vykdoma, esančius orlaivius, bet ir kitų transporto priemonių eismą ar kitas nestacionarias kliūtis naudojamame manevravimo lauke.

▼M2

2. Skrydžių valdymo tarnybos prireikus suteikia tokius skrydžių valdymo tarnybos leidimus, kad užkirstų kelią susidūrimui bei paspartintų ir palaikytų tvarkingą oro eismo srautą.

3. Skrydžių valdymo tarnybos leidimai išduodami iš anksto, siekiant užtikrinti, kad jie būtų perduoti į orlaivį tinkamu laiku ir būtų galima tinkamai laikytis jų sąlygų.

▼B

b) Operacijos, kurioms reikalingas leidimas

1. Skrydžių valdymo tarnybos leidimas gaunamas prieš pradedant vykdyti valdomąjį skrydį arba prieš pradedant vykdyti skrydžio dalį kaip valdomąjį skrydį. Tokio leidimo prašoma pateikiant skrydžių valdymo tarnybai skrydžio planą.

2. Orlaivio įgulos vadas praneša skrydžių valdymo tarnybai, jeigu skrydžių valdymo tarnybos leidimas jam nepriimtinas. Tokiais atvejais, jei įmanoma, skrydžių valdymo tarnyba išduos pakeistą leidimą.

3. Jeigu orlaivis prašo išduoti su pirmenybės suteikimu susijusį leidimą, pateikiamas pirmenybės taikymo būtinybę paaiškinantis pranešimas (jeigu jo prašo atitinkama skrydžių valdymo tarnyba).

4. *Galimas pakartotinis leidimas skrendant.* Jeigu prieš išskrendant numatoma, kad atsižvelgiant į degalų atsargas ir su sąlyga, kad bus prašoma pakartotinio leidimo skrendant, gali būti nuspręsta tęsti skrydį į pakeistą paskirties aerodromą, apie tai pranešama atitinkamoms skrydžių valdymo tarnyboms, įrašant į skrydžio planą duomenis apie pakeistą maršrutą (jeigu jis žinomas) ir pakeistą paskirties punktą.

5. Valdomajame aerodrome eksploatuojamas orlaivis nerieda manevravimo lauke be aerodromo skrydžių valdymo vadavietės leidimo ir laikosi visų šios vadavietės duotų nurodymų.

c) Ikigarsinio skrydžio leidimai

1. Skrydžių valdymo tarnybos leidimas, skirtas viršgarsinio skrydžio ikigarsinio greitėjimo etapui, galioja bent iki to etapo pabaigos.

2. Skrydžių valdymo tarnybos leidimu, skirtu orlaivio lėtėjimui ir žemėjimui, pereinant nuo viršgarsinio kreiserinio režimo prie ikigarsinio skrydžio, stengiamasi užtikrinti nepertraukiamą žemėjimą bent ikigarsiniu etapu.

d) Leidimo turinys

Skrydžių valdymo tarnybos leidime nurodoma:

1. orlaivio atpažinimo kodas, nurodytas skrydžio plane;

2. leidimo galiojimo riba;

▼M2

3. skrydžio maršrutas …

i) skrydžio maršrutas išsamiai nurodomas kiekviename leidime, jei manoma, kad to reikia, ir

ii) frazė „leidžiama skristi suplanuotu maršrutu“ („cleared via flight planned route“) nevartojama išduodant pakartotinį leidimą;

▼B

4. skrydžio lygis (-iai) visam maršrutui arba jo daliai ir lygio pakeitimai, jei reikia;

5. visi būtini nurodymai ar informacija apie kitus dalykus, pvz., artėjimo tūpti ar išvykimo manevrus, ryšį ir leidimo galiojimo pabaigos laiką.

▼B

e) Leidimų ir su sauga susijusios informacijos pakartojimas

1. Skrydžio įgula pakartoja skrydžių vadovui su sauga susijusias balsu perduotų skrydžių valdymo tarnybos leidimų ir nurodymų dalis. Visuomet reikia pakartoti šiuos dalykus:

i) skrydžių valdymo tarnybos maršruto leidimai;

ii) leidimai ir nurodymai įriedėti į bet kokį kilimo ir tūpimo taką, tūpti ant jo, kilti nuo jo, sustoti prieš įriedant į jį, kirsti jį, riedėti į jį ir juo priešinga kilimui ar tūpimui kryptimi; ir

iii) kilimo ir tūpimo tako užimtumas, aukščiamačio nuostatos, SSR kodai, naujai priskirti ryšio kanalai, lygio nurodymai, kurso ir greičio nurodymai, ir

iv) pereinamieji lygiai, nurodyti skrydžių vadovo arba ATIS transliacijose.

2. Kiti leidimai ar nurodymai, įskaitant sąlyginius leidimus ir riedėjimo nurodymus, perskaitomi arba patvirtinami taip, kad būtų aiškiai parodyta, jog jie suprasti ir jų bus laikomasi.

3. Skrydžių vadovas išklauso pakartojimo, kad įsitikintų, jog leidimą ar nurodymą tinkamai patvirtino skrydžio įgula, ir nedelsdamas pataiso bet kokius pakartojant išgirstus netikslumus.

4. CPDLC pranešimų pakartojimas balsu nebūtinas, nebent oro navigacijos paslaugų teikėjas nurodytų kitaip.

▼M2

ea) Leidimo pakeitimai, susiję su maršrutu arba lygiu

1. Išduodant leidimą pakeisti maršrutą arba lygį, leidime tiksliai nurodomas pakeitimo pobūdis.

2. Kai dėl eismo sąlygų negalima leisti atlikti prašomo pakeitimo, vartojamas žodis „NEGALIMA“ („UNABLE“). Kai tai pagrįsta atsižvelgiant į aplinkybes, siūlomas alternatyvus maršrutas arba lygis.

eb) Leidimas, susijęs su aukščio matavimu

1. Vykdant skrydžius erdvės dalyse, kuriose nustatytas pereinamasis absoliutusis aukštis, orlaivio vertikalioji padėtis nurodoma, išskyrus toliau 5 papunktyje numatytus atvejus, absoliučiuoju aukščiu, kai nurodomas pereinamąjį absoliutųjį aukštį atitinkantis arba mažesnis aukštis, ir skrydžio lygiais, kai nurodomas pereinamąjį lygį atitinkantis arba didesnis aukštis. Perskrendant pereinamąjį sluoksnį, vertikalioji padėtis nurodoma skrydžio lygiais, kai orlaivis aukštėja, ir absoliučiuoju aukščiu, kai orlaivis žemėja.

2. Pereinamasis lygis skrydžio įgulai nurodomas pakankamai iš anksto prieš jį pasiekiant, kai orlaivis žemėja.

3. QNH aukščiamačio nuostatis įtraukiamas į žemėjimo leidimą, kai leidimas pirmą kartą duodamas mažesniame nei pereinamasis lygis absoliučiajame aukštyje, į artėjimo tūpti leidimus ar leidimus įskristi į eismo ratą, taip pat į riedėjimo leidimus išskrendantiems orlaiviams, išskyrus atvejus, kai žinoma, kad orlaivis jau gavo specialiai jam perduotą informaciją.

4. QFE aukščiamačio nuostatis pateikiamas orlaiviui jo prašymu arba reguliariai, laikantis vietos tvarkos.

▼M2

5. Kai orlaivis, kuriam buvo duotas leidimas tūpti, baigia artėjimą tūpti pagal atmosferos slėgį aerodromo lygyje (QFE), vertikalioji orlaivio padėtis nurodoma aukščiu virš aerodromo lygio vykdant tą skrydžio dalį, kurioje galima naudoti QFE, išskyrus tai, kad ji išreiškiama aukščiu virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio lygio:

   i) kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takuose, jei slenkstis yra ne mažiau kaip 2 m (7 pėdomis) žemiau už aerodromo lygį; ir

   ii) tiksliojo artėjimo tūpti takuose.

ec) Sąlyginiai leidimai

Sąlyginės frazės, pvz., „paskui tupiantį orlaivį“ arba „po išskrendančio orlaivio“, nevartojamos judėjimui, susijusiam su naudojamu (-ais) kilimo ir tūpimo taku (-ais), išskyrus atvejus, kai atitinkamą orlaivį ar transporto priemones mato atitinkamas skrydžių vadovas ir pilotas. Duodamo leidimo sąlygą sudarantis orlaivis arba transporto priemonė yra pirmas orlaivis/transporto priemonė, kertantis (-i) kito, su juo susijusio, orlaivio kelią. Visais atvejais sąlyginis leidimas duodamas tokia eilės tvarka ir jį sudaro:

1. šaukinys;

2. sąlyga;

3. leidimas ir

4. trumpas sąlygos pakartojimas.

▼B

f) Leidimų koordinavimas

1. Skrydžių valdymo tarnybos leidimas koordinuojamas tarp skrydžių valdymo tarnybų, kad apimtų visą orlaivio maršrutą ar nustatytą jo dalį, kaip aprašyta 2–6 punktų nuostatose.

2. Orlaiviui suteikiamas leidimas visam maršrutui iki pirmojo numatyto tūpimo aerodromo:

   i) kai prieš išvykimą buvo įmanoma sukoordinuoti leidimą tarp visų tarnybų, pro kurių valdymo rajoną orlaivis perskris, arba

   ii) kai yra pagrįstai įsitikinta, kad išankstinis koordinavimas bus galimas tarp tų tarnybų, pro kurių valdymo rajoną orlaivis vėliau perskris.

3. Kai koordinavimas pagal 2 punkto nuostatas nepasiektas arba nenumatytas, orlaiviui leidimas suteikiamas tik iki tos vietos, kurioje koordinavimą galima pagrįstai užtikrinti; prieš pasiekiant tokią vietą arba tokioje vietoje orlaiviui suteikiamas tolesnis leidimas, atitinkamai pateikus laukimo nurodymus.

4. Kai nurodo oro eismo paslaugų tarnyba, orlaivis susisiekia su tolesne maršruto skrydžių valdymo tarnyba, kad gautų tolesnės maršruto skrydžių valdymo tarnybos leidimą, kol nepasiektas valdymo perdavimo taškas.

   i) Gaudamas tolesnės maršruto skrydžių valdymo tarnybos leidimą orlaivis palaiko būtiną abipusį ryšį su esama skrydžių valdymo tarnyba.

   ii) Leidimas, išduotas kaip tolesnės maršruto skrydžių valdymo tarnybos leidimas, turi būti pilotui aiškiai atpažįstamas.

   iii) Tolesnių maršruto skrydžių valdymo tarnybų leidimai neturi pakeisti pradinio skrydžio profilio jokioje oro erdvėje, išskyrus priskirtą skrydžių valdymo tarnybai, atsakingai už tolesnės maršruto skrydžių valdymo tarnybos leidimo suteikimą, nebent tai yra koordinuojama.

5. Kai orlaivis ketina išskristi iš skrydžių valdymo rajone esančio aerodromo ir įskristi į kitą skrydžių valdymo rajoną per trisdešimties minučių laikotarpį arba kitą nustatytą laikotarpį, sutartą tarp atitinkamų rajono valdymo centrų, koordinavimas su tolesnio rajono valdymo centru atliekamas prieš suteikiant išvykimo leidimą.

▼B

6. Kai orlaivis ketina palikti skrydžių valdymo rajoną skrydžiui nevaldomojoje oro erdvėje ir vėliau vėl įskris į tą patį ar kitą skrydžių valdymo rajoną, gali būti išduotas leidimas nuo išvykimo vietos iki pirmojo numatyto tūpimo aerodromo. Toks leidimas ar jo pataisos galioja tik toms skrydžio dalims, kurios vyksta valdomojoje oro erdvėje.

SERA.8020 Skrydžio plano laikymasis

a) Išskyrus b ir d punktuose numatytus atvejus, orlaivis laikosi turimojo skrydžio plano arba taikytinos turimojo skrydžio plano, pateikto dėl valdomojo skrydžio, dalies, nebent pateiktas prašymas atlikti pakeitimus ir gautas atitinkamos skrydžių valdymo tarnybos leidimas, arba susidaro ekstremalioji situacija, dėl kurios orlaivio įgulai būtina nedelsiant imtis veiksmų; tokiu atveju kai tik leidžia aplinkybės, po to, kai orlaivio įgula pasinaudojo su ekstremaliosiomis situacijomis susijusiais įgaliojimais, atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai pranešama apie veiksmus, kurių imtasi, ir kad tai padaryta pasinaudojus su ekstremaliosiomis situacijomis susijusiais įgaliojimais.

1. Jeigu kompetentinga institucija nėra davusi kitokio leidimo arba atitinkama skrydžių valdymo tarnyba nėra davusi kitokių nurodymų, valdomieji skrydžiai, kiek tai įmanoma, vykdomi:

i) nustatytuoju oro eismo paslaugų maršrutu pagal centrinę šio maršruto liniją; arba

ii) visais kitais maršrutais – tiesiog tarp navigacijos įrenginių ir (arba) maršrutą nustatančių taškų.

2. Jeigu kompetentinga institucija nėra davusi kitokio leidimo arba atitinkama skrydžių valdymo tarnyba nėra davusi kitokių nurodymų, orlaivis, skrendantis oro eismo paslaugų maršruto ruožu, kuris nustatomas labai aukšto dažnio visakrypčio radijo švyturio atžvilgiu, pagrindiniams navigaciniams nurodymams gauti persijungimo punkte (jeigu toks yra) arba taip arti jo, kaip tik įmanoma eksploataciniu požiūriu, nutraukia ryšį su antžemine navigacijos priemone, esančia už orlaivio, ir užmezga ryšį su antžemine navigacijos priemone, esančia prieš orlaivį.

▼M2

3. Apie nukrypimą nuo 1 papunktyje nustatytų reikalavimų pranešama OEP tarnybai.

▼B

b) *Nenumatytieji pokyčiai.* Jeigu atliekant valdomąjį skrydį netyčia nukrypstama nuo turimojo skrydžio plano, imamasi tokių priemonių:

1. jeigu orlaivis nukrypsta nuo kelio: jeigu orlaivis nukrypsta nuo kelio, iš karto imamasi veiksmų siekiant pakoreguoti orlaivio kursą ir kuo greičiau sugrąžinti jį į kelią;

2. tikrojo oro greičio pasikeitimas: jeigu tikrojo greičio vidurkis kreiseriniame lygyje tarp pranešimo punktų pasikeičia arba tikimasi, kad pasikeis – plius (minus) 5 procentais skirsis nuo skrydžio plane nurodyto tikrojo greičio, apie tai pranešama atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai;

▼M2

3. apskaičiuotojo laiko pasikeitimas: jeigu paaiškėja, kad apskaičiuotasis kito atitinkamo pranešimo punkto, skrydžių informacijos regiono ribos perskridimo arba atvykimo į paskirties aerodromą (atsižvelgiant į tai, kuris iš jų yra pirmas) laikas daugiau nei 2 minutėmis skiriasi nuo laiko, apie kurį pranešta OEP tarnybai arba nuo laiko, kurį yra nustačiusi kompetentinga institucija, atitinkamai OEP tarnybai kuo skubiau pranešama apie apskaičiuotojo laiko pasikeitimą;

▼B

4. be to, jeigu yra sudaryta ADS-C sutartis, oro eismo paslaugų tarnybai automatiškai duomenų perdavimo ryšio linija pranešama apie visus ribinių dydžių, nurodytų ADS-C įvykio kontrakte, pasikeitimus.

▼B

c) *Numatytieji pokyčiai.* Prašyme pakeisti skrydžio planą pateikiama tokia informacija:

1. kreiserinio lygio pakeitimas, – orlaivio atpažinimo kodas; prašymas nustatyti naują kreiserinį lygį ir kreiserinį greitį šiame lygyje ir prireikus kitos skrydžių informacijos regiono ribos perskridimo laiko perskaičiavimas (jei taikoma);

2. maršruto pakeitimas:

i) *jeigu paskirties punktas nesikeičia:* orlaivio atpažinimo kodas; skrydžių vykdymo taisyklės; naujojo skrydžio maršruto aprašymas, įskaitant susijusius skrydžio plano duomenis nuo tos vietos, kurioje reikia keisti maršrutą; perskaičiuotas laikas; visa kita svarbi informacija;

ii) *jeigu paskirties punktas keičiasi:* orlaivio atpažinimo kodas; skrydžių vykdymo taisyklės; numatyto skrydžio maršruto iki pakeistojo paskirties aerodromo aprašymas, įskaitant susijusius skrydžio plano duomenis nuo tos vietos, kurioje reikia keisti maršrutą; perskaičiuotas laikas; atsarginis aerodromas (-ai); visa kita svarbi informacija.

d) *Oro sąlygų pablogėjimas žemiau VMS.* Paaiškėjus, kad skrydis pagal VMS negali būti atliktas pagal turimąjį skrydžio planą, orlaivis, atliekantis skrydį pagal VST, vykdomą kaip valdomasis skrydis, privalo:

1. prašyti pakeisti leidimą, kad orlaivis galėtų tęsti skrydį VMS iki paskirties punkto ar atsarginio aerodromo arba palikti oro erdvę, kurioje reikalaujama skrydžių valdymo tarnybos leidimo; arba

2. jeigu pagal a punktą leidimo gauti negalima, tęsti skrydį VMS, atitinkamai skrydžių valdymo tarnybai pranešus apie veiksmus, kurių imtasi arba palikti tą oro erdvę, arba nutūpti artimiausiame tam tinkamame aerodrome; arba

3. jeigu skrendama skrydžių valdymo zonoje, prašyti leidimo atlikti specialųjį VST skrydį; arba

4. prašyti leidimo skristi pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles.

SERA.8025 Pranešimai apie buvimo vietą

a) Jeigu kompetentinga institucija arba atitinkama oro eismo paslaugų tarnyba minėtos institucijos nustatytomis sąlygomis nėra atleidę nuo šio reikalavimo taikymo, atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai kuo greičiau pranešama apie valdomąjį skrydį: kiekvieno nustatyto privalomo pranešimo punkto praskridimo laiką ir aukštį, taip pat visą kitą būtiną informaciją. Atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos prašymu pranešimai apie buvimo vietą taip pat teikiami perskrendant ir papildomus pranešimo punktus. Jeigu nėra nustatytų pranešimo punktų, pranešimai apie buvimo vietą teikiami kompetentingos institucijos nustatytais arba atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos nustatytais intervalais.

1. Jeigu per valdomąjį skrydį informacija apie orlaivio buvimo vietą atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai perduodama duomenų perdavimo ryšio linija, pranešti balsu apie orlaivio buvimo vietą būtina tik jeigu to reikalaujama.

▼M2

2. Jei valdomajam skrydžiui padaryta prievolės pranešti privalomo pranešimo punktuose išimtis, pilotai, išskyrus atvejus, kai buvimo vieta pranešama automatiškai, vėl praneša buvimo vietą kalbiniu ryšiu arba naudodami CPDLC:

i) gavę tokį nurodymą;

ii) gavę pranešimą, kad OEP apžvalgos paslaugos teikimas nutrauktas, arba

iii) gavę pranešimą apie OEP apžvalgos identifikacijos praradimą.

3. Buvimo vietos pranešimų formatas turi atitikti 5 priedėlio A punkto nuostatas.

▼B

SERA.8030 Valdymo pabaiga

Orlaivis, atliekantis valdomąjį skrydį, išskyrus atvejus, kai tūpiama valdomajame aerodrome, iš karto po to, kai jam nustojama teikti skrydžių valdymo paslauga, susisiekia su atitinkama skrydžių valdymo tarnyba.

SERA.8035 Ryšys

a) Valdomąjį skrydį vykdantis orlaivis reikiamu atitinkamos skrydžių valdymo tarnybos ryšio kanalu nuolatos klauso orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiu perduodamos kalbinės informacijos, o prireikus su ta tarnyba užmezga abipusį ryšį, išskyrus atvejus, kai atitinkamas oro navigacijos paslaugų teikėjas orlaiviams, dalyvaujantiems aerodromo eisme valdomajame aerodrome, nustato kitokią tvarką.

1. Reikalavimas orlaiviui nuolatos klausyti orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiu perduodamos kalbinės informacijos galioja ir tada, kai užmezgamas skrydžių vadovo ir piloto duomenų perdavimo ryšys (CPDLC).

▼M2

b) Valstybės narės laikosi atitinkamų nuostatų dėl ryšio trikdžių, priimtų pagal Čikagos konvenciją. Komisija imasi reikiamų priemonių, kad ne vėliau kaip iki 2017 m. gruodžio 31 d. tos nuostatos būtų perkeltos į Sąjungos teisę ir taip būtų nustatyta bendra Europos tvarka dėl ryšio trikdžių.

▼B

9 SKIRSNIS

Skrydžių informacijos paslaugos

SERA.9001 Taikymas

a) Skrydžių informacijos paslaugas atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos teikia visiems orlaiviams, kuriems ta informacija galėtų būti svarbi ir:

1. kuriems teikiamos skrydžių valdymo paslaugos; arba

2. kurie kitaip žinomi atitinkamoms skrydžių valdymo tarnyboms.

b) Skrydžių informacijos gavimas neatleidžia orlaivio įgulos vado nuo jokios atsakomybės ir įgulos vadas priima galutinį sprendimą dėl bet kokių siūlomų skrydžio plano pakeitimų.

c) Kai oro eismo paslaugų tarnybos teikia tiek skrydžių informacijos paslaugas, tiek skrydžių valdymo paslaugas, skrydžių valdymo paslaugų teikimui suteikiama pirmenybė prieš skrydžių informacijos teikimo paslaugą, jei to reikia skrydžių valdymo paslaugoms teikti.

SERA.9005 Skrydžių informacijos paslaugų taikymo sritis

a) Skrydžių informacijos paslaugos apima toliau nurodytos reikšmingos informacijos teikimą:

1. SIGMET ir AIRMET informacijos;

2. informacijos apie vulkaninį aktyvumą prieš išsiveržimą, ugnikalnių išsiveržimą ir vulkaninių pelenų debesis;

3. informacijos apie radioaktyviųjų medžiagų arba toksiškų cheminių medžiagų išmetimą į atmosferą;

4. informacijos apie radijo navigacijos paslaugų prieinamumą;

5. informacijos apie aerodromų ir susijusios infrastruktūros sąlygų pasikeitimus, įskaitant informaciją apie aerodromo judėjimo laukų būklę, kai ji pasikeičia dėl sniego, ledo arba aukšto vandens lygio;

6. informacijos apie nepilotuojamuosius oro balionus;

ir visos kitos informacijos, galinčios turėti įtakos saugai.

▼B

b) Skrydžiams teikiama skrydžių informacijos paslauga, be a punkte nurodytų elementų, apima šios informacijos teikimą:

1. apie oro sąlygas, praneštas ar prognozuojamas išvykimo, paskirties ir atsarginiuose aerodromuose;

2. apie C, D, E, F ir G klasių oro erdvėje skraidančių orlaivių susidūrimo pavojus;

3. skrydžiams virš vandens, jei įmanoma ir pilotui paprašius – bet kokios turimos informacijos, pvz., apie tame rajone esančių antvandeninių laivų radijo šaukinį, padėtį, tikrąjį kelią, greitį ir kt.

c) VST skrydžiams teikiama skrydžių informacijos paslauga, be a punkte nurodytų elementų, apima turimos informacijos apie eismą ir oro sąlygas skrydžio maršrute, dėl kurių skrydis pagal vizualiųjų skrydžių taisykles greičiausiai taptų neįmanomas, teikimą.

SERA.9010 Aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslaugos (ATIS)

a) ATIS pranešimų naudojimas kryptiniuose (pa)klausimo ir (arba) atsakymo siuntimuose

1. Pilotui paprašius, atitinkama oro eismo paslaugų tarnyba siunčia atitinkamą (-us) ATIS pranešimą (-us).

2. Jei teikiama kalbinė ATIS ir (arba) D-ATIS:

i) orlaivis patvirtina informacijos gavimą, užmezgęs ryšį atitinkamai su oro eismo paslaugų tarnyba, teikiančia prieigų skrydžių valdymo paslaugas, su aerodromo skrydžių valdymo vadaviete arba su aerodromo skrydžių informacijos tarnyba (AFIS); ir

ii) atitinkama oro eismo paslaugų tarnyba, atsakydama į orlaivio ATIS pranešimo gavimo patvirtinimą, arba, jei tai atvykstantis orlaivis, kitu laiku, kurį gali nustatyti kompetentinga institucija, pateikia orlaiviui esamą aukščiamačio nuorodą.

3. Aktualiame ATIS pranešime, kurio gavimą patvirtino atitinkamas orlaivis, esanti informacija neturi būti įtraukta į tiesioginį perdavimą orlaiviui, išskyrus aukščiamačio nuorodą, kuri turi būti pateikta pagal 2 punktą.

4. Jei orlaivis patvirtina nebeaktualaus ATIS pranešimo gavimą, orlaiviui nedelsiant nusiunčiamas bet kuris informacijos elementas, kurį būtina atnaujinti.

b) Atvykstančių ir išvykstančių orlaivių ATIS

ATIS pranešimuose, kuriuose yra ir atvykimo, ir išvykimo informacija, turi būti šie informacijos elementai, pateikiami išvardyta tvarka:

1. aerodromo pavadinimas;

2. atvykimo ir (arba) išvykimo nuoroda;

3. kontrakto tipas, jei ryšys perduodamas per D-ATIS;

4. žymuo;

5. stebėjimo laikas, jei taikoma;

6. numatomas artėjimo tūpti tipas;

7. naudojamas (-i) kilimo ir tūpimo takas (-ai); galimas pavojus dėl stabdymo sistemos, jei yra;

▼B

8. svarbios kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygos ir, jei tinka, stabdymo galimybės;

9. laukimo atidėjimas, jei taikoma;

10. pereinamasis lygis, jei taikoma;

11. kita esminė operatyvinė informacija;

▼M2

12. pažemio vėjo kryptis (magnetiniais laipsniais) ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

13. matomumas ir, jei taikoma, RVR ([1]) ir, jei matomumas/RVR jutikliai specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

▼B

14. esamos oro sąlygos ([1]);

15. debesys žemiau kaip 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau didžiausio mažiausiojo sektoriaus absoliučiojo aukščio (taikant didesnę vertę); kamuoliniai lietaus debesys; jei dangus apniukęs – vertikalusis matomumas, jei nustatytas ([1]);

16. oro temperatūra;

17. rasos taško temperatūra;

18. aukščiamačio nuoroda (-os);

19. bet kokia turima informacija apie reikšmingus meteorologinius reiškinius artėjimo tūpti ir aukštėjimo rajonuose, įskaitant vėjo poslinkį, ir informacija apie naujausias operatyvinio reikšmingumo oro sąlygas;

20. tendencijų prognozė, jei turima; ir

21. specialieji ATIS nurodymai.

c) Atvykstančių orlaivių ATIS

ATIS pranešimuose, kuriuose yra tik atvykimo informacija, turi būti šie informacijos elementai, pateikiami išvardyta tvarka:

1. aerodromo pavadinimas;

2. atvykimo nuoroda;

3. kontrakto tipas, jei ryšys perduodamas per D-ATIS;

4. žymuo;

5. stebėjimo laikas, jei tinka;

6. numatomas artėjimo tūpti tipas;

7. pagrindinis (-iai) kilimo ir tūpimo takas (-ai); galimas pavojus dėl sustabdymo sistemos, jei yra;

([1]) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas – 10 km arba didesnis, o mažiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.

▼B

8. svarbios kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygos ir, jei tinka, stabdymo galimybės;

9. laukimo atidėjimas, jei tinka;

10. pereinamasis lygis, jei taikoma;

11. kita esminė operatyvinė informacija;

▼M2

12. pažemio vėjo kryptis (magnetiniais laipsniais) ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

13. matomumas ir, jei taikoma, RVR ([1]) ir, jei matomumas/RVR jutikliai specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims ir informacijos prašo orlaivio naudotojai – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

▼B

14. esamos oro sąlygos ([1]);

15. debesys žemiau kaip 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau didžiausio mažiausiojo sektoriaus absoliučiojo aukščio (taikant didesnę vertę); kamuoliniai lietaus debesys; jei dangus apniukęs – vertikalusis matomumas, jei nustatytas ([1]);

16. oro temperatūra;

17. rasos taško temperatūra;

18. aukščiamačio nuoroda (-os);

19. bet kokia turima informacija apie svarbius meteorologinius reiškinius artėjimo tūpti rajone, įskaitant vėjo poslinkį, ir informacija apie naujausias operatyvinio reikšmingumo oro sąlygas;

20. tendencijų prognozė, jei turima; ir

21. specialieji ATIS nurodymai.

d) Išvykstančių orlaivių ATIS

ATIS pranešimuose, kuriuose yra tik išvykimo informacija, turi būti šie informacijos elementai, pateikiami išvardyta tvarka:

1. aerodromo pavadinimas;

2. išvykimo nuoroda;

3. kontrakto tipas, jei ryšys perduodamas per D-ATIS;

4. žymuo;

5. stebėjimo laikas, jei tinka;

6. kilimui skirtas (-i) kilimo ir tūpimo takas (-ai); galimą pavojų kelianti sustabdymo sistema, jei yra;

7. reikšmingos kilimui skirto (-ų) kilimo ir tūpimo tako (-ų) paviršiaus sąlygos ir, jei taikoma, stabdomasis poveikis;

([1]) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas – 10 km arba didesnis, o mažiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.

▼B

8. išvykimo vėlavimas, jei tinka;

9. pereinamasis lygis, jei taikoma;

10. kita esminė operatyvinė informacija;

▼M2

11. pažemio vėjo kryptis (magnetiniais laipsniais) ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

12. matomumas ir, jei taikoma, RVR ([1]) ir, jei matomumas/RVR jutikliai specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

▼B

13. esamos oro sąlygos ([1]);

14. debesis žemiau kaip 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau didžiausio mažiausiojo sektoriaus absoliučiojo aukščio (taikant didesnę vertę); kamuoliniai lietaus debesys; jei dangus apniukęs – vertikalusis matomumas, jei nustatytas ([1]);

15. oro temperatūra;

16. rasos taško temperatūra;

17. aukščiamačio nuoroda (-os);

18. bet kokia turima informacija apie svarbius meteorologinius reiškinius aukštėjimo rajone, įskaitant vėjo poslinkį;

19. tendencijų prognozė, jei turima; ir

20. specialieji ATIS nurodymai.

10 SKIRSNIS

Įspėjimo paslaugos

SERA.10001 Taikymas

a) Oro eismo paslaugų tarnybos teikia įspėjimo paslaugas:

1. visiems orlaiviams, kuriems teikiamos skrydžių valdymo paslaugos;

2. jei įmanoma, visiems kitiems orlaiviams, pateikusiems skrydžio planą ar kitaip žinomiems oro eismo tarnyboms; ir

3. bet kuriam orlaiviui, kuris, kaip žinoma ar manoma, tapo neteisėto kišimosi objektu.

▼M2

b) Jei kompetentinga institucija nėra nustačiusi kitaip, orlaiviai, kuriuose įrengtos tinkamos dvikrypčio radijo ryšio priemonės, kas dvidešimt keturiasdešimt minučių po paskutinio ryšio seanso, neatsižvelgiant į tai, koks buvo jo tikslas, praneša tik tai, kad skrydis vyksta pagal planą; tokius pranešimus sudaro orlaivio atpažinimo kodas ir žodžiai „Skrydis vyksta normaliai“ („Operations normal“).

c) Pranešimas „Skrydis vyksta normaliai“ perduodamas iš orlaivio atitinkamai antžeminei OEP tarnybai.

([1]) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas – 10 km arba didesnis, o mažiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.

▼B

SERA.10005 Informacija orlaiviams, skrendantiems netoli ekstremaliojoje situacijoje atsidūrusio orlaivio

a) Kai oro eismo paslaugų tarnyba nustato, kad orlaivis yra atsidūręs ekstremaliojoje situacijoje, kai tik įmanoma, kiti netoli šio orlaivio skrendantieji orlaiviai informuojami apie ekstremaliosios situacijos pobūdį, išskyrus b punkte numatytus atvejus.

b) Jei oro eismo paslaugų tarnyba žino ar mano, kad orlaivis tapo neteisėto kišimosi objektu, šios tarnybos pokalbiuose su orlaiviu nenurodomas ekstremaliosios situacijos pobūdis, nebent tai pirmiausia paminėta pranešimuose iš atitinkamo orlaivio ir įsitikinta, kad dėl tokio paminėjimo padėtis neblogės.

11 SKIRSNIS

Kišimasis, ekstremaliosios situacijos ir gaudymas

▼M2

SERA.11001 Bendrosios nuostatos

_____

c) Jei žinoma arba manoma, kad orlaivis atsidūrė ekstremaliojoje situacijoje, įskaitant neteisėtą kišimąsi, OEP tarnybos orlaiviui skiria didžiausią dėmesį, suteikia pagalbą ir pirmenybę prieš kitus orlaivius, kiek tai gali būti būtina atsižvelgiant į aplinkybes.

d) Tolesni skrydžių valdymo veiksmai grindžiami piloto ketinimais, bendra oro eismo situacija ir nenumatytojo atvejo tikralaikiais pokyčiais.

SERA.11005 Neteisėtas kišimasis

_____

aa) Neteisėto kišimosi atveju orlaivis mėgina nustatyti atsakiklio kodą 7500 ir pranešti atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai apie visas svarbias su tuo susijusias aplinkybes ir visus dėl susiklosčiusių aplinkybių būtinus nukrypimus nuo turimojo skrydžio plano, kad oro eismo paslaugų tarnyba galėtų suteikti šiam orlaiviui pirmenybę ir kuo labiau sumažintų šio orlaivio galimybes sutrukdyti kitų orlaivių eismui.

ab) Jeigu orlaivis tampa neteisėto kišimosi objektu, įgulos vadas mėgina kuo greičiau nutūpti artimiausiame tinkamame aerodrome arba nustatytame aerodrome, kurį yra paskyrusi kompetentinga institucija, nebent dėl orlaivyje susiklosčiusių aplinkybių reikėtų elgtis kitaip.

b) Kai orlaivis tampa arba įtariama, kad jis tapo neteisėto kišimosi objektu, oro eismo paslaugų tarnybos nedelsdamos reaguoja į orlaivio prašymus. Su skrydžio sauga susijusi informacija toliau perduodama ir imamasi būtinų veiksmų padėti atlikti visus skrydžio etapus, ypač saugų orlaivio nutūpimą.

c) Kai orlaivis tampa arba įtariama, kad jis tapo neteisėto kišimosi objektu, OEP tarnybos, laikydamosi vietoje sutartų procedūrų, nedelsdamos informuoja atitinkamą valstybės paskirtą instituciją ir keičiasi būtina informacija su orlaivio naudotoju arba jo paskirtu atstovu.

▼M2

SERA.11010 Nuklydęs arba neatpažintas orlaivis

▼B

Nuklydęs arba neatpažintas orlaivis

a) Kai tik oro eismo paslaugų tarnyba sužino apie nuklydusį orlaivį, ji imasi visų 1 ir 3 punktuose nurodytų priemonių, kad padėtų orlaiviui ir apsaugotų jo skrydį.

1. Jei orlaivio buvimo vieta nežinoma, oro eismo paslaugų tarnyba:

i) pabando užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu, nebent toks ryšys jau palaikomas;

ii) pasinaudoja visomis turimomis priemonėmis jo buvimo vietai nustatyti;

iii) informuoja kitas oro eismo paslaugų tarnybas, į kurių rajoną galėjo būti nuklydęs ar dar gali nuklysti orlaivis, atsižvelgdama į visus veiksnius, kurie esamomis aplinkybėmis galėjo turėti poveikį orlaivio navigacijai;

iv) pagal vietoje sutartas procedūras informuoja atitinkamus karinius padalinius ir pateikia jiems atitinkamą skrydžio planą ir kitus su nuklydusiu orlaiviu susijusius duomenis;

v) prašo iš iii ir iv punktuose nurodytų padalinių ir iš kitų skrendančių orlaivių bet kokios pagalbos užmezgant ryšį su orlaiviu ir nustatant jo buvimo vietą.

2. 1 dalies iv ir v punktų reikalavimai taikomi ir oro eismo paslaugų tarnyboms, informuojamoms pagal 1 dalies iii punktą.

3. Kai nustatoma orlaivio buvimo vieta, oro eismo paslaugų tarnyba:

▼M2

i) praneša orlaiviui jo buvimo vietą ir taisomuosius veiksmus, kurių reikia imtis. Šis pranešimas pateikiamas iškart, kai OEP tarnyba sužino, kad yra sulaikymo galimybė ar kitas pavojus orlaivio saugai ir

▼B

ii) prireikus teikia kitoms oro eismo paslaugų tarnyboms ir atitinkamiems kariniams padaliniams reikiamą informaciją apie nuklydusį orlaivį ir bet kokius tam orlaiviui pateiktus patarimus.

b) Kai tik oro eismo paslaugų tarnyba sužino apie jos rajone esantį neatpažintą orlaivį, ji stengiasi nustatyti orlaivio tapatybę, jei tai būtina oro eismo paslaugoms teikti arba to reikalauja atitinkamos karinės institucijos pagal vietoje sutartas procedūras. Tuo tikslu oro eismo paslaugų tarnyba imasi priemonių, kurios iš šių yra tinkamos minėtomis aplinkybėmis:

1. pabando užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu;

2. teiraujasi kitų skrydžių informacijos regiono oro eismo paslaugų tarnybų apie skrydį ir paprašo jų pagalbos užmezgant abipusį ryšį su orlaiviu;

3. teiraujasi gretimus skrydžių informacijos regionus aptarnaujančių oro eismo paslaugų tarnybų apie skrydį ir paprašo jų pagalbos užmezgant abipusį ryšį su orlaiviu;

▼B

4. bando gauti informaciją iš kitų rajone esančių orlaivių;

5. jei būtina, oro eismo paslaugų tarnyba informuoja atitinkamą karinį padalinį, kai tik nustatoma orlaivio tapatybė.

c) Nustačius nuklydusį arba neatpažintą orlaivį atsižvelgiama į tai, kad orlaivis gali būti tapęs neteisėto kišimosi objektu. Jei oro eismo paslaugų tarnyba mano, kad nuklydęs arba neatpažintas orlaivis gali būti tapęs neteisėto kišimosi objektu, pagal vietoje sutartas procedūras nedelsiant informuojama atitinkama valstybės paskirta institucija.

▼M2

SERA.11012 Mažiausiasis degalų kiekis ir ekstremalioji situacija dėl degalų trūkumo

a) Jei pilotas praneša apie mažiausiąjį degalų kiekį, skrydžių vadovas pilotą kuo greičiau informuoja apie numatomus vėlavimus arba kad vėlavimų nenumatoma.

b) Kai dėl degalų likučio būtina skelbti nelaimės padėtį, pilotas pagal SERA.14095 apie tai nurodo naudodamas radiotelefoninį ryšį nelaimės signalu (MAYDAY), pageidautina, kad jį ištartų tris kartus, po to nurodo nelaimės sąlygos pobūdį (FUEL).

SERA.11013 Prastėjančios orlaivio naudojimo charakteristikos

a) Kai dėl navigacijos, ryšių įrangos, aukščiamačio, skrydžio valdymo ar kitos sistemos gedimo ar prastėjančio veikimo orlaivio naudojimo charakteristikos prastėja tiek, kad jis neatitinka oro erdvėje, kurioje skrenda, taikomų reikalavimų, skrydžio įgula nedelsdama apie tai informuoja atitinkamą skrydžių valdymo tarnybą. Jeigu gedimas ar prastėjantis veikimas daro poveikį tuo metu taikomam skirstymo minimumui, skrydžių vadovas imasi veiksmų, kad nustatytų kitą tinkamą skirstymo rūšį arba skirstymo minimumą.

b) RNAV sistemos prastėjantis veikimas arba gedimas

Jei dėl RNAV sistemos gedimo arba prastėjančio veikimo orlaivis neatitinka reikalaujamų RNAV maršruto arba procedūros specifikacijų, pilotas prašo patikslinto leidimo.

c) Vertikaliosios navigacijos veiksmingumo, reikalaujamo sumažintų vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje, praradimas

1. Pilotas skrydžių valdymo tarnybai nedelsdamas praneša apie visas aplinkybes, kuriomis negalima užtikrinti vertikaliosios navigacijos veikimo charakteristikų atitikties RVSM oro erdvės reikalavimams. Tokiais atvejais, kai tik įmanoma, pilotas, prieš pradėdamas bet kokį nukrypimą nuo leisto maršruto ir (arba) skrydžio lygio, turi gauti patikslintą skrydžių valdymo tarnybos leidimą. Jei prieš pradedant tokį nukrypimą patikslinto skrydžių valdymo tarnybos leidimo gauti neįmanoma, pilotas jį turi gauti kuo greičiau po to.

2. Vykdydami skrydžius RVSM oro erdvėje ar vertikaliai ją perskrisdami orlaiviu, kuris nėra patvirtintas RVSM skrydžiams vykdyti, pilotai praneša apie nepatvirtinimo statusą taip:

i) pirmą kartą bandydami užmegzti ryšį bet kuriuo kanalu RVSM oro erdvėje;

ii) kiekvieną kartą prašydami pakeisti skrydžio lygį ir

iii) kiekvieną kartą patvirtindami gautą leidimą pakeisti skrydžio lygį.

3. Skrydžių vadovai aiškiai patvirtina iš orlaivio, pranešančio apie RVSM nepatvirtinimo statusą, gautus pranešimus.

▼M2

4. Orlaivio įrangos veikimo prastėjimas, apie kurį praneša pilotas

i) Kai RVSM skrydžiams patvirtinto orlaivio, skrendančio RVSM erdvėje, pilotas praneša, kad orlaivio įranga nebeatitinka RVSM reikalavimų, skrydžių valdymo tarnyba laiko orlaivį netinkamu RVSM skrydžiams vykdyti.

ii) Skrydžių valdymo tarnyba nedelsdama imasi veiksmų, kad užtikrintų bent 600 m (2 000 pėdų) vertikalųjį atskyrimą arba atitinkamą horizontalųjį atskyrimą nuo visų kitų, su juo susijusių, orlaivių, skrendančių RVSM oro erdvėje. Orlaiviui, tapusiam netinkamam RVSM skrydžiams vykdyti, skrydžių valdymo tarnyba įprastai leidžia išskristi iš RVSM oro erdvės, kai tai įmanoma padaryti.

iii) Kai tik praktiškai įmanoma, pilotai informuoja skrydžių valdymo tarnybą apie įrangos, kuri būtina atitikčiai RVSM reikalavimams, tinkamo veikimo atkūrimą, jei tai įvyko.

iv) Pirmoji apie orlaivio RVSM statuso pasikeitimą sužinojusi rajono skrydžių valdymo vadavietė, kai tinkama, koordinuoja veiksmus su gretimomis rajono skrydžių valdymo vadavietėmis.

5. Neprognozuota stipri oro turbulencija

i) Jeigu orlaivis skrisdamas RVSM oro erdvėje dėl oro sąlygų ar turbulencijos valkčio patenka į stiprią turbulenciją ir orlaivio pilotas mano, kad tai paveiks orlaivio galimybes išsilaikyti leidžiamajame skrydžio lygyje, jis apie tai praneša skrydžių valdymo tarnybai. Skrydžių valdymo tarnyba nustato tinkamą horizontalųjį skirstymą arba padidintą mažiausiąjį vertikalųjį skirstymą.

ii) Skrydžių valdymo tarnyba, kiek tai įmanoma, tenkina piloto prašymus pakeisti skrydžio lygį ir (arba) maršrutą ir pagal poreikį perduoda eismo informaciją.

iii) Skrydžių valdymo tarnyba siekia gauti pranešimus iš kitų orlaivių, kad nustatytų, ar RVSM taikymas turėtų būti sustabdytas visiškai arba tam tikrame skrydžio lygyje ir (arba) zonoje.

iv) Rajono skrydžių valdymo vadavietė, laikinai sustabdanti RVSM taikymą, koordinuoja jį ir prireikus visus būtinus sektoriaus pajėgumų patikslinimus su gretimų rajonų skrydžių valdymo vadavietėmis, kad užtikrintų tvarkingą eismo perkėlimą.

6. Prognozuota stipri oro turbulencija

i) Kai pagal meteorologinę prognozę numatoma stipri turbulencija RVSM oro erdvėje, skrydžių valdymo tarnyba nustato, ar turėtų būti laikinai sustabdytas RVSM taikymas, ir jei taip, kuriam laikui ir kuriame konkrečiame skrydžio lygyje (-iuose) ir (arba) srityje (-yse).

ii) Jei RVSM taikymas bus laikinai sustabdytas, jį sustabdanti rajono skrydžių valdymo vadavietė koordinuoja su gretimų rajonų skrydžių valdymo vadavietėmis klausimus dėl eismui perkelti tinkamų skrydžių lygių, nebent ekstremaliosios situacijos skrydžio lygių paskirstymo schema jau nustatyta susitarimo raštu. RVSM taikymą laikinai sustabdanti rajono skrydžių valdymo vadavietė su gretimų rajonų skrydžių valdymo vadavietėmis prireikus koordinuoja ir atitinkamus sektoriaus pajėgumus.

▼M2

SERA.11014 ACAS sprendžiamojo patarimo pranešimas (RA)

a) Skrydžio metu naudojama ACAS II, išskyrus atvejus, numatytus minimalios įrangos sąraše, nustatytame Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ([1]), tokiu režimu, kad aptikus per arti esantį kitą orlaivį skrydžio įgulai būtų rodomi RA. Ši nuostata netaikoma, jei RA rodymo režimas (tik pagal konsultacinių oro eismo paslaugų (TA) arba lygiavertį nurodymą) buvo išjungtas dėl neįprastos procedūros arba dėl veikimo charakteristikas ribojančių sąlygų.

b) Jei pateikiamas ACAS RA, pilotai:

1. reaguoja nedelsdami pagal RA pateikiamus nurodymus, nebent tokiais veiksmais būtų keliamas pavojus orlaivio saugai;

2. vykdo RA net jei RA prieštarauja skrydžių valdymo tarnybos manevravimo nurodymui;

3. nevykdo priešingo manevro nei RA nurodytasis;

4. kuo greičiau, kai tik bus įmanoma atsižvelgiant į skrydžio įgulos darbo krūvį, atitinkamai skrydžių valdymo tarnybai praneša apie kiekvieną RA, dėl kurio būtina nukrypti nuo galiojančio skrydžių valdymo tarnybos nurodymo ar leidimo;

5. nedelsdami vykdo visus RA pasikeitimus;

6. skrydžio trajektoriją keičia ne daugiau nei būtina, kad būtų įvykdytas RA;

7. nedelsdami grįžta prie skrydžių valdymo nurodymų arba leidimo sąlygų, kai tik konfliktinė situacija išsprendžiama, ir

8. skrydžių valdymo tarnybai praneša, kad vėl laikosi galiojančio leidimo sąlygų.

c) Jei pilotas praneša apie ACAS RA, skrydžių vadovas nebando keisti orlaivio skrydžio trajektorijos, kol pilotas nepraneša „KONFLIKTINĖS SITUACIJOS NEBĖRA“ („CLEAR OF CONFLICT“).

d) Kai orlaivis, laikydamasis RA, nukrypsta nuo savo skrydžių valdymo tarnybos leidimo ar nurodymo arba pilotas praneša apie RA, skrydžių vadovas nustoja būti atsakingas už to orlaivio ir bet kurio kito orlaivio, paveikto tiesiogiai dėl RA sukelto manevro, atskyrimo užtikrinimą. Skrydžių vadovas vėl tampa atsakingas už visų paveiktų orlaivių skirstymo užtikrinimą, kai:

1. skrydžių vadovas patvirtina skrydžio įgulos pranešimą, kad orlaivis vėl ėmė laikytis galiojančio leidimo sąlygų, arba

2. skrydžių vadovas patvirtina skrydžio įgulos pranešimą, kad orlaivis vėl ėmė laikytis galiojančio leidimo sąlygų, ir duoda alternatyvų leidimą, kurį patvirtina skrydžio įgula.

▼B

SERA.11015 Gaudymas

a) Išskyrus atvejus, kai gaudymo ir palydos paslauga orlaiviui teikiama pagal prašymą, civilinio orlaivio gaudymui taikomos atitinkamos valstybių narių taisyklės ir administraciniai nurodymai, kuriuos jos priėmė pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją, visų pirma pagal jos 3 straipsnio d punktą, pagal kurį ICAO susitariančiosios valstybės, priimdamos savo valstybės orlaiviams taikomas taisykles, privalo tinkamai atsižvelgti į civilinio orlaivio navigacijos saugą.

b) Gaudomojo civilinio orlaivio įgulos vadas:

([1]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

▼B

1. nedelsdamas vadovaujasi gaudančiojo orlaivio duotais nurodymais, aiškindamas vaizdinius signalus ir į juos atsakydamas pagal S11–1 ir S11–2 lentelėse pateiktas specifikacijas;

2. jei įmanoma, informuoja atitinkamą oro eismo paslaugų tarnybą;

3. pamėgina užmegzti radijo ryšį su gaudančiuoju orlaiviu arba atitinkamu gaudymo kontrolės punktu, siųsdamas bendrąją iškvietą avariniu dažniu 121,5 MHz ir nurodydamas gaudomojo orlaivio tapatybės duomenis bei skrydžio pobūdį, o jeigu ryšys neužmegztas ir jei įmanoma – pakartoja šią iškvietą avariniu dažniu 243 MHz;

4. jeigu orlaivyje įrengtas SSR atsakiklis, pasirenka A režimą ir kodą 7700, nebent atitinkama oro eismo paslaugų tarnyba nurodo kitaip;

5. jeigu orlaivyje yra ADS-B arba ADS-C sistema, pasirenka atitinkama avarinę funkciją, jei ji yra, nebent atitinkama oro eismo paslaugų tarnyba nurodo kitaip.

S11–1 lentelė

Gaudančiojo orlaivio signalai ir atsakomieji gaudomojo orlaivio signalai

Seka	GAUDANČIOJO orlaivio signalai	Signalų reikšmė	Atsakomieji GAUDOMOJO orlaivio signalai	Signalų reikšmė
1	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis siūbuoja ir žybsi navigaciniais žiburiais nevienodais laiko tarpais (o jei tai sraigtasparnis – ir tūpimo žiburiais), būdamas šiek tiek aukščiau gaudomojo orlaivio, jo priekyje ir paprastai jam iš kairės (o jei gaudomasis orlaivis yra sraigtasparnis – iš dešinės), ir po patvirtinimo lėtai sukasi į kairę (paprastai) (o jei sraigtasparnis – į dešinę) ketinamu skristi kursu. *1 pastaba* *Dėl meteorologinių sąlygų arba vietovės reljefo gaudančiojo orlaivio padėtis ir posūkio kryptis gali skirtis nuo nurodytųjų 1 sekoje.* *2 pastaba* *Jeigu gaudomasis orlaivis negali skristi taip greitai kaip gaudantysis orlaivis, gaudantysis orlaivis turėtų atlikti hipodrominių manevrų seką ir siūbuoti kiekvieną kartą praskrisdamas pro gaudomąjį orlaivį.*	Orlaivis pagautas. Sekite iš paskos.	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis siūbuoja, žybsi navigaciniais žiburiais nevienodais laiko tarpais ir seka.	Supratau, vykdysiu.
2	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis, atlikęs staigų manevrą, atsiskiria nuo gaudomojo orlaivio darydamas 90 ar daugiau laipsnių posūkį aukštyn, nekirsdamas gaudomojo orlaivio skrydžio linijos.	Galima skristi toliau.	DIENĄ arba NAKTĮ – Orlaivis siūbuoja.	Supratau, vykdysiu.

▼B

Seka	GAUDANČIOJO orlaivio signalai	Signalų reikšmė	Atsakomieji GAUDOMOJO orlaivio signalai	Signalų reikšmė
3	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis išleidžia važiuoklę (jeigu įmanomąją turi) ir su įjungtais tūpimo žiburiais skrenda virš naudojamo kilimo ir tūpimo tako, o jeigu gaudomas orlaivis yra sraigtasparnis – virš sraigtasparnio tūpimo aikštės. Jeigu abu orlaiviai yra sraigtasparniai, gaudantysis sraigtasparnis artėja tūpti ir kybo netoli tūpimo aikštės.	Tūpti šiame aerodrome.	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis išleidžia važiuoklę (jeigu įmanomąją turi) ir su įjungtais tūpimo žiburiais seka iš paskos gaudančiajam orlaiviui; jeigu perskridus naudojamą kilimo ir tūpimo taką arba sraigtasparnio tūpimo aikštę manoma, kad tūpti saugu, pradeda tūpti.	Supratau, vykdysiu.

S11–2 lentelė

Gaudomojo orlaivio signalai ir atsakomieji gaudančiojo orlaivio signalai

Seka	GAUDOMOJO orlaivio signalai	Signalų reikšmė	Atsakomieji GAUDANČIOJO orlaivio signalai	Signalų reikšmė
4	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis įtraukia važiuoklę (jeigu įmanomąją turi) ir žybsi tūpimo žiburiais, skrisdamas virš naudojamo kilimo ir tūpimo tako arba sraigtasparnio tūpimo aikštės didesniame kaip 300 m (1 000 pėdų) aukštyje, bet ne didesniame kaip 600 m (2 000 pėdų) aukštyje (sraigtasparnio atveju – didesniame kaip 50 m (170 pėdų) aukštyje, tačiau ne didesniame kaip 100 m (330 pėdų)) aukštyje virš aerodromo lygio, ir toliau skrenda ratu virš naudojamo kilimo ir tūpimo tako arba sraigtasparnio tūpimo aikštės. Jei negali žybsėti tūpimo žiburiais, žybsi kitais turimais žiburiais.	Jūsų paskirtas aerodromas netinkamas.	DIENĄ arba NAKTĮ – jeigu norima, kad gaudomasis orlaivis gaudančiajam orlaiviui iš paskos skristų atsarginio aerodromo link, gaudantysis orlaivis įtraukia važiuoklę (jeigu įmanomąją turi) ir naudoja 1 sekoje nurodytus signalus, taikomus gaudančiajam orlaiviui. Jeigu gaudomąjį orlaivį nusprendžiama paleisti, gaudantysis orlaivis naudoja 2 sekoje nurodytus signalus, taikomus gaudančiajam orlaiviui.	Supratau, sekite iš paskos. Supratau, galite skristi toliau.
5	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis vienodais laiko tarpais įjungia ir išjungia visus turimus žiburius taip, kad šie signalai skirtųsi nuo žybsėjimo.	Negaliu vykdyti.	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis naudoja 2 sekoje nurodytus signalus, taikomus gaudančiajam orlaiviui.	Supratau.
6	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis nevienodais laiko tarpais žybsi visais turimais žiburiais.	Ištiko nelaimė.	DIENĄ arba NAKTĮ – orlaivis naudoja 2 sekoje nurodytus gaudančiajam orlaiviui taikomus signalus.	Supratau.

c) Jeigu kurie nors per radijo ryšį iš bet kurio šaltinio gauti nurodymai prieštarauja gaudančiojo orlaivio vaizdo signalais duodamiems nurodymams, gaudomasis orlaivis nedelsdamas paprašo patikslinti informaciją ir kartu toliau vykdo gaudančiojo orlaivio duodamus vaizdinius nurodymus.

d) Jeigu kurie nors per radijo ryšį iš bet kurio šaltinio gauti nurodymai prieštarauja gaudančiojo orlaivio per radijo ryšį duotiems nurodymams, gaudomasis orlaivis nedelsdamas paprašo patikslinti informaciją ir kartu toliau vykdo gaudančiojo orlaivio per radijo ryšį duotus nurodymus.

e) Jeigu gaudant orlaivį užmezgamas radijo ryšys, tačiau neįmanoma susikalbėti abiejų orlaivių pilotams suprantama kalba, duoti nurodymus, juos patvirtinti ir pateikti esminę informaciją mėginama vartojant S11–3 lentelėje pateiktas frazes ir kiekvieną frazę perduodant du kartus:

▼B

S11–3 lentelė

Frazės, kurias turi vartoti GAUDANTYSIS orlaivis			Frazės, kurias turi vartoti GAUDOMASIS orlaivis		
Frazė	Tarimas (1)	Reikšmė	Frazė	Tarimas (1)	Reikšmė
CALL SIGN	KOL SA-IN	Koks jūsų šaukinys?	CALL SIGN (call sign) (2)	KOL SA-IN (call sign)	Mano šaukinys yra (šaukinys)
FOLLOW	FOL-LO	Sekite iš paskos	WILCO	VILL-KO	►M2 Supratau, vykdysiu ◄
DESCEND	DEE-SEND	Leiskitės tūpti	►M2 — ◄		
			CAN NOT	KANN NOTT	Negaliu vykdyti
YOU LAND	YOU LAAND	Tūpkite šiame aerodrome	REPEAT	REE-PEET	Pakartokite nurodymą
			AM LOST	AM LOSST	Buvimo vieta nežinoma
PROCEED	PRO-SEED	Galite skristi toliau			
			MAYDAY	MAYDAY	Ištiko nelaimė
			HIJACK (3)	HI-JACK	Mus užgrobė
			LAND (place name)	LAAND (place name)	Prašau leisti tūpti (vietos pavadinimas)
			DESCEND	DEE-SEND	Mums būtina leistis

(1) Antrame stulpelyje pabraukti kirčiuotini skiemenys.
(2) Šaukinys, kurį reikalaujama nurodyti, yra tas, kuris naudojamas palaikant radiotelefonijos ryšį su oro eismo paslaugų tarnybomis ir atitinkantis orlaivio atpažinimo kodą skrydžio plane.
(3) Pagal aplinkybes ne visada įmanoma arba pageidautina vartoti žodį „HIJACK“.

f) Kai tik oro eismo paslaugų tarnyba sužino apie tai, kad rajone, už kurį ji yra atsakinga, gaudomas orlaivis, ji imasi tokių toliau nurodytų veiksmų, kokie yra tinkami pagal aplinkybes:

1. pabando užmegzti abipusį ryšį su gaudomuoju orlaiviu bet kokiomis prieinamomis priemonėmis, įskaitant avarinį radijo dažnį 121,5 MHz, nebent toks ryšys jau palaikomas;

2. praneša gaudomojo orlaivio pilotui apie gaudymą;

3. užmezga ryšį su gaudymo valdymo tarnyba, palaikydama abipusį ryšį su gaudančiuoju orlaiviu ir teikdama jam prieinamą informaciją apie orlaivį;

4. prireikus retransliuoja pranešimus tarp gaudančiojo orlaivio arba gaudymo valdymo tarnybos ir gaudomojo orlaivio;

5. glaudžiai koordinuodama veiksmus su gaudymo valdymo tarnyba, imasi visų būtinų priemonių, kad užtikrintų gaudomojo orlaivio saugą;

6. informuoja oro eismo paslaugų tarnybas, aptarnaujančias gretimus skrydžių informacijos regionus, paaiškėjus, kad orlaivis nuklydo nuo šių gretimų skrydžių informacijos regionų.

▼B

g) Kai tik oro eismo paslaugų tarnyba sužino, kad rajone, už kurį ji neatsakinga, gaudomas orlaivis, ji imasi tokių iš šių priemonių, kurios yra tinkamos tomis aplinkybėmis:

1. informuoja oro eismo paslaugų tarnybą, aptarnaujančią oro erdvę, kurioje gaudomas orlaivis, teikdama šiai tarnybai turimą informaciją, padėsiančią nustatyti orlaivio tapatybę, ir paprašo jos imtis f punkte nurodytų veiksmų;

2. retransliuoja pranešimus tarp gaudomojo orlaivio ir atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos, gaudymo valdymo tarnybos ar gaudančiojo orlaivio.

12 SKIRSNIS

Su meteorologija susijusios paslaugos. Stebėjimai iš orlaivio ir kalbinio ryšio pranešimai

SERA.12001 Stebėjimų iš orlaivio tipai

a) Bet kuriame skrydžio etape metu atliekami šie stebėjimai iš orlaivio:

1. specialieji stebėjimai iš orlaivio; ir

2. kiti ypatingieji stebėjimai iš orlaivio.

SERA.12005 Specialieji stebėjimai iš orlaivio

a) Specialiuosius stebėjimus atlieka ir apie juos praneša visi orlaiviai, jei susiduriama su šiomis sąlygomis arba jos stebimos:

1. vidutinė arba didelė turbulencija; arba

2. vidutinis arba didelis apledėjimas; arba

3. stipri kalnų banga; arba

4. audros be krušos, kurios yra miglotos, įsiterpusios, plačiai pasklidusios arba škvalo fronte, arba

5. audros su kruša, kurios yra miglotos, įsiterpusios, plačiai pasklidusios arba škvalo fronte, arba

6. didelė dulkių audra arba didelė smėlio audra, arba

7. vulkaninių pelenų debesis, arba

8. vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą arba ugnikalnių išsiveržimas, arba

▼M4

9. stabdymo ant kilimo ir tūpimo tako efektyvumas ne toks geras, kaip pranešta.

▼B

b) Kompetentingos institucijos prireikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, praneša visi orlaiviai.

▼M2

c) Skrydžio įgula pranešimus formuluoja naudodama formas, parengtas pagal 5 priedėlio A punkte nustatytą specialiųjų pranešimų iš oro formos pavyzdį. Šie pranešimai turi atitikti išsamius pranešimų teikimo nurodymus, pateiktus 5 priedėlio 2 punkte.

1. Skrydžio įgulos, perduodamos pranešimus iš oro, ir OEP tarnybos, persiųsdamos tokius pranešimus, vadovaujasi 5 priedėlyje pateiktais išsamiais nurodymais, įskaitant pranešimų formatus ir frazes.

2. Specialieji pranešimai iš oro apie pastebėtą ugnikalnių aktyvumą registruojami specialioje pranešimų iš oro apie ugnikalnių aktyvumą formoje. Formos, parengtos pagal 5 priedėlio B punkte pateiktą specialiųjų pranešimų iš oro apie ugnikalnių aktyvumą formos pavyzdį, pateikiamos skrydžių įguloms, vykdančioms skrydžius maršrutais, kuriuos galėtų paveikti vulkaninių pelenų debesys.

▼B

SERA.12010 Kiti ypatingieji stebėjimai iš oro

Kai susiduriama su kitomis taisyklės SERA.12005 a punkte neišvardytomis meteorologinėmis sąlygomis (pvz., vėjo poslinkiu), kurios, įgulos vado nuomone, gali pakenkti saugai arba gerokai sumažinti kitų orlaivio operacijų veiksmingumą, įgulos vadas, kai tik įmanoma, informuoja atitinkamą oro eismo paslaugų tarnybą.

SERA.12015 Pranešimas apie stebėjimus iš orlaivio kalbiniu ryšiu

a) Apie stebėjimus iš orlaivio skrydžio metu pranešama stebėjimo metu arba iškart, kai tik tai tampa įmanoma.

b) Apie stebėjimus iš orlaivio pranešama teikiant pranešimus iš oro, laikantis 5 priedėlio techninių specifikacijų.

SERA.12020 Keitimasis pranešimais iš oro

a) Oro eismo paslaugų tarnybos, kai tik įmanoma, perduoda specialiuosius ir ypatinguosius pranešimus iš oro:

1. kitiems atitinkamiems orlaiviams;

▼M2

2. atitinkamam meteorologinių stebėjimų biurui (MWO) pagal 5 priedėlio 3 punktą; ir

▼B

3. kitoms atitinkamoms oro eismo paslaugų tarnyboms.

b) Pranešimai orlaiviui kartojami tiek kartų ir tiek laiko, kiek nustatė atitinkama oro eismo paslaugų tarnyba.

▼M2

13 SKIRSNIS

SSR atsakiklis

SERA.13001 SSR atsakiklio naudojimas

a) Kai orlaivyje yra tinkamas naudoti SSR atsakiklis, pilotas užtikrina, kad atsakiklis veiktų visą laiką skrydžio metu, nepriklausomai nuo to, ar orlaivis yra oro erdvėje, kurioje OEP tikslais naudojami SSR, ar už jos ribų.

b) Pilotai nenaudoja IDENT funkcijos, nebent to pareikalautų OEP tarnyba.

c) Orlaiviams, kuriuose nėra pakankamo elektros energijos tiekimo, taikoma reikalavimo, kad atsakiklis veiktų visą laiką, išimtis, išskyrus atvejus, kai skrydis vykdomas oro erdvėje, kurioje kompetentingos institucijos sprendimu privaloma naudoti veikiantį atsakiklį.

SERA.13005 SSR atsakiklio A režimo kodo nuostatis

a) Orlaivio, kuriame įrengtas SSR, pilotas, nurodydamas, kad orlaivis pateko į tam tikrą ekstremaliąją situaciją:

1. nustato kodą 7700, kad nurodytų avarinę padėtį, nebent skrydžių valdymo tarnyba pilotui jau anksčiau davė nurodymą nustatyti tam tikrą atsakiklio kodą. Pastaruoju atveju pilotas vis tiek gali nustatyti 7700 kodą, jei esama konkrečių priežasčių manyti, kad taip elgtis būtų geriausia;

2. nustato kodą 7600, kad nurodytų radijo ryšio gedimą;

▼M2

3. bando nustatyti kodą 7500, kad nurodytų neteisėtą įsikišimą. Jei tai pateisinama konkrečiomis aplinkybėmis, vietoj jo turėtų būti naudojamas kodas 7700.

b) Išskyrus a punkte apibūdintus atvejus, pilotas:

1. nustato kodus pagal OEP tarnybos nurodymus; arba

2. jei OEP neduoda nurodymų dėl kodų nustatymo, pasirenka kodą 2000 arba kitą kodą, kaip nurodyta kompetentingos institucijos; arba

3. jei nesinaudoja oro eismo paslaugomis, nustato kodą 7000, kad būtų galima geriau nustatyti orlaivius, kuriuose yra tinkama įranga, nebent kompetentinga institucija yra nustačiusi kitaip.

c) Pastebėjus, kad padėties rodytuvo rodomas kodas skiriasi nuo orlaiviui paskirto kodo:

1. piloto prašoma patvirtinti nustatytą kodą ir, jei pagrįsta konkrečiomis aplinkybėmis, nustatyti teisingą kodą; ir

2. jei paskirto ir rodomo kodų neatitikimas išlieka, piloto gali būti prašoma nustoti naudoti orlaivio atsakiklį. Atitinkamai informuojamas kitas valdymo punktas ir kitos su tuo susijusios tarnybos, kurios teikia OEP naudodamos SSR ir (arba) daugiapozicinės apžvalgos sistemą (MLAT).

SERA.13010 Barometrinio aukščio išvestinė informacija

a) Kai orlaivyje yra tinkama naudoti C režimo įranga, pilotas nuolat naudoja šį režimą, nebent skrydžių valdymo tarnyba nurodytų kitaip.

b) Jei kompetentinga institucija nėra nustačiusi kitaip, tinkamą įrangą turinti OEP tarnyba skrydžių vadovui rodomą iš barometrinio aukščio nustatytą lygio informaciją bent kartą patikrina pirmą kartą užmezgus ryšį su atitinkamu orlaiviu arba, jei tai neįmanoma, kuo greičiau po to.

SERA.13015 SSR atsakiklio S režimo orlaivio atpažinimo kodo nuostatis

a) Orlaiviai, kuriuose įrengta S režimo įranga su orlaivio atpažinimo kodo funkcija, siunčia orlaivio atpažinimo kodą, kaip nurodyta ICAO skrydžio plano 7 punkte, arba, jei skrydžio planas nepateiktas, orlaivio registracijos ženklą.

b) Jei padėties ekrane pastebima, kad orlaivio, kuriame įrengta S režimo įranga, siunčiamas orlaivio atpažinimo kodas skiriasi nuo kodo, kurio tikimasi iš to orlaivio, piloto prašoma patvirtinti ir, jei reikia, iš naujo nustatyti teisingą orlaivio atpažinimo kodą.

c) Jei, gavus piloto patvirtinimą, kad S režimo orlaivio atpažinimo funkcijai nustatytas teisingas orlaivio atpažinimo kodas, neatitiktis išlieka, skrydžių vadovas imasi šių veiksmų:

1. informuoja pilotą, kad neatitiktis ir toliau išlieka;

2. jei įmanoma, patikslina padėties ekrane rodomą orlaivio atpažinimo kodo ženklą; ir

▼M2

3. praneša kitam valdymo punktui ir visoms su tuo susijusioms tarnyboms, kurios orlaiviams identifikuoti naudoja S režimą, kad orlaivio siunčiamas orlaivio atpažinimo kodas yra klaidingas.

SERA.13020 SSR atsakiklio gedimas, kai orlaivyje turėti veikiantį atsakiklį privaloma

a) Jeigu po išskridimo atsakiklis sugedo, skrydžių valdymo tarnybos stengiasi užtikrinti galimybę tęsti skrydį į paskirties aerodromą pagal skrydžio planą. Tačiau pilotai turėtų laikytis tam tikrų apribojimų.

b) Jei atsakiklis sugedo ir jo veikimo negalima atkurti prieš išskrendant, pilotas privalo:

1. kuo anksčiau ir, pageidautina, prieš pateikiant skrydžio planą, informuoti OEP tarnybą;

2. ICAO skrydžio plano formoje 10 punkte prie SSR įrašyti ženklą „N“, jeigu atsakiklis visiškai neveikia, arba, jei atsakiklis neveikia iš dalies, įrašyti ženklą, atitinkantį likusias atsakiklio galimybes; ir

3. laikytis paskelbtų prašymo atleisti nuo reikalavimo orlaivyje turėti veikiantį SSR atsakiklį pateikimo procedūrų, jei jų yra.

14 SKIRSNIS

Kalbinio ryšio procedūros

SERA.14001 Bendrosios nuostatos

Standartizuotos frazės vartojamos visose situacijose, kurioms jos numatytos. Tik kai standartizuotomis frazėmis negalima perduoti numatyto pranešimo, jis pranešamas paprasta kalba.

SERA.14005 Pranešimų kategorijos

a) Oreivystės judriosios radijo ryšio tarnybos naudojamų pranešimų kategorijos ir ryšio užmezgimo bei pranešimų siuntimo eilės tvarka atitinka nustatytąsias S14–1 lentelėje.

S14–1 lentelė

Pranešimų kategorija ir radiotelefonijos signalų eilės tvarka	Radiotelefonijos signalas
a) Nelaimės signalai, nelaimės pranešimai ir su nelaime susiję pranešimai	**MAYDAY**
b) Skubūs pranešimai, įskaitant pranešimus, prieš kuriuos siunčiamas medicinos transporto signalas	**PAN PAN** *arba* **PAN PAN MEDICAL**
c) Pranešimai, susiję su pelengavimu	—
d) Skrydžio saugos pranešimai	—
e) Meteorologiniai pranešimai	—
f) Skrydžio reguliarumo pranešimai	—

b) Nelaimės pranešimai ir su nelaime susiję pranešimai tvarkomi pagal SERA.14095 taisyklės nuostatas.

▼M2

c) Skubūs pranešimai ir skubios padėties ryšiai, įskaitant pranešimus, prieš kuriuos siunčiamas medicinos transporto signalas, tvarkomi pagal SERA.14095 taisyklės nuostatas.

SERA.14010 Skrydžio saugos pranešimai

Skrydžio saugos pranešimus sudaro:

a) judėjimo pranešimai ir valdymo pranešimai;

b) orlaivio naudotojo arba orlaivio pranešimai, tiesiogiai susiję su skrendančiu orlaiviu;

c) meteorologiniai patarimai, tiesiogiai susiję su skrendančiu arba besiruošiančiu išskristi orlaiviu (teikiami individualiai arba transliuojami);

d) kiti pranešimai, susiję su skrendančiu arba besiruošiančiu išskristi orlaiviu.

SERA.14015 Orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiui palaikyti vartojama kalba

a) Orlaivio ir antžeminių tarnybų radiotelefoninis ryšys palaikomas anglų kalba arba antžeminėje stotyje įprastai vartojama kalba.

b) Visose antžeminėse stotyse, aptarnaujančiose tarptautiniam oro susisiekimui naudojamus paskirtuosius aerodromus ir maršrutus, bet kurio orlaivio prašymu turi būti galima palaikyti ryšį anglų kalba. Jei kompetentinga institucija nėra konkrečiais atvejais nustačiusi kitaip, aerodromuose, kuriuose per metus vykdoma daugiau kaip 50 000 tarptautinių SPT skrydžių, OEP tarnybos ir orlaivio tarpusavio pranešimai perduodami anglų kalba. Valstybės narės, kuriose šio reglamento įsigaliojimo dieną anglų kalba nėra vienintelė tokiuose aerodromuose OEP tarnybų ir orlaivių tarpusavio ryšiams vartojama kalba, gali nuspręsti netaikyti reikalavimo vartoti anglų kalbą ir atitinkamai informuoti Komisiją. Tokiu atveju tos valstybės narės ne vėliau kaip iki 2017 m. gruodžio 31 d. atlieka tyrimą dėl galimybės reikalauti, kad anglų kalba būtų vartojama tuose aerodromuose OEP tarnybų ir orlaivių tarpusavio ryšiams saugumo sumetimais ir taip būtų išvengta orlaivių įsibrovimo į užimtą kilimo ir tūpimo taką ar kitų pavojų saugai, kartu atsižvelgdamos į taikomas Sąjungos ir nacionalinės teisės nuostatas dėl kalbų vartojimo. Šio tyrimo rezultatus jos paskelbia viešai ir savo išvadas praneša agentūrai ir Komisijai.

c) Kalbos, kuriomis galima palaikyti ryšį su konkrečia antžemine stotimi, įtraukiamos į oro navigacijos informacinius rinkinius ir kitą apie tokius objektus skelbiamą informaciją.

SERA.14020 Žodžių tarimas paraidžiui palaikant radiotelefonijos ryšį

Kai palaikant radiotelefonijos ryšį tikriniai vardai, tarnybinės santrumpos ir žodžiai, kurių rašyba neaiški, tariami paraidžiui, naudojama S14–2 lentelėje pateikta abėcėlė.

S14–2 lentelė

Radiotelefonijos paraidinio žodžių tarimo abėcėlė

Raidė	Žodis	Apytikslis tarimas (lotyniškomis raidėmis)
A	ALFA	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *arba* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼M2

Raidė	Žodis	Apytikslis tarimas (lotyniškomis raidėmis)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM *arba* OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

Apytikslio tarimo lotyniškomis raidėmis stulpelyje kirčiuotini skiemenys pabraukti.

SERA.14025 Kitų nei standartiniai išskridimo ir atvykimo maršrutai OEP maršrutų identifikavimo principai

a) OEP maršrutų žymenų naudojimas pranešimuose

1. Kalbinio ryšio pranešimuose pagrindinė žymens raidė tariama pagal tarimo paraidžiui abėcėlę, nustatytą S14–2 lentelėje.

2. Kai naudojami K, U arba S priešdėliai, kalbinio ryšio pranešimuose jie tariami taip:

i) K – KOPTER

ii) U – UPPER

iii) S – SUPERSONIC

b) Žodis „kopter“ tariamas kaip žodyje „helicopter“, o žodžiai „upper“ ir „supersonic“ – kaip įprastai tariama anglų kalba.

▼M2

SERA.14026 Pagrindiniai taškai

Paprastai pagrindiniai taškai kalbinio ryšio pranešimuose nurodomi paprastu pavadinimu, jei pagrindinis taškas yra paženklintas radionavigacijos priemonės vieta, arba unikaliu penkių raidžių kodiniu pavadinimu, jei pagrindinis taškas nepaženklintas radionavigacijos priemonės vieta. Jei paprastas radionavigacijos priemonės vietos pavadinimas nevartojamas, jis pakeičiamas kodiniu pavadinimu, kuris kalbinio ryšio pranešimuose tariamas pagal paraidinio tarimo abėcėlę.

SERA.14030 Žymų naudojimas standartiniams išskridimo ir atskridimo pagal prietaisus maršrutams

Standartiniai išskridimo ir atskridimo pagal prietaisus maršrutai kalbinio ryšio pranešimuose nurodomi paprastu pavadinimu.

SERA.14035 Skaičių perdavimas radiotelefoniniu ryšiu

a) Skaičių perdavimas

1. Visi perduodant orlaivio šaukinį, kursą, kilimo ir tūpimo tako numerį, vėjo kryptį ir greitį vartojami skaičiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį.

   i) Skrydžio lygiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus šimto kartotinius skrydžio lygius.

   ii) Aukščiamačio nuostatis perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus 1 000 hPa nuostatį, kuris perduodamas kaip „VIENAS TŪKSTANTIS“ („ONE THOUSAND“).

   iii) Visi skaičiai, naudojami perduodant atsakiklio kodus, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus tais atvejais, kai atsakiklio kodai yra tūkstančio kartotiniai, – tuomet informacija perduodama ištariant tūkstančių skaičių rodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“).

2. Visi skaičiai, naudojami perduodant kitą nei a punkto 1 papunktyje nurodytą informaciją, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus skaičius, kuriuos sudaro šimto arba tūkstančio kartotiniai, – tokie skaičiai perduodami ištariant kiekvieną šimtų arba tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo atitinkamai žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“) arba „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“). Tūkstančių ir šimto kartotinių deriniai perduodami ištariant kiekvieną tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“), po to šimtų skaičių ir žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“).

3. Tais atvejais, kai reikia patikslinti skaičių, perduotą kaip tūkstančio ir (arba) šimto kartotinį, skaičius perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį.

4. Teikiant informaciją apie objekto arba konfliktinę situaciją keliančio orlaivio santykinį pelengą pagal 12 valandų laikrodžio skalę, informacija pateikiama ištariant skaitmenis kartu, pvz., „DEŠIMTA VALANDA“ („TEN O'CLOCK“) arba „VIENUOLIKTA VALANDA“ („ELEVEN O'CLOCK“).

5. Skaičiai su kableliu perduodami kaip nurodyta a punkto 1 papunktyje, o kablelis atitinkamoje sekoje nurodomas žodžiu „KABLELIS“ („DECIMAL“).

6. Nurodant labai aukšto dažnio (VHF) radiotelefonijos ryšio perdavimo kanalą naudojami visi šeši skaitinės žymos skaitmenys, išskyrus atvejį, kai penktas ir šeštas skaitmenys yra nuliai – tuomet nurodomi tik pirmieji keturi kanalo žymos skaitmenys.

▼M2

SERA.14040 Skaičių tarimas

Jei ryšys palaikomas anglų kalba, perduodami skaičiai tariami kaip nurodyta S14–3 lentelėje:

S14–3 lentelė

Skaitvardis ar skaitvardžio elementas	Tarimas
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Kablelis	DAY-SEE-MAL
Šimtas	HUN-dred
Tūkstantis	TOU-SAND

SERA.14045 Perdavimo būdas

a) Informacija perduodama glaustai, įprastu kalbėjimo tonu.

b) Prireikus radiotelefonijos pranešimuose vartojami šie žodžiai ir frazės S14–4 lentelėje nurodyta reikšme:

S14–4 lentelė

Frazė	Reikšmė
ACKNOWLEDGE	„Patvirtinkite, kad gavote ir supratote šį pranešimą.“
AFFIRM	„Taip.“
APPROVED	„Leidžiama atlikti siūlomą veiksmą.“
BREAK	„Nurodau pranešimo dalių skirtuką.“
BREAK BREAK	„Intensyvaus eismo aplinkoje nurodau skirtingiems orlaiviams siunčiamų pranešimų skirtuką.“
CANCEL	„Panaikinu anksčiau perduotą leidimą.“

▼**M2**

Frazė	Reikšmė
CHECK	„Patikrinti sistemą arba procedūrą.“
CLEARED	„Leidžiama vykdyti toliau nurodytomis sąlygomis.“
CONFIRM	„Prašau patikrinti: (*leidimą, nurodymą, veiksmą, informaciją*).“
CONTACT	„Užmegzti ryšį su…“
CORRECT	„Teisingai“ arba „Tiksliai“.
CORRECTION	„Padaryta klaida perduodant šią informaciją (*arba* nurodytame pranešime). Teisingas variantas yra…“
DISREGARD	„Nepaisyti.“
HOW DO YOU READ	„Ar suprantama mano perduodama informacija?“ (žr. SERA.14070 taisyklės c punktą)
I SAY AGAIN	„Kartoju dėl aiškumo arba pabrėždamas.“
MAINTAIN	„Tęsti laikantis nurodytos (-ų) sąlygos (-ų)“ arba pažodine reikšme.
Monitor	„Klausytis (dažnis) dažniu.“
NEGATIVE	„Ne“ *arba* „Leidimas neduotas“, *arba* „Neteisingai“, *arba* „Negalima“.
OVER	„Pranešimą baigiau, laukiu jūsų atsakymo.“
OUT	„Ryšio seansas baigtas, atsakymo nelaukiama.“
READ BACK	„Pakartokite visą pranešimą arba nurodytą jo dalį tiksliai taip, kaip gavote.“
RECLEARED	„Padarytas paskutinio jums duoto leidimo pakeitimas ir šiuo nauju leidimu anuliuojamas jūsų ankstesnis leidimą arba jo dalis.“
REPORT	„Pateikite man šią informaciją…“
REQUEST	„Noriu žinoti…“ *arba* „Noriu gauti…“
ROGER	„Gavau visą jūsų paskutinį perduotą pranešimą.“
SAY AGAIN	„Pakartokite visą savo paskutinį pranešimą arba šią jo dalį.“
SPEAK SLOWER	„Kalbėkite lėčiau.“
STANDBY	„Palaukite, susisieksiu su jumis.“
UNABLE	„Negaliu vykdyti jūsų prašymo, nurodymo arba leidimo.“

▼M2

Frazė	Reikšmė
WILCO	*(„Vykdysiu“ santrumpa)* „Supratau jūsų pranešimą ir laikysiuosi jame pateiktų nurodymų.“
WORDS TWICE	a) *Kaip prašymas:* „Prastas ryšys. Siųskite kiekvieną žodį arba žodžių grupę po du kartus.“ b) *Kaip informavimas:* „Ryšys prastas, todėl kiekvienas žodis arba žodžių grupė šiame pranešime bus siunčiami po du kartus.“

SERA.14050 Orlaivių radiotelefoniniai šaukiniai

a) Visas šaukinys

Orlaivio radiotelefoninis šaukinys yra vieno iš šių tipų:

1. a tipo – šaukinio rašmenys atitinka orlaivio registracijos ženklo rašmenis; arba

2. b tipo – orlaivio naudotojo telefoninė žyma, po jos keturi paskutiniai orlaivio registracijos ženklo rašmenys;

3. c tipo – orlaivio naudotojo telefoninė žyma, po jos skrydžio indentifikatorius.

b) Sutrumpintas šaukinys

A punkte nurodyti orlaivio radiotelefoniniai šaukiniai, išskyrus c tipo šaukinius, gali būti sutrumpinti SERA.14055 taisyklės c punkte nustatytomis aplinkybėmis. Sutrumpinti šaukiniai yra vieno iš šių tipų:

1) a tipo – pirmas registracijos ženklo rašmuo ir bent du paskutiniai šaukinio rašmenys;

2) b tipo – orlaivio naudotojo telefoninė žyma, po jos bent du paskutiniai šaukinio rašmenys;

3) c tipo – netrumpinta forma.

SERA.14055 Radiotelefonijos procedūros

a) Orlaivis negali keisti savo radiotelefoninio šaukinio skrydžio metu, išskyrus laikinai skrydžių valdymo tarnybos nurodymu saugai užtikrinti. Išskyrus atvejus, kai tai būtina dėl saugos, orlaiviui kilimo metu, paskutiniame galutinio artėjimo tūpti etape ir tūpimo riedos metu pranešimai neadresuojami.

b) Radiotelefoninio ryšio užmezgimas

1. Užmezgant ryšį visada naudojamas visas radiotelefoninis šaukinys. Užmegzdamas ryšį, orlaivis kreipiasi į stotį nurodydamas šaukiamos stoties žymą, o po jos nurodo šaukiančiosios stoties žymą.

2. Atsakant į minėtą kreipimąsi nurodomas besikreipiančiosios stoties šaukinys, po jo nurodomas atsakančiosios stoties šaukinys, ir laikoma, kad tai yra raginimas besikreipiančiajai stočiai siųsti pranešimą. Kai ryšys perkeliamas toje pačioje OEP tarnyboje, OEP tarnybos šaukinį galima praleisti, jei tai leidžia kompetentinga institucija.

▼M2

3. Kai norima užmegzti ryšį, jis pradedamas kreipimusi ir atsakymu, tačiau kai yra aišku, kad stotis, į kurią kreipiamasi, pranešimą gaus, besikreipiančioji stotis gali siųsti pranešimą nelaukdama atsakymo iš stoties, į kurią kreipiamasi.

c) Vėlesni radiotelefoniniai ryšiai

1. Sutrumpinti radiotelefoniniai šaukiniai, kaip nustatyta pagal SERA.14050 taisyklės b punktą, gali būti naudojami tik po to, kai buvo užmegztas tinkamas ryšys, su sąlyga, kad dėl to nekils painiavos. Orlaivis naudoja savo sutrumpintą šaukinį tik po to, kai į ji taip kreipėsi oreivystės radijo ryšio stotis.

2. Duodami skrydžių valdymo tarnybos leidimus ir tokius leidimus pakartodami, skrydžių vadovai ir pilotai visada prideda orlaivio, kuriam taikomas leidimas, šaukinį. Išskyrus minėtus atvejus, nuolatinį dvipusį ryšį po to, kai ryšys jau buvo užmegztas, leidžiama palaikyti be papildomo identifikavimo ar kreipimosi, kol ryšys baigiamas.

SERA.14060 VHF ryšio perkėlimas

a) Atitinkama OEP tarnyba orlaiviui nurodo pereiti nuo vieno radijo dažnio prie kito pagal sutartas procedūras. Jeigu tokio nurodymo nėra, orlaivis, prieš pereidamas prie kito dažnio, apie tai praneša OEP tarnybai.

b) Pirmą kartą užmegzdamas ryšį VHF dažniu ar tą dažnį palikdamas, orlaivis perduoda tokią informaciją, kai taip yra nustatęs už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas ir tai yra patvirtinusi kompetentinga institucija.

SERA.14065 Orlaivio ir antžeminių tarnybų radiotelefonijos kalbinio ryšio kanalo perjungimo procedūros

a) Jei už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas nėra nustatęs kitaip ir to nėra patvirtinusi kompetentinga institucija, pradinį OEP tarnybos kreipimąsi po orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinio ryšio kanalo perjungimo sudaro šie elementai:

1. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, žyma;

2. šaukinys ir, jei orlaivis priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, žodis „Heavy“ arba „Super“, jei tą orlaivį yra taip identifikavusi kompetentinga institucija;

3. lygis, įskaitant perskrendamą ir leistąjį lygius, jei neišlaikomas leistasis lygis;

4. greitis, jei priskirtas skrydžių valdymo tarnybos, ir

5. papildomi elementai, kai taip yra nustatęs už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas ir tai yra patvirtinusi kompetentinga institucija.

b) Pilotai turi pateikti informaciją apie lygį pagal artimiausius visus 30 m arba 100 pėdų, kaip rodo piloto aukščiamatis.

c) Pirmas kreipimasis į aerodromo skrydžių valdymo bokštą

Orlaivio, kuriam prašoma teikti aerodromo skrydžių valdymo paslaugas, pirmąjį kreipimąsi sudaro:

1. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, žyma;

2. šaukinys ir, jei orlaivis priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, žodis „Heavy“ arba „Super“, jei tą orlaivį yra taip identifikavusi kompetentinga institucija;

▼M2

3. buvimo vieta ir

4. papildomi elementai, kai taip yra nustatęs už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas ir tai yra patvirtinusi kompetentinga institucija.

SERA.14070 Bandymo procedūros

a) Bandomojo pranešimo forma:

1. stoties, į kurią kreipiamasi, identifikatorius;

2. besikreipiančiosios stoties identifikatorius;

3. žodžiai „TIKRINU RYŠĮ“ („RADIO CHECK“);

4. naudojamas dažnis.

b) Atsakymas į bandomąjį pranešimą:

1. prašančios atlikti bandymą stoties identifikatorius;

2. atsakančios stoties identifikatorius;

3. informacija apie prašančios atlikti bandymą stoties girdimumą.

c) Atliekant bandymus naudojama ši girdimumo skalė:

Girdimumo skalė

1. 1 – negirdėti

2. 2 – retkarčiais girdėti

3. 3 – girdėti, bet silpnai

4. 4 – girdėti

5. 5 – puikiai girdėti

SERA.14075 Keitimasis pranešimais

a) Pranešimai turi būti glausti ir vienareikšmiški, formuluojami, kai įmanoma, naudojant standartines frazes.

1. Kai gauto pranešimo patvirtinimą siunčia orlaivis, patvirtinimą sudaro to orlaivio šaukinys.

2. Kai gauto pranešimo patvirtinimą orlaiviui siunčia OEP tarnyba, patvirtinimą sudaro orlaivio šaukinys, po jo, jei manoma esant būtina, OEP tarnybos šaukinys.

b) Pokalbio užbaigimas

Radiotelefoninį pokalbį priimančioji OEP tarnyba arba orlaivis užbaigia savo šaukiniu.

c) Pataisymai ir pakartojimai

1. Jei perduodant pranešimą buvo padaryta klaida, ištariamas žodis „PATAISA“ („CORRECTION“), pakartojama paskutinė teisinga žodžių grupė ar frazė, po jos perduodama teisinga versija.

2. Jeigu pataisyti geriausia pakartojant visą pranešimą, vartojama frazė „PATAISA, KARTOJU“ („CORRECTION, I SAY AGAIN“) prieš perduodant pranešimą antrą kartą.

3. Jei priimančioji stotis abejoja, ar tiksliai išgirdo pranešimą, prašoma pakartoti visą pranešimą arba jo dalį.

▼M2

4. Jei reikia pakartoti visą pranešimą, tai nurodoma žodžiais „PAKARTOKITE“ („SAY AGAIN“). Jei reikia pakartoti tik dalį pranešimo, vartojama frazė „PAKARTOKITE VISKĄ IKI… („SAY AGAIN ALL BEFORE…) (pirmas gerai išgirstas žodis)“; arba „PAKARTOKITE NUO… („SAY AGAIN…) (žodis prieš trūkstamą dalį) IKI… (TO…) (žodis po trūkstamos dalies)“; arba „PAKARTOKITE VISKĄ PO… („SAY AGAIN ALL AFTER…) (paskutinis gerai išgirstas žodis)“.

d) Jei, tikrinant atkartojimo tikslumą, aptinkama klaidingų dalių, atkartojimo išvadoje perduodami žodžiai „KLAIDA, KARTOJU“ („NEGATIVE I SAY AGAIN“) ir po to teisingas tų dalių variantas.

SERA.14080 Ryšių klausymasis ir tarnybos valandos

a) Skrydžio metu orlaivyje nuolat klausomasi ryšių, kaip reikalauja kompetentinga institucija, ir klausymasis nenutraukiamas (išskyrus atvejus, kai tai būtina dėl saugos priežasčių) nepranešus atitinkamai OEP tarnybai.

1. Orlaiviuose, vykdančiuose tolimus skrydžius virš vandens arba skrydžius virš teritorijų, kuriose reikalaujama turėti aviacinį avarinį radijo švyturį (ELT), nuolat klausomasi ryšių VHF 121,5 MHz avariniu dažniu, išskyrus laikotarpius, kai orlaivis palaiko ryšį kitais VHF kanalais arba kai dėl orlaivio įrangos apribojimų arba įgulos kabinoje vykdomų užduočių negalima vienu metu klausytis dviejų kanalų.

2. Orlaivyje nuolat klausomasi ryšių VHF 121,5 MHz avariniu dažniu teritorijose arba skrendant maršrutais, kuriuose galimas orlaivio sulaikymas ar yra kita pavojinga situacija, ir tokį reikalavimą yra nustačiusi kompetentinga institucija.

b) Oreivystės radijo ryšio stotyse nuolat klausomasi ryšių VHF 121,5 MHz avarinio dažnio kanalu tarnybos padalinių, kuriuose yra įrengtos, darbo valandomis. Kai dvi ar daugiau tokių stočių yra toje pačioje vietoje, reikalavimo nuolat klausytis ryšių 121,5 MHz dažniu turi laikytis viena iš jų.

c) Kai orlaivyje arba OEP tarnyboje dėl kokios nors priežasties būtina nutraukti klausymąsi, jeigu įmanoma, apie tai pranešama kitoms su tuo susijusioms stotims, nurodant, kada numatoma vėl pradėti klausytis. Kai vėl pradedama klausytis, apie tai pranešama kitoms stotims. Kai klausymasis turi išlikti nutrauktas ilgesnį nei pirmajame pranešime nurodytą laikotarpį, patikslintas laikas, kada numatoma vėl pradėti klausytis, pranešamas iš pradžių nurodytu momentu arba apytikriai tuo momentu.

SERA.14085 Aklojo perdavimo naudojimas

a) Jei orlaivis negali susisiekti skirtuoju kanalu, anksčiau naudotu kanalu ar kitu maršrutui tinkamu kanalu ir negali užmegzti ryšio su atitinkama OEP tarnyba, kita OEP tarnyba ar kitu orlaiviu naudodamasis visomis turimomis priemonėmis, jis skirtuoju kanalu (-ais) perduoda frazę „AKLASIS PERDAVIMAS“ („TRANSMITTING BLIND“), perduoda savo pranešimą du kartus ir, jei reikia, nurodo adresatą (-us) kuriam (-iems) skirtas pranešimas.

b) Jei orlaivis negali užmegzti ryšio dėl imtuvo gedimo, jis perduoda pranešimus nustatytu laiku pagal tvarkaraštį arba nustatytose vietose, naudojamu kanalu, prieš pranešimą perduodamas frazę „AKLASIS PERDAVIMAS DĖL IMTUVO GEDIMO“ („TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“). Orlaivis:

1. perduoda numatytą pranešimą, po to visą pranešimą pakartoja;

2. nurodo kitą numatomą pranešimo perdavimo laiką;

▼M2

3. jei jam teikiamos OEP, perduoda informaciją apie įgulos vado ketinimus dėl skrydžio tęsimo.

SERA.14087 Ryšio perdavimo metodo naudojimas

a) Jei OEP tarnybai nepavyko susisiekti su orlaiviu po bandymų kreiptis į jį dažniais, kuriais, kaip manoma, orlaivis klausosi, ji:

1. prašo kitų OEP tarnybų pagalbos, kad šios bandytų užmegzti ryšį su orlaiviu ir prireikus perduotų pranešimus; ir

2. prašo kitų tuo maršrutu skrendančių orlaivių pagalbos, kad šie bandytų užmegzti ryšį su orlaiviu ir prireikus perduotų pranešimus.

b) A punkto nuostatos taikomos ir šiais atvejais:

1. atitinkamos OEP tarnybos prašymu;

2. kai pranešimo, kurį tikimasi gauti iš orlaivio, nebuvo gauta per tokį laikotarpį, kad galima įtarti ryšio priemonių gedimą.

SERA.14090 Specialiosios ryšio procedūros

a) Transporto priemonių judėjimas

Frazės, naudojamos transporto priemonių, išskyrus oro uosto vilkikus, judėjimui manevravimo lauke valdyti, yra tos pačios kaip orlaivių judėjimo valdymo frazės, išskyrus riedėjimo nurodymus; šiuo atveju palaikant ryšį su tokiomis transporto priemonėmis žodis „RIEDĖKITE“ („TAXI“) pakeičiamas žodžiu „VAŽIUOKITE“ („PROCEED“).

b) Konsultacinės oro eismo paslaugos

Teikiant konsultacines oro eismo paslaugas neduodama leidimų, tik teikiama patariamoji informacija, o nurodant orlaiviui siūlomą veiksmą vartojamas žodis „advise“ (patariama) arba „suggest“ (siūloma).

c) Stiprios valkčio turbulencijos kategorijos nurodymas

1. Kai orlaivis, priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, pirmą kartą užmezga radiotelefoninį ryšį su OEP tarnyba, iškart po orlaivio šaukinio nurodomas žodis „Heavy“.

2. Kai specialus kompetentingos institucijos nustatytas orlaivis, priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, pirmą kartą užmezga radiotelefoninį ryšį su OEP tarnyba, iškart po orlaivio šaukinio nurodomas žodis „Super“.

d) Su nukrypimu dėl oro sąlygų susijusios procedūros

Kai pilotas užmezga ryšį su skrydžių valdymo tarnyba, greitas atsakymas gali būti gaunamas nurodant „BŪTINAS NUKRYPIMAS DĖL ORO“ („WEATHER DEVIATION REQUIRED“) ir taip parodant, kad prašoma pirmenybės gauti skrydžių valdymo tarnybos atsakymą tuo dažniu. Kai būtina, pilotas pradeda ryšį skubos signalu „PAN PAN“ (pageidautina, kad būtų ištariamas tris kartus).

▼M2

SERA.14095 Nelaimės ir skubos radiotelefoninio ryšio procedūros

a) Bendrosios nuostatos

1. Nelaimės ir skubos pranešimų srautą sudaro visi radiotelefoniniai pranešimai, susiję atitinkamai su nelaimės ir skubos sąlygomis. Nelaimės ir skubos sąlygos apibrėžiamos taip:

i) *nelaimė (distress)* – būsena, kai gresia didelis ir (arba) neišvengiamas pavojus ir nedelsiant reikia pagalbos;

ii) *skuba (urgency)* – būsena, susijusi su orlaivio ar kitos transporto priemonės sauga arba su orlaivyje ar matomoje srityje esančio asmens sauga, kai skubi pagalba nebūtina.

2. Pradedant pirmą nelaimės arba skubos pranešimą siunčiamas atitinkamai radiotelefoninis nelaimės signalas „MAYDAY“ arba radiotelefoninis skubos signalas „PAN PAN“. Pradedant bet kurį vėlesnį nelaimės arba skubos pranešimą leidžiama naudoti radiotelefoninius nelaimės ir skubos signalus.

3. Pranešimų, adresuojamų į nelaimę patekusiam arba skubos būsenos orlaiviui, siuntėjas, atsižvelgdamas į aplinkybes, kuo labiau riboja tokių pranešimų skaičių, apimtį ir turinį.

4. Jei OEP tarnyba, kuriai adresuotas orlaivio nelaimės arba skubos pranešimas, nepatvirtina gavusi pranešimą, kitos OEP tarnybos teikia pagalbą, kaip nustatyta b punkto atitinkamai 2 ir 3 papunktyje.

5. Su nelaime ir skuba susiję pranešimai paprastai siunčiami tuo pačiu dažniu, kuriuo buvo pradėta siųsti tokius pranešimus, kol nusprendžiama, kad būtų galima suteikti geresnę pagalbą perkėlus šių pranešimų srautą į kitą dažnį.

6. Apskritai nelaimės ir skubos ryšio radiotelefoniniai pranešimai diktuojami lėtai, aiškiai ištariant kiekvieną žodį, kad būtų lengviau užrašyti.

b) Radiotelefoniniai nelaimės pranešimai

1. Į nelaimę patekusio orlaivio veiksmai

Be to, kad prieš pranešimą pagal a punkto 2 papunktį siunčiamas radiotelefoninis nelaimės signalas „MAYDAY“ (pageidautina, kad būtų ištariamas tris kartus), nelaimės pranešimas, kurį turi siųsti į nelaimę patekęs orlaivis:

i) siunčiamas dažniu, kuris tuo metu naudojamas orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiui palaikyti;

ii) sudaromas iš kuo daugiau toliau išvardytų elementų, ištariamų aiškiai ir, jei įmanoma, tokia tvarka:

A) OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, pavadinimas (jei pakanka laiko ir galima pagal aplinkybes);

B) orlaivio atpažinimo kodas;

C) nelaimės sąlygos pobūdis;

D) įgulos vado ketinimai;

E) esama buvimo vieta, lygis ir kursas.

▼M2

2. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, arba pirmos nelaimės pranešimo gavimą patvirtinusios OEP tarnybos veiksmai

OEP tarnyba, į kurią kreipiasi į nelaimę patekęs orlaivis, arba pirma nelaimės pranešimo gavimą patvirtinusi OEP tarnyba:

i) nedelsdama patvirtina nelaimės pranešimo gavimą;

ii) imasi ryšio kontrolės arba konkrečiai ir aiškiai perduoda šią pareigą ir informuoja orlaivį, jei pareiga perduodama; ir

iii) nedelsdama imasi veiksmų užtikrinti, kad visa būtina informacija būtų kuo greičiau prieinama:

A) su tuo susijusiai OEP tarnybai;

B) su tuo susijusio orlaivio naudotojui arba jo atstovui iš anksto nustatyta tvarka;

iv) prireikus perspėja kitas OEP tarnybas, kad būtų išvengta kitų ryšių perkėlimo į nelaimės pranešimų ryšiui naudojamą dažnį.

3. Tylos režimo paskelbimas

i) Į nelaimę patekusiam orlaiviui arba nelaimės ryšio kontrolę vykdančiai OEP tarnybai leidžiama paskelbti tylos režimą visoms vietovės judriojo ryšio paslaugų stotims ar bet kuriai kitai stočiai, keliančiai trukdžius su nelaime susijusiems pranešimams. Šiuos nurodymus pagal aplinkybes jis (ji) adresuoja visoms stotims arba tik vienai stočiai. Kiekvienu atveju jis (ji) nurodo:

A) „NUTRAUKTI SIUNTIMĄ“ („STOP TRANSMITTING“);

B) radiotelefoninį nelaimės signalą „MAYDAY“.

ii) Signalus, nurodytus b punkto 3 papunkčio i papunktyje, naudoja tik į nelaimę patekęs orlaivis ir nelaimės pranešimų ryšio kontrolę vykdanti OEP tarnyba.

4. Visų kitų OEP tarnybų ir orlaivių veiksmai

i) Nelaimės pranešimai turi visišką pirmenybę visų kitų pranešimų atžvilgiu ir apie juos žinančios OEP tarnybos ir orlaiviai nesiunčia pranešimų susijusiu dažniu, nebent:

A) nelaimės sąlyga atšaukiama arba nelaimės pranešimų srautas baigiamas;

B) visas nelaimės pranešimų srautas buvo perkeltas į kitus dažnius;

C) ryšį kontroliuojanti OEP tarnyba duoda leidimą;

D) patys turi suteikti pagalbą.

ii) Visos OEP tarnybos ir visi orlaiviai, kurie žino apie nelaimės pranešimus, bet patys negali padėti į nelaimę patekusiam orlaiviui, vis tiek toliau klausosi perduodamų pranešimų, kol tampa aišku, kad pagalba teikiama.

5. Nelaimės pranešimų ryšio ir tylos režimo užbaigimas

i) Kai orlaivis nebėra pavojuje, jis perduoda pranešimą, kuriuo atšaukiama nelaimės sąlyga.

▼M2

ii) Kai OEP tarnyba, kuri kontroliavo su nelaime susijusių pranešimų ryšį, sužino, jog nelaimės sąlygos galiojimas baigėsi, ji nedelsdama imasi veiksmų, kad ši informacija kuo anksčiau taptų prieinama:

A) su tuo susijusioms OEP tarnyboms;

B) su tuo susijusio orlaivio naudotojui arba jo atstovui iš anksto nustatyta tvarka.

iii) Nelaimės ryšio ir tylos režimo sąlygų galiojimas užbaigiamas nelaimės pranešimų ryšiui naudotu dažniu ar dažniais perduodant pranešimą, kuriame yra žodžiai „NELAIMĖS PRANEŠIMŲ RYŠIO PABAIGA“ („DISTRESS TRAFIC ENDED“). Šį pranešimą perduoda tik ryšį kontroliuojanti OEP tarnyba kai, jai gavus b punkto 5 papunkčio i papunktyje nurodytą pranešimą, tai leidžia kompetentinga institucija.

c) Radiotelefoniniai skubos pranešimai

1. Orlaivio, pranešančio apie skubos sąlygą, veiksmai, išskyrus nurodytuosius c punkto 4 papunktyje

Be to, kad prieš pranešimą pagal a punkto 2 papunktį siunčiamas radiotelefoninis skubos signalas „PAN PAN“ (pageidautina, kad būtų ištariamas tris kartus, kiekvieną grupės žodį tariant kaip žodį „panne“ prancūzų kalba), skubos pranešimas, kurį turi siųsti į skubos sąlygas patekęs orlaivis:

i) siunčiamas dažniu, kuris tuo metu naudojamas orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiui;

ii) sudaromas iš tiek, kiek reikia, toliau išvardytų elementų, ištariamų aiškiai ir, jei įmanoma, tokia tvarka:

A) OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, pavadinimas;

B) orlaivio atpažinimo kodas;

C) skubos sąlygos pobūdis;

D) įgulos vado ketinimai;

E) esama buvimo vieta, lygis ir kursas;

F) kita naudinga informacija.

2. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, arba pirmos skubos pranešimo gavimą patvirtinusios OEP tarnybos veiksmai

OEP tarnyba, į kurią kreipiasi apie skubos sąlygas pranešantis orlaivis, arba pirma skubos pranešimo gavimą patvirtinusi OEP tarnyba:

i) patvirtina skubos pranešimo gavimą;

ii) nedelsdama imasi veiksmų užtikrinti, kad visa būtina informacija būtų kuo greičiau prieinama:

A) su tuo susijusiai OEP tarnybai;

B) su tuo susijusio orlaivio naudotojui arba jo atstovui iš anksto nustatyta tvarka;

iii) jei reikia, vykdo ryšio kontrolę.

▼M2

3. Visų kitų OEP tarnybų ir orlaivių veiksmai

Skubos pranešimai turi visišką pirmenybę visų kitų pranešimų, išskyrus nelaimės pranešimus, atžvilgiu ir apie juos žinančios OEP tarnybos ir orlaiviai pasirūpina, kad netrukdytų perduoti skubius pranešimus.

4. Medicinos transportui naudojamo orlaivio veiksmai

i) C punkto 4 papunkčio ii papunktyje aprašyto signalo naudojimas parodo, kad po to perduodamas pranešimas yra susijęs su saugomu medicinos transportu pagal 1949 m. Ženevos konvenciją ir papildomus protokolus.

ii) Pranešant apie medicinos transportui naudojamą orlaivį ir jį identifikuojant, po radiotelefoninio skubos signalo „PAN PAN“ (pageidautina, kad būtų ištariamas tris kartus, kiekvieną grupės žodį tariant kaip žodį „panne“ prancūzų kalba), perduodamas medicinos transporto radiotelefoninis signalas „MAY-DEE-CAL“, tariamas kaip žodis „médical“ prancūzų kalba. Pirmiau aprašytų signalų naudojimas rodo, kad po jų siunčiamas pranešimas yra susijęs su saugomu medicinos transportu.

Pranešime pateikiami šie duomenys:

A) šaukinys ar kitos pripažintos medicinos transporto identifikavimo priemonės;

B) medicinos transporto buvimo vieta;

C) medicinos transporto vienetų skaičius ir tipas;

D) numatomas maršrutas;

E) numatoma kelionės trukmė ir išvykimo ir atvykimo laikas, kai tinkama, ir

F) kita informacija, pavyzdžiui, absoliutusis skrydžio aukštis, saugomieji radijo dažniai, vartojamos kalbos ir antrinio apžvalgos radaro režimai ir kodai.

5. OEP tarnybų, į kurias kreipiamasi, arba kitų medicinos transporto pranešimą gavusių stočių veiksmai

OEP tarnyboms, gavusioms medicinos transporto pranešimą, kai tinkama, taikomos c punkto 2 ir 3 papunkčių nuostatos.

▼B

1 priedėlis

Signalai

1. PAVOJAUS IR SKUBOS SIGNALAI

1.1. **Bendrosios nuostatos**

1.1.1. Nepaisant 1.2 ir 1.3 dalių nuostatų, nelaimę patyrusiam orlaiviui leidžiama naudotis visomis turimomis priemonėmis dėmesiui atkreipti, savo buvimo vietai pranešti ir pagalbai gauti.

▼M2

1.1.2. Nelaimės ir skubos signalų perdavimo telekomunikacijų priemonėmis procedūros atliekamos pagal 14 skirsnį.

▼B

1.2. **Pavojaus signalai**

1.2.1. Toliau nurodyti signalai, duodami po vieną arba kartu, reiškia, kad orlaiviui tiesiogiai gresia didelis pavojus ir jam nedelsiant reikia pagalbos:

a) radiotelegrafu arba kitokiu signalų perdavimo būdu perduodamas SOS grupės signalas (.. . — — —. .. Morzės kodu);

b) radiotelefoninis pavojaus signalas, kurį sudaro ištartas žodis „MAYDAY“;

c) duomenų perdavimo ryšio linija siunčiamas pranešimas apie pavojų, perduodant žodžio „MAYDAY“ reikšmę;

d) raudonų šviesų raketos arba sviediniai, iššaunami po vieną trumpais laiko intervalais;

e) parašiutinė šviečianti ir skleidžianti raudoną šviesą raketa;

f) atsakiklio nustatymas A kodo 7700 režimu.

1.3. **Skubos signalai**

1.3.1. Toliau nurodyti signalai, duodami po vieną arba kartu, reiškia, kad orlaivis nori pranešti, jog turi sunkumų, dėl kurių yra priverstas tūpti, tačiau skubios pagalbos jam nereikia:

a) pakartotinis tūpimo žiburių įjungimas ir išjungimas; arba

b) pakartotinis navigacinių žiburių įjungimas ir išjungimas taip, kad šie aiškiai skirtųsi nuo žybsinčių navigacinių žiburių.

1.3.2. Toliau nurodyti signalai, duodami po vieną arba kartu, reiškia, kad orlaivis turi perduoti ypatingos skubos pranešimą, susijusį su laivo, orlaivio arba kokios nors kitos transporto priemonės, taip pat orlaivyje esančio arba iš jo matomo asmens sauga:

a) XXX grupės signalas, siunčiamas radiotelegrafu arba kitokiu signalų perdavimo būdu (—..— —..— —..— Morzės kodu);

b) radiotelefoninis skubos signalas, kurį sudaro ištarti žodžiai PAN, PAN;

c) duomenų perdavimo ryšio linija siunčiamas skubos signalas, perteikiantis žodžių PAN, PAN reikšmę.

2. VAIZDINIAI SIGNALAI, SKIRTI ĮSPĖTI APRIBOJIMŲ, DRAUDŽIAMOJOJE ARBA PAVOJINGOJE ZONOJE BE LEIDIMO ESANTĮ ARBA Į TOKIĄ ZONĄ ĮSKRENDANTĮ ORLAIVĮ

▼B

2.1. Jeigu vaizdiniai signalai naudojami dieną arba naktį siekiant įspėti orlaivį, kuris be leidimo yra apribojimų, draudžiamojoje arba pavojingoje zonoje arba įskrenda į tokią zoną, nuo žemės kas 10 sekundžių leidžiamos raketos, kurioms sprogus pasirodo raudonos ir žalios šviesos ar žvaigždės, taip siekiant įspėti apribojimų, draudžiamojoje arba pavojingoje zonoje be leidimo esantį arba į tokią zoną įskrendantį orlaivį, kad šis imtųsi reikiamų veiksmų padėčiai ištaisyti.

3. AERODROMO EISMO SIGNALAI

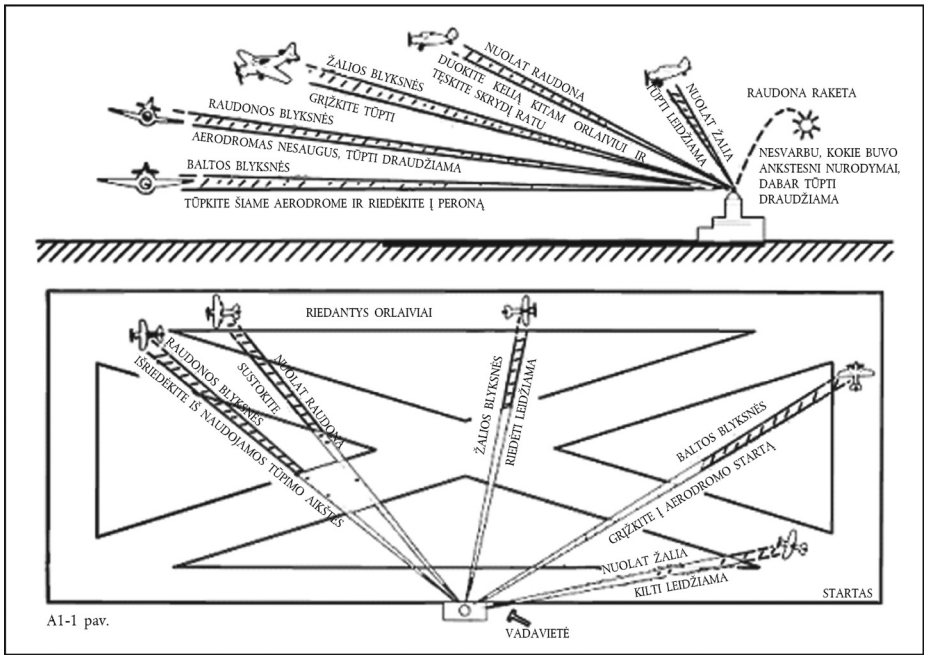
3.1. **Šviesos ir raketų signalai**

3.1.1. *Nurodymai*

AP 1–1 lentelė

Šviesa		Aerodromo eismo vadavietė	
		skrendančiam orlaiviui	orlaiviui ant žemės
Šviesa nukreipta į atitinkamą orlaivį (žr. A1–1 pav.).	Nuolat žalia	Tūpti leidžiama	Leidžiama kilti
	Nuolat raudona	Duokite kelią kitam orlaiviui ir tęskite skrydį ratu	Sustokite
	Žalių blyksnių seka	Grįžkite tūpti (*)	Leidžiama riedėti
	Raudonų blyksnių seka	Aerodromas nesaugus, tūpti draudžiama	Išriedėkite iš naudojamos tūpimo aikštės
	Baltų blyksnių seka	Tūpkite šiame aerodrome ir riedėkite į peroną (*)	Grįžkite į starto vietą aerodrome
Raudona raketa		Nesvarbu, kokie buvo ankstesni nurodymai, dabar tūpti draudžiama	

(*) Leidimai tūpti ir riedėti bus duoti atitinkamu laiku.



A1-1 pav.

▼B

3.1.2. *Orlaivio siunčiami patvirtinimo signalai*

a) Skrendant:

1. šviesiuoju paros metu:

— siūbuojama orlaivio sparnais (šio signalo nederėtų duoti pagrindiniame rato ir tūptinės ruožuose);

2. tamsiuoju paros metu:

— du kartus sužybsima orlaivio tūpimo žiburiais, o jeigu jų nėra, du kartus įjungiami ir išjungiami orlaivio navigaciniai žiburiai.

b) Ant žemės:

1. šviesiuoju paros metu:

— judindami orlaivio eleronai arba krypties vairai;

2. tamsiuoju paros metu:

— du kartus sužybsima orlaivio tūpimo žiburiais, o jeigu jų nėra, du kartus įjungiami ir išjungiami orlaivio navigaciniai žiburiai.

3.2. **Vizualieji antžeminiai signalai**

3.2.1. *Draudimas tūpti*

3.2.1.1. Horizontalus raudonas kvadratinis skydas su geltonomis įstrižomis juostomis (A1–2 pav.), esantis signalinėje aikštelėje, rodo, kad tūpti draudžiama ir kad draudimas gali būti pratęstas.



A1–2 pav.

3.2.2. *Ypatingo atsargumo reikalavimas artėjant tūpti arba tūpiant*

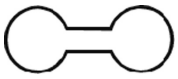
3.2.2.1. Horizontalus raudonas kvadratinis skydas su viena geltona įstriža juosta (A1–3 pav.), esantis signalinėje aikštelėje, rodo, kad dėl blogos manevravimo lauko būklės arba kitos priežasties turi būti laikomasi ypatingų atsargumo priemonių, artėjant tūpti arba tupiant.



A1–3 pav.

3.2.3. *Kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takų naudojimas*

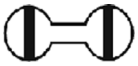
3.2.3.1. Horizontalus baltas gimnastikos svarelio formos ženklas (A1–4 pav.) signalinėje aikštelėje rodo, kad orlaivis turi tūpti, kilti ir riedėti tik kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takais.



A1–4 pav.

▼B

3.2.3.2. Toks pat kaip 3.2.3.1 punkte horizontalus baltas gimnastikos svarelio formos ženklas, bet su juoda statmena juosta kiekvienoje apskritoje svarelio dalyje (A1–5 pav.), esantis signalinėje aikštelėje, rodo, kad orlaivis turi tūpti (kilti) tik ant (arba nuo) kilimo ir tūpimo tako, bet kiti manevrai neturi būti atliekami išskirtinai kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takuose.



A1–5 pav.

3.2.4. *Neveikiantys kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takai*

▼M2

3.2.4.1. Vienos kontrastingos spalvos (baltos kilimo ir tūpimo takuose ir geltonos riedėjimo takuose) horizontalūs kryžiai (A1–6 pav.) ant kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takų arba jų dalių rodo zoną, netinkamą orlaiviams judėti.

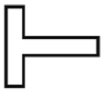
▼B



A1–6 pav.

3.2.5. *Kilimo arba tūpimo kryptys*

3.2.5.1. Horizontali balta arba oranžinė tūpimo T (A1–7 pav.) rodo orlaivio tūpimo ir kilimo kryptį, kuri yra lygiagreti vertikaliai T linijai ir yra nukreipta T skersinės link. Naktį tūpimo T apšviečiama arba jos kontūrai pažymimi baltais žiburiais:



A1–7 pav.

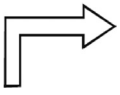
3.2.5.2. Dviejų skaitmenų ženklas (A1–8 pav.), pažymėtas vertikaliai ant aerodromo skrydžių valdymo vadavietės pastato arba prie jo, rodo orlaivių, esančių manevravimo lauke, kilimo kryptį, išreikštą magnetinio kompaso laipsnių dešimtimis, suapvalintomis iki artimiausios dešimties.



A1–8 pav.

3.2.6. *Dešiniakryptis eismas*

3.2.6.1. Ryškios spalvos dešiniakryptė rodyklė (A1–9 pav.) signalinėje aikštelėje arba (horizontali) kilimo ir tūpimo tako ar naudojamos juostos gale rodo, kad prieš tūpimą ir po kilimo sukama į dešinę.



A1–9 pav.

▼B

3.2.7. *Oro eismo paslaugų pranešimų tarnyba*

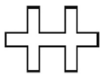
3.2.7.1. Vertikali juoda C raidė geltoname fone (A1–10 pav.) rodo oro eismo paslaugų pranešimų tarnybos buvimo vietą:



A1–10 pav.

3.2.8. *Skraido sklandytuvai*

3.2.8.1. Horizontalus dvigubas baltas kryžius (A1–11 pav.) signalinėje aikštelėje rodo, kad aerodromu naudojasi sklandytuvai ir kad šiuo metu vykdomi sklandytuvų skrydžiai:



A1–11 pav.

4. MANEVRAVIMO SIGNALAI

4.1. **Signalininko signalai orlaiviui**

4.1.1. Signalininkas, stovėdamas veidu į orlaivį, rankomis, kurios gali būti apšviestos, kad pilotui būtų lengviau jas stebėti, rodo šiuos signalus:

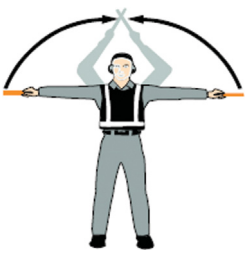
a) pastoviojo sparno orlaiviui – stovėdamas kairėje orlaivio pusėje, piloto geriausiai matomoje vietoje; ir

b) sraigtasparniams – stovėdamas ten, kur signalininką geriausiai mato pilotas.

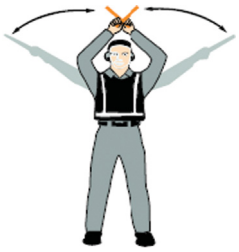
4.1.2. Prieš naudodamas toliau aprašytus signalus, signalininkas patikrina, ar teritorijoje, kurioje orlaiviui bus rodomi signalai, nėra objektų, su kuriais orlaivis, laikydamasis taisyklės SERA.3301 a punkto, galėtų susidurti.

	1. **Sparno signalininkas** (*) Dešinė ranka pakelta virš galvos su į viršų iškelta lazda; judinti kairėje rankoje laikomą lazdą, nukreiptą žemyn. (*) Šis signalas – tai asmens, esančio prie orlaivio sparno galo, duodamas ženklas pilotui / signalininkui / buksyro operatoriui, kad orlaivio judėjimui į stovėjimo padėtį arba iš stovėjimo padėties nebus jokių kliūčių.
	2. **Nurodyti vartus** Rankos visiškai ištiestos ir pakeltos virš galvos, lazdos iškeltos į viršų.

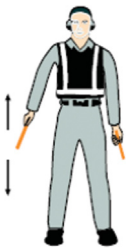
▼B

	3. **Judėkite kito signalininko link arba laikykitės skrydžių ar antžeminių operacijų vadovų nurodymų** Abi rankos ištiesiamos į viršų, nuleidžiamos prie šonų, o lazdos nukreipiamos į kitą signalininką ar riedėjimo lauką.
	4. **Tiesiai** Sulenkti į šonus ištiestas rankas ties alkūnėmis, o lazdas judinti aukštyn žemyn nuo krūtinės lygmens iki galvos.
	5a) **Pasukti kairėn (piloto kairėn)** Dešinė ranka ir lazda ištiestos 90 laipsnių kampu nuo kūno, kaire ranka rodomas signalas „judėti į priekį“. Rankos judinimo greitis rodo pilotui orlaivio posūkio spartą.
	5b) **Pasukti dešinėn (piloto dešinėn)** Kairė ranka ir lazda ištiestos 90 laipsnių kampu nuo kūno, dešine ranka rodomas signalas „judėti į priekį“. Rankos judinimo greitis rodo pilotui orlaivio posūkio spartą.
	6a) **Įprastas sustojimas** Rankos ir lazdos visiškai ištiestos į šonus 90 laipsnių kampu ir lėtai kryžiuojamos virš galvos, kol lazdos susikirs.

▼B

	6b) **Avarinis sustojimas** Staigiai iškelti rankas virš galvos ir sukryžiuoti lazdas.
	7a) **Spausti stabdžius** Pakeliama ranka šiek tiek virš peties ištiestais pirštais. Užtikrinant akių kontaktą su skrydžio įgula, pirštai sugniaužiami į kumštį. **Nejudėti**, kol skrydžio įgula pritarimui iškels nykščius.
	7b) **Atleisti stabdžius** Pakeliama ranka šiek tiek virš peties sugniaužus pirštus į kumštį. Užtikrinant akių kontaktą su skrydžio įgula, pirštai ištiesiami. **Nejudėti**, kol skrydžio įgula pritarimui iškels nykščius.
	8a) **Trinkelės pakištos** Rankos ir lazdos pakeltos tiesiai virš galvos, lazdos judinamos viena į kitą smūginiais judesiais, kad susiliestų. **Įsitikinti**, kad gautas skrydžio įgulos pritarimas.
	8b) **Trinkelės ištrauktos** Rankos ir lazdos pakeltos tiesiai virš galvos, lazdos judinamos į šalis smūginiais judesiais. **Neištraukite** trinkelių, kol nėra gautas skrydžio įgulos leidimas.

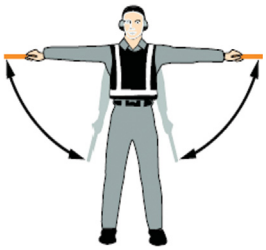
▼B

	9. **Paleisti variklį (-ius)** Dešinė ranka iškelta galvos aukštyje, lazda nukreipta į viršų, ranka atliekamas apskritiminis judesys; kartu kairė ranka iškelta virš galvos ir nukreipta į paleistiną variklį.
	10. **Išjungti variklius** Viena ranka su lazda pečių lygyje; pakelti ranką ir lazdą prie kairiojo peties ir braukti lazda ties kaklu iki dešiniojo peties.
	11. **Sumažinti greitį** Į šonus ištiestas rankas leisti žemyn tapšnojamaisiais judesiais, judinant lazdas aukštyn ir žemyn nuo juosmens iki kelių.
	12. **Sumažinti variklio (-ių) apsisukimus nurodytoje pusėje** Rankos nuleistos žemyn, lazdos nukreiptos į žemę, po to mojuojama aukštyn ir žemyn *dešine* arba *kaire* lazda, atitinkamai parodant, kad *kairiojo* arba *dešiniojo* variklio (-ių) apsisukimus reikėtų sumažinti.
	13. **Judėti atgal** Rankos iškeltos juosmens aukštyje, sukamos į priekį. Norint sustabdyti judėjimą atbuline eiga, naudoti 6 dalies a arba b punktuose nurodytą signalą.

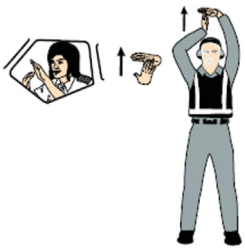
▼B

	14a) **Posūkiai judant atgal (uodegą dešinėn)** Kairė ranka su lazda nuleista žemyn, o vertikaliai iškelta virš galvos dešinė pakartotinai ištiesiama į priekį horizontaliai.
	14b) **Posūkiai judant atbuline eiga (uodega kairėn)** Dešinė ranka su lazda nuleista žemyn, o vertikaliai iškelta virš galvos kairė ranka pakartotinai ištiesiama į priekį horizontaliai.
	15. **Patvirtinimas / viskas gerai** (*) Dešinė ranka sulenkta per alkūnę ir pakelta galvos lygyje, lazda nukreipta į viršų arba rodomas kumštis su iškeltu nykščiu; kairė ranka lieka priglausta prie kelio. (*) Šis signalas taip pat naudojamas kaip techninio / aptarnavimo ryšio signalas.
	16. **Kyboti** (*) Rankos su lazdomis ištiestos į šalis 90 laipsnių kampu. (*) Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams.
	17. **Kilti** (*) Horizontaliai į šalis 90 laipsnių kampu ištiestomis rankomis delnais į viršų mojuojama aukštyn. Judesių greitis rodo kilimo tempą. (*) Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams.

▼B

	18. **Leistis** (*) Horizontaliai į šalis 90 laipsnių kampu ištiestomis rankomis delnais į apačią mojuojama žemyn. Judesių greitis rodo leidimosi spartą. (*) Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams.
	19a) **Skristi horizontaliai į kairę (piloto požiūriu)** (*) Ranka ištiesta į šalį 90 laipsnių kampu į dešinę kūno pusę. Kita ranka pakartotinai mojama priešais ta pačia kryptimi. (*) Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams.
	19b) **Skristi horizontaliai į dešinę (piloto požiūriu)** (*) Ranka ištiesta į šalį 90 laipsnių kampu į kairę kūno pusę. Kita ranka pakartotinai mojama priešais ta pačia kryptimi. (*) Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams.
	20. **Tūpti** (*) Rankos sukryžiuotos ir kartu su lazdomis nuleistos priešais save žemyn. (*) Naudojama kabamiesiems sraigtasparniams.
	21. **Nekeisti padėties / laukti** Visiškai ištiesti rankas ir lazdas žemyn į šonus 45 laipsnių kampu. Išlaikyti tokią padėtį, kol orlaiviui neliks jokių kliūčių atlikti kitą manevrą.

▼B

	22. **Orlaivio išlydėjimas** Atlikti standartinį pasveikinimo veiksmą dešine ranka ir (arba) lazda orlaiviui išlydėti. Išlaikyti akių kontaktą su skrydžio įgula, kol orlaivis pradės riedėti.
	23. **Neliesti valdymo prietaisų (techninio / aptarnavimo ryšio signalas)** Dešinė ranka virš galvos, delnas sugniaužiamas arba lazda laikoma horizontaliai; kairė ranka lieka nuleista prie kelio.
	24. **Prijungti maitinimo šaltinį (techninio / aptarnavimo ryšio signalas)** Rankos ištiestos virš galvos; kairės rankos delnas ištiestas horizontaliai, dešinės rankos pirštų galais liečiamas kairės rankos delnas (sudarant raidę „T“). Naktį raidei „T“ sudaryti virš galvos gali būti naudojamos šviečiamosios lazdos.
	25. **Atjungti maitinimo šaltinį (techninio / aptarnavimo ryšio signalas)** Rankos ištiestos virš galvos, dešinės rankos pirštų galais liečiamas horizontaliai ištiestas kairės rankos delnas (sudarant raidę „T“), paskui kairė ranka atitraukiama nuo dešinės. **Neatjunkite** įtampos, kol to nėra leidusi skrydžio įgula. Naktį raidei „T“ sudaryti virš galvos gali būti naudojamos šviečiamosios lazdos.
	26. **Neigiamas signalas (techninio / aptarnavimo ryšio signalas)** Ranka ištiesta į šoną 90 laipsnių kampu nuo peties, lazda nukreipta žemyn arba rankos nykštys nuleistas žemyn; kairė ranka lieka nuleista prie kelio.

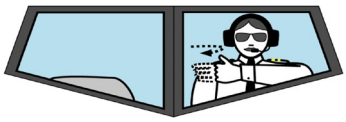
▼B

	27. **Užmegzti ryšį vidaus telefonu (techninio / aptarnavimo ryšio signalas)** Abi rankos ištiestos į šonus 90 laipsnių kampu, tuomet abi rankos pakeliamos ir jomis uždengiamos ausys.
	28. **Nuleisti / įtraukti laiptelius (techninio / aptarnavimo ryšio signalas)** (*) Dešinė ranka prie šono, kairė ranka iškelta virš galvos 45 laipsnių kampu, dešine ranka mojuojama link kairiojo peties. (*) Šis signalas daugiausia skirtas orlaiviui, kurio priekyje integruoti laipteliai.

4.2. **Orlaivio piloto signalai signalininkui**

4.2.1. Šiuos signalus pilotas rodo iš kabinos signalininkui, kuris rankas paprastai mato gerai, tačiau jos gali būti ir apšviestos, kad būtų lengviau signalininkui.

▼M2

	a) Stabdžiai nuspausti: ranka ištiestais pirštais pakeliama horizontaliai prieš veidą, po to sugniaužiamas kumštis.
	b) Stabdžiai atleisti: ranka sugniaužtu kumščiu pakeliama horizontaliai prieš veidą, po to kumštis atgniaužiamas.
	c) Pakišti trinkeles: rankos, ištiestos delnais į išorę, sukryžiuojamos prieš veidą.
	d) Ištraukti trinkeles: rankos, sukryžiuotos priešais veidą delnais į išorę, išskečiamos.

▼M2

	e) Pasirengęs paleisti variklį (-ius): Atitinkamas pakeltos vienos rankos pirštų skaičius rodo variklio, kuris bus paleistas, numerį.

▼B

4.3. **Techninio / aptarnavimo ryšio signalai**

4.3.1. Signalai ranka rodomi tik jeigu techninių/aptarnavimo signalų neįmanoma perduoti žodžiu.

4.3.2. Signalininkai užtikrina, kad iš skrydžio įgulos būtų gautas techninių / aptarnavimo ryšio signalų pripažinimas.

5. ĮPRASTI AVARINIAI SIGNALAI, RODOMI RANKOMIS

5.1. Toliau nurodyti ranka rodomi signalai yra nustatyti kaip būtinieji signalai, rodomi ARFF incidento vadovui ir (arba) ARFF gaisrininkams bei avariją patyrusio orlaivio kabinos įgulai ir (arba) keleivių salono įgulai palaikant ryšį avarijos atveju. ARFF ranka rodomi avariniai signalai kabinos įgulai turėtų būti duodami iš orlaivio priekio kairės.

	1. **Rekomenduojama evakuotis** Rekomenduojama evakuotis, orlaivio gelbėjimo bei gaisro gesinimo komandai ir incidento vadovui įvertinus išorines aplinkybes. Ranka sulenkta priešais ir laikoma horizontaliai, delnas akių lygyje. Sulenkta ranka mosuojama pirmyn atgal. Nesulenkta ranka laikoma nuleista. Naktį – tie patys judesiai, tik su lazdomis.
	2. **Rekomenduojama sustoti** Rekomenduojama sustabdyti vykdomą evakavimą. Sustabdyti orlaivio judėjimą ar kitus atliekamus veiksmus. Rankos virš galvos, sukryžiuotos ties riešais. Naktį – tie patys judesiai, tik su lazdomis.
	3. **Avarinė padėtis suvaldyta** Nėra išorinių pavojingos padėties įrodymų arba „viskas gerai“. Rankos ištiestos į šonus ir nuleistos 45 laipsnių kampu. Abi rankos vienu metu nuleidžiamos žemiau juostos, kol susikirs riešai, paskui vėl ištiesiamos atgal į pradinę padėtį. Naktį – tie patys judesiai, tik su lazdomis.

▼B

	4. **Gaisras** Dešinė ranka judinama nuo peties iki kelio „vėduoklės“ principu, kartu kairė ranka nukreipiama į gaisro vietą. Naktį – tie patys judesiai, tik su lazdomis.

▼B

2 priedėlis

Nepilotuojamieji oro balionai

1. NEPILOTUOJAMŲJŲ ORO BALIONŲ KLASIFIKACIJA

1.1. **Nepilotuojamieji balionai klasifikuojami taip (žr. AP2–1 pav.):**

a) *lengvasis* – nepilotuojamasis oro balionas, keliantis vieną ar daugiau naudingo krovinio paketų, kurių bendra masė mažesnė kaip 4 kg, jeigu pagal c punkto 2, 3 arba 4 dalis šis oro balionas nėra laikomas sunkiuoju; arba

b) *vidutinis* – nepilotuojamasis oro balionas, keliantis du ar daugiau naudingo krovinio paketų, kurių bendra masė 4 kg arba didesnė, bet mažesnė kaip 6 kg, jeigu pagal c punkto 2, 3 arba 4 dalis šis oro balionas nėra laikomas sunkiuoju; arba

c) *sunkusis* – nepilotuojamasis oro balionas, keliantis naudingą krovinį, kuris atitinka bet kurią iš šių sąlygų:

1. jo bendra masė yra 6 kg arba daugiau; arba

2. jo sudėtyje yra 3 kg arba didesnės masės paketas; arba

3. jo sudėtyje yra 2 kg arba didesnės masės paketas, kurio tankis, tenkantis ploto vienetui, yra didesnis kaip 13 g/cm^2 (skaičiuojama visą naudingo krovinio paketo masę gramais padalijant iš mažiausios jo sienelės paviršiaus ploto kvadratiniais centimetrais); arba

4. jam pakabinti naudojama virvė ar kita pakabinimo priemonė, kurią reikia paveikti 230 N arba didesne smūgio jėga, kad pakabintas krovinys būtų atskirtas nuo baliono.

2. BENDROSIOS NAUDOJIMO TAISYKLĖS

2.1. Nepilotuojamasis balionas negali būti naudojamas be valstybės, iš kurios juo pakylama, leidimo.

2.2. Visi nepilotuojamieji balionai, išskyrus lengvuosius balionus, naudojamus vien tik meteorologiniais tikslais pagal kompetentingos valdžios institucijos nustatytas sąlygas, negali būti naudojami virš kitos valstybės teritorijos be šios valstybės leidimo.

2.3. 2.2 punkte nurodytas leidimas turi būti gautas prieš paleidžiant oro balioną, jeigu numatoma, kad oro balioną vėjas nuneš į oro erdvę, esančią virš kitos valstybės teritorijos. Toks leidimas gali būti išduotas oro balionų skrydžių serijai arba periodiniams specialiesiems skrydžiams, pvz., atmosferai tyrinėti.

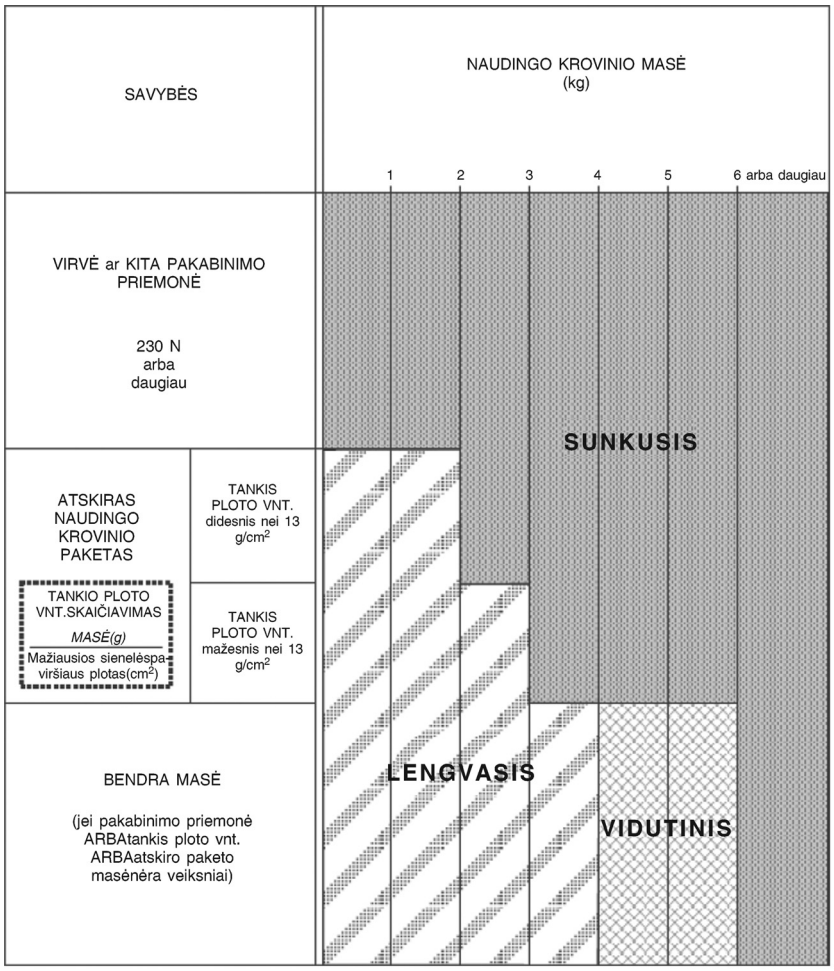
2.4. Nepilotuojamasis oro balionas naudojamas laikantis registracijos valstybės ir valstybės (-ių), kurios (-ių) oro erdve numatoma skristi, nustatytų sąlygų.

2.5. Draudžiama naudoti nepilotuojamąjį oro balioną taip, kad šiam oro balionui, bet kuriai jo daliai ar juo gabenamam kroviniui nukrentant ant žemės būtų sukeltas pavojus žmonėms arba turtui.

2.6. Sunkusis nepilotuojamasis oro balionas negali būti naudojamas virš atviros jūros, iš anksto to nesuderinus su oro navigacijos paslaugų teikėju.

▼B

AP2–1 pav.



3. NAUDOJIMO APRIBOJIMAI IR ĮRANGAI KELIAMI REIKALAVIMAI

3.1. Sunkusis nepilotuojamasis oro balionas be oro navigacijos paslaugų teikėjo (-ų) leidimo negali būti naudojamas barometriniame 18 000 m (60 000 pėdų) arba mažesniame aukštyje, kuriame:

a) esama debesų arba miglos reiškinių, siekiančių daugiau kaip keturis oktantus; arba

b) horizontalusis matomumas mažesnis kaip 8 km.

3.2. Sunkusis arba vidutinis nepilotuojamasis oro balionas turi būti paleistas taip, kad skristų ne mažesniame kaip 300 m (1 000 pėdų) aukštyje virš miestų, miestelių ar gyvenviečių tankiai apgyventų rajonų arba su šiuo skrydžiu nesusijusių žmonių sambūrių atvirose vietose.

3.3. Sunkusis nepilotuojamasis balionas gali būti naudojamas tik jeigu:

a) turi bent du automatiškai ar nuotolinėmis komandomis valdomus ir vienas nuo kito nepriklausančius įtaisus arba sistemas, skirtas naudingam kroviniui atkabinti skrendant;

b) įrengtos bent dvi viena nuo kitos nepriklausančios polietileninio nulinio slėgio baliono saugaus nusileidimo sistemos ar įtaisai arba jų deriniai;

▼B

c) oro balionas turi radiolokacinio atspindžio prietaisą (-us) arba jo apvalkalas yra padarytas iš medžiagos, atspindinčios nuo 200–2 700 MHz dažnių intervale veikiančio antžeminio radaro signalą, ir (arba) oro balione yra kitų analogiškų prietaisų, užtikrinančių operatoriui galimybę nuolat stebėti jį už antžeminio radaro veikimo ribų.

3.4. Sunkusis nepilotuojamasis oro balionas negali būti naudojamas:

a) rajonuose, kuriuose įrengta antžeminė SSR įranga, jeigu neturi antrinio apžvalgos radaro atsakiklio, kuris gali pateikti duomenis apie barometrinį aukštį ir nuolat veikia paskirtu kodu arba kurį prireikus gali įjungti sekimo stotis; arba

b) rajonuose, kuriuose naudojama antžeminė ADS-B įranga, jeigu neturi ADS-B siųstuvo, kuris gali pateikti duomenis apie barometrinį aukštį ir kuris veikia nuolat arba kurį prireikus gali įjungti sekimo stotis.

3.5. Nepilotuojamasis oro balionas, turintis pakabinamąją anteną, kuriai nutraukti bet kuriame jos taške reikia 230 niutonų arba didesnės jėgos, gali būti naudojamas tik jeigu prie antenos ne rečiau kaip kas 15 metrų yra prikabintos spalvotos vėliavėlės ar gairelės.

3.6. Draudžiama naudoti sunkųjį nepilotuojamąjį oro balioną mažesniame kaip 18 000 metrų (60 000 pėdų) barometriniame aukštyje naktį arba bet kuriuo kitu kompetentingos institucijos nustatytu metu, jeigu oro balionas, jo priedai ir naudingas krovinys nėra apšviesti neatsižvelgiant į tai, ar jie bus atskirti per skrydį.

3.7. Draudžiama naudoti sunkųjį nepilotuojamąjį oro balioną, turintį ilgesnę kaip 15 metrų pakabinimo įrangą (išskyrus ryškių spalvų išskleistą parašiutą), mažesniame kaip 18 000 metrų (60 000 pėdų) barometriniame aukštyje, jeigu ši pakabinamoji įranga nėra nudažyta ryškiomis skirtingų spalvų juostomis arba neturi pritaisytų spalvotų vėliavėlių.

4. SKRYDŽIO NUTRAUKIMAS

4.1. Sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono naudotojas įjungia atitinkamus skrydžio nutraukimo prietaisus, numatytus šio priedėlio 3.3 dalies a ir b punktuose, kai:

a) paaiškėja, kad oro sąlygos prastesnės už numatytas naudojimo sąlygas;

b) dėl sutrikimų ar bet kurių kitų priežasčių tęsiant skrydį gali būti sukeltas pavojus oro eismui arba ant žemės esantiems asmenims ar turtui; arba

c) prieš įskrendant į oro erdvę virš kitos valstybės teritorijos, jei nėra gauta tos valstybės leidimo.

5. PRANEŠIMAS APIE SKRYDĮ

5.1. **Pranešimas prieš skrydį**

5.1.1. Atitinkamoms oro eismo paslaugų tarnyboms apie numatomą vidutinio arba sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono skrydį turi būti pranešta iš anksto, ne vėliau kaip prieš septynias dienas iki numatyto skrydžio dienos.

5.1.2. Pranešime apie numatomą skrydį turi būti pateikiami toliau nurodyti atitinkamos oro eismo paslaugų tarnybos reikalaujami duomenys:

a) oro baliono atpažinimo kodas arba projekto kodinis pavadinimas;

b) oro baliono klasifikacija ir apibūdinimas;

▼B

c) naudojamas SSR kodas, orlaivio adresas arba NDB dažnis;

d) naudotojo vardas, pavardė ir telefono numeris;

e) paleidimo vieta;

f) numatomas paleidimo laikas (arba daugkartinio paleidimo pradžia ir pabaiga);

g) numatomų paleisti oro balionų skaičius ir numatomas paleidimo intervalas (kai paleidžiama ne vieną kartą);

h) numatoma kilimo kryptis;

i) kreiserinis lygis (-iai) (barometrinis aukštis);

j) numatomas skrydžio laikas, kai balionas pakils aukščiau barometrinio 18 000 m (60 000 pėdų) aukščio arba pasieks kreiserinį lygį, jeigu jis yra 18 000 m (60 000 pėdų) aukštyje arba žemiau, ir numatoma buvimo vieta. Jeigu numatomas daugkartinis paleidimas, pranešime nurodomas pirmojo ir paskutinio oro baliono kreiserinio lygio pasiekimo laikas (pvz. 122136Z–130330Z);

k) numatyta skrydžio nutraukimo data ir laikas, numatoma kritimo (aptikimo) vieta. Jei vykdomas ilgos trukmės skrydis ir dėl to negalima tiksliai numatyti skrydžio nutraukimo datos ir laiko bei kritimo vietos, turi būti vartojama sąvoka „ilgalaikis“. Jeigu numatomos kelios kritimo (aptikimo) vietos, turi būti nurodyta kiekviena iš jų kartu su atitinkamu numatytu kritimo laiku. Jeigu numatoma daugkartinio kritimo serija, nurodomas pirmojo ir paskutinio kritimo numatomas laikas (pvz., 070330Z–072300Z).

▼M2

5.1.3. Apie kiekvieną 5.1.2 punkte nurodytos prieš skrydį pateikiamos informacijos pasikeitimą turi būti pranešta atitinkamai OEP tarnybai ne vėliau kaip likus 6 valandoms iki numatyto paleidimo laiko, o jeigu skrydžiai vykdomi saulės ar kosminiams trukdžiams tyrinėti ir skrydžio laikas itin svarbus – ne vėliau kaip likus 30 minučių iki numatytos skrydžio pradžios.

▼B

5.2. **Pranešimas apie paleidimą**

5.2.1. Paleidęs vidutinį arba sunkųjį nepilotuojamąjį oro balioną, naudotojas atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai turi iškart pranešti šiuos duomenis:

a) oro baliono kodą;

b) paleidimo vietą;

c) faktinį paleidimo laiką;

d) numatomą pakilimo į barometrinį 18 000 metrų (60 000 pėdų) aukštį laiką arba numatomą pakilimo į kreiserinį lygį (jeigu jis yra 18 000 metrų (60 000 pėdų) aukštyje arba žemiau) laiką ir numatomą buvimo vietą; ir

e) visus anksčiau pagal 5.1 punkto g ir h papunkčius pateiktos informacijos pasikeitimus.

5.3. **Pranešimas apie atšaukimą**

5.3.1. Jei paaiškėja, kad numatytas vidutinio ar sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono skrydis, apie kurį pranešta pagal 5.1 punkto reikalavimus, yra atšaukiamas, naudotojas apie tai turi skubiai pranešti atitinkamai oro eismo paslaugų teikimo tarnybai.

▼B

6. BUVIMO VIETOS REGISTRAVIMAS IR PRANEŠIMAI

6.1. 18 000 m (60 000 pėdų) barometriniame aukštyje arba žemiau skrendančio sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono naudotojas privalo sekti oro baliono skrydžio trajektoriją ir oro eismo paslaugų teikimo tarnybos prašymu teikti jai pranešimus apie oro baliono buvimo vietą. Jeigu oro eismo paslaugų teikimo tarnybos nereikalauja pranešimus apie oro baliono buvimo vietą teikti dažniau, naudotojas buvimo vietą registruoja kas 2 valandas.

6.2. didesniame kaip 18 000 metrų (60 000 pėdų) barometriniame aukštyje skrendančio sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono naudotojas privalo sekti skrydžio eigą ir oro eismo paslaugų teikimo tarnybos prašymu teikti jai pranešimus apie oro baliono buvimo vietą. Jeigu oro eismo paslaugų teikimo tarnyba nereikalauja pranešimus apie oro baliono buvimo vietą teikti dažniau, naudotojas buvimo vietą registruoja kas 24 valandas.

6.3. Jeigu neįmanoma nustatyti oro baliono buvimo vietos pagal 6.1 ir 6.2 punktus, naudotojas turi nedelsdamas apie tai pranešti atitinkamai oro eismo paslaugų teikimo tarnybai. Šiame pranešime turi būti nurodyta paskutinė užregistruota buvimo vieta. Vėl nustačius oro baliono buvimo vietą apie tai nedelsiant pranešama atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai.

6.4. Likus vienai valandai iki sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono numatyto nusileidimo pradžios naudotojas atitinkamai oro eismo paslaugų teikimo tarnybai pateikia šiuos duomenis apie oro balioną:

a) esamą geografinę padėtį;

b) esamą lygį (barometrinį aukštį);

c) jei taikytina, numatomą nusileidimo į barometrinį 18 000 m (60 000 pėdų) aukštį laiką;

d) numatomą kritimo ant žemės laiką ir vietą.

6.5. Sunkiojo arba vidutinio nepilotuojamojo oro baliono naudotojas atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai praneša apie skrydžio pabaigą.

▼B

3 priedėlis

Kreiserinių lygių lentelė

▼C1

1.1. Turi būti laikomasi šių kreiserinių lygių:

KELIAS (*)											
Nuo 000 iki 179 laipsnių						Nuo 180 iki 359 laipsnių					
SPT skrydžiai			VST skrydžiai			SPT skrydžiai			VST skrydžiai		
Lygis			Lygis			Lygis			Lygis		
Skrydžio lygis	Pėdomis	Metrais	Skrydžio lygis	Pėdomis	Metrais	Skrydžio lygis	Pėdomis	Metrais	Skrydžio lygis	Pėdomis	Metrais
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
ir t. t.	ir t. t.	ir t. t.				ir t. t.	ir t. t.	ir t. t.			

(*) Magnetinis kelias, o poliariniuose rajonuose – daugiau kaip 70 laipsnių platumos ir papildomai kompetentingų institucijų nustatytuose rajonuose – kelias pagal linijų tinklą, sudarytą iš linijų, išvestų lygiagrečiai su Grinvičo dienovidiniu poliariniame stereografiniame žemėlapyje, kuriame tinklo šiaurės kryptis sutampa su kryptimi į Šiaures ašigalį.

▼B

4 priedėlis

ATS oro erdvės klasės. Teikiamos paslaugos ir skrydžio reikalavimai

(SERA.6001 ir SERA.5025 b punkto nuoroda)

Klasė	Skrydžio tipas	Teikiamas skirstymas	Teikiama paslauga	Greičio apribojimas (*)	Radijo ryšio galimybės reikalavimas	Būtinas nuolatinis abipusis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys	Gavus skrydžių valdymo tarnybos leidimą
A	Tik SPT	Visi orlaiviai	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
B	SPT	Visi orlaiviai	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
	VST	Visi orlaiviai	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
C	SPT	SPT iš SPT SPT iš VST	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
	VST	VST iš SPT	1) Skrydžių valdymo paslauga atskirti nuo SPT; ►**M2** 2) Skrydžių valdymo paslauga, VST/VST eismo informacija (ir paprašius – eismo išvengimo rekomendacija) ◄	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip	Taip	Taip
D	SPT	SPT iš SPT	Skrydžių valdymo paslauga, eismo informacija apie skrydžius pagal VST (ir, pateikus prašymą, eismo išvengimo rekomendacija)	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip	Taip	Taip

▼B

Klasė	Skrydžio tipas	Teikiamas skirstymas	Teikiama paslauga	Greičio apribojimas (*)	Radijo ryšio galimybės reikalavimas	Būtinas nuolatinis abipusis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys	Gavus skrydžių valdymo tarnybos leidimą
	VST	Jokio	►M2 Skrydžių valdymo paslauga, SPT/VST ir VST/VST eismo informacija (ir, pateikus prašymą, eismo išvengimo rekomendacija) ◄	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip	Taip	Taip
E	SPT	SPT iš SPT	Skrydžių valdymo paslauga ir, jei įmanoma, eismo informacija apie skrydžius pagal VST	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip	Taip	Taip
	VST	Jokio	Informaciją apie eismą, jei įmanoma.	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
F	SPT	SPT iš SPT, jei įmanoma	Pateikus prašymą, oro eismo rekomendacijų paslauga; skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip (***)	Ne (***)	Ne
	VST	Jokio	Pateikus prašymą, skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
G	SPT	Jokio	Pateikus prašymą, skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip (**)	Ne (**)	Ne
	VST	Jokio	Pateikus prašymą, skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne

(*) Kai pereinamojo lygio altitudė žemesnė nei 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL, vietoj 10 000 pėdų turėtų būti taikomas FL 100. Kompetentinga institucija taip pat gali nuo šio reikalavimo atleisti tam tikrų rūšių orlaivius, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali išlaikyti tokio greičio.

(**) RMZ pilotai turi nuolat klausytis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinio ryšio ir prireikus užmegzti abipusį ryšį atitinkamu ryšio kanalu.

(***) Orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys būtinas vykdant konsultacinių paslaugų skrydžius. RMZ pilotai turi nuolat klausytis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinio ryšio ir prireikus užmegzti abipusį ryšį atitinkamu ryšio kanalu.

▼M2

5 priedėlis

Techninės specifikacijos, susijusios su stebėjimais iš orlaivio ir kalbiniu ryšiu teikiamais pranešimais

A. **PRANEŠIMŲ TEIKIMO NURODYMAI**

MODEL AIREP SPECIAL

	ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
	—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1	Aircraft identification	*(aircraft identification)*
	2	Position	POSITION *(latitude and longitude)* OVER *(significant point)* ABEAM *(significant point)* *(significant point) (bearing) (distance)*
	3	Time	*(time)*
	4	Level	FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET
	5	Next position and estimated time over	*(position) (time)*
	6	Ensuing significant point	*(position)* NEXT
Section 2	7	Estimated time of arrival	*(aerodrome) (time)*
	8	Endurance	ENDURANCE *(hours and minutes)*
Section 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption	 TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

▼M2

1. PRANEŠIMŲ IŠ ORO TURINYS

1.1. **Pranešimai apie buvimo vietą ir specialieji pranešimai iš oro**

1.1.1. Teikiant pranešimus apie buvimo vietą ir specialiuosius pranešimus iš oro A punkte nustatyto pavyzdžio 1 skirsnis yra privalomas, tačiau jo 5 ir 6 punktus galima praleisti. Visas 2 skirsnis (ar jo dalis) pridedamas (-a) tik tada, kai to paprašo operatorius ar jo skirtasis atstovas arba kai, įgulos vado nuomone, tai reikalinga. 3 skirsnis įtraukiamas į specialiuosius pranešimus iš oro.

1.1.2. Iš SERA.12005 taisyklės a punkte pateikto sąrašo pasirenkamos sąlygos, dėl kurių prireikė pateikti specialųjį pranešimą iš oro.

1.1.3. Jeigu specialiuosiuose pranešimuose iš oro pateikiama informacija apie vulkaninį aktyvumą, po skrydžio pagal B punkte pateiktą vulkaninio aktyvumo ataskaitos formą (VAR pavyzdys) pateikiama vulkaninio aktyvumo ataskaita. Visi pastebėti elementai registruojami ir tinkamai nurodomi atitinkamose VAR pavyzdžio formos vietose.

1.1.4. Pastebėjus reiškinį, dėl kurio būtina pateikti specialųjį pranešimą iš oro, specialusis pranešimas iš oro turi būti pateikiamas kuo greičiau.

2. IŠSAMŪS PRANEŠIMŲ TEIKIMO NURODYMAI

2.1. Pranešimo iš oro elementai pateikiami AIREP SPECIAL formos pavyzdyje nurodyta tvarka.

— PRANEŠIMO TIPO ŽYMUO (MESSAGE TYPE DESIGNATOR). Teikiant specialųjį pranešimą iš oro nurodyti „SPECIAL“.

1 skirsnis

1 elementas. ORLAIVIO ATPAŽINIMO KODAS (AIRCRAFT IDENTIFICATION). Nurodyti orlaivio radiotelefoninį šaukinį, kaip nustatyta SERA.14050 taisyklėje.

2 elementas. BUVIMO VIETA (POSITION). Nurodyti buvimo vietą kaip platumą (laipsniais (dviženkliu skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (keturženkliu skaičiumi), po skaičiaus nurodant „North“ (šiaurės) arba „South“ (pietų)) ir ilgumą (laipsniais (triženkliu skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (penkiaženkliu skaičiumi), po skaičiaus nurodant „East“ (rytų) arba „West“ (vakarų)) arba kaip kodiniu žymeniu (2–5 ženklų) pažymėtą pagrindinį tašką, arba kaip pagrindinį tašką, po jo nurodant magnetinį azimutą (triženkliu skaičiumi) ir atstumą jūrmylėmis nuo taško. Jei tinkama, prieš pagrindinį tašką nurodoma „ABEAM“.

3 elementas. LAIKAS (TIME). Nurodyti laiką UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliu skaičiumi), nebent remiantis regioniniais oro navigacijos susitarimais laiką reikalaujama nurodyti einamosios valandos minutėmis (dviženkliu skaičiumi). Turi būti nurodomas faktinis orlaivio buvimo tam tikroje buvimo vietoje laikas, o ne pranešimo parengimo ar perdavimo laikas. Pateikiant specialųjį pranešimą iš oro laikas visada nurodomas UTC valandomis ir minutėmis.

4 elementas. SKRYDŽIO LYGIS ARBA ABSOLIUTUSIS AUKŠTIS (FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE). Nurodyti skrydžio lygį triženkliu skaičiumi, jei naudojamas standartinis barometrinio aukščiamačio nuostatis. Absoliutųjį aukštį nurodyti metrais, po skaičiaus nurodant „METRES“, arba pėdomis, po skaičiaus nurodant „FEET“, jei naudojamas QNH aukščiamačio nuostatis. Nurodyti „CLIMBING“ (aukštėju) ir lygį, jei orlaivis aukštėja, arba „DESCENDING“ (žemėju) ir lygį, jei orlaivis, praskridęs pagrindinį tašką, žemėja iki kito lygio.

▼M2

5 elementas. KITA BUVIMO VIETA IR APSKAIČIUOTASIS PRASKRIDIMO LAIKAS (NEXT POSITION AND ESTIMATED TIME OVER). Priklausomai nuo galiojančios pranešimo tvarkos, nurodyti kitą pranešimo punktą ir apskaičiuotąjį jo praskridimo laiką arba nurodyti buvimo vietą, kurią numatoma pasiekti po valandos. Buvimo vieta nurodoma laikantis 2 punkte nurodytų susitarimų dėl duomenų. Nurodyti apskaičiuotąjį šios buvimo vietos praskridimo laiką. Nurodyti laiką UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliu skaičiumi), nebent regioniniais oro navigacijos susitarimais laiką reikalaujama nurodyti einamosios valandos minutėmis (dviženkliu skaičiumi).

6 elementas. KITAS PAGRINDINIS TAŠKAS (ENSUING SIGNIFICANT POINT). Nurodyti kitą pagrindinį tašką po elemento „Kita buvimo vieta ir apskaičiuotasis praskridimo laikas“.

2 skirsnis

7 elementas. APSKAIČIUOTASIS ATSKRIDIMO LAIKAS (ESTIMATED TIME OF ARRIVAL). Nurodyti pavadinimą aerodromo, kuriame numatoma tūpti pirmiausia, po to UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliu skaičiumi) nurodyti apskaičiuotąjį atskridimo į šį aerodromą laiką.

8 elementas. DEGALŲ ATSARGOS (ENDURANCE). Nurodyti „DEGALŲ ATSARGOS“ ir ilgiausią skrydžio trukmę pagal turimų degalų atsargas valandomis ir minutėmis (keturženkliu skaičiumi).

3 skirsnis

9 elementas. REIŠKINYS, DĖL KURIO PRIREIKĖ SIŲSTI SPECIALŲJĮ PRANEŠIMĄ IŠ ORO (PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT). Nurodyti vieną iš šių patirtų arba pastebėtų reiškinių:

— vidutinė oro turbulencija – „VIDUTINĖ TURBULENCIJA“ ir

— stipri oro turbulencija – „STIPRI TURBULENCIJA“;

Taikomos šios specifikacijos:

— vidutinė oro turbulencija – sąlygos, kuriomis gali įvykti vidutinių orlaivio absoliučiojo aukščio ir (arba) absoliučiojo aukščio pokyčių, tačiau orlaivis visą laiką išlieka valdomas. Paprastai tai nedideli oro greičio pokyčiai. Pagreičio matuoklio rodmenų pokyčiai 0,5–1,0 g ties orlaivio sunkio centru. Sunku vaikščioti. Keleiviai jaučia suvaržymą saugos diržais. Juda nepritvirtinti daiktai,

— stipri oro turbulencija – sąlygos, kuriomis vyksta staigūs orlaivio absoliučiojo aukščio ir (arba) absoliučiojo aukščio pokyčiai. Trumpą laiką orlaivis gali tapti nevaldomas. Paprastai tai dideli oro greičio pokyčiai. Pagreičio matuoklio rodmenų pokyčiai didesni nei 1,0 g ties orlaivio sunkio centru. Keleiviai jaučia staigų ir stiprų suvaržymą saugos diržais. Skraido nepritvirtinti daiktai,

— vidutinis ledėjimas – „VIDUTINIS LEDĖJIMAS“, stiprus ledėjimas – „STIPRUS LEDĖJIMAS“;

Taikomos šios specifikacijos:

— vidutinis ledėjimas – sąlygos, kai gali būti pageidautina pakeisti kursą ir (arba) absoliutųjį aukštį,

— stiprus ledėjimas – sąlygos, kai manoma, kad būtina nedelsiant pakeisti kursą ir (arba) absoliutųjį aukštį,

▼M2

— stipri kalnų banga – „STIPRI KALNŲ BANGA“;

Taikoma ši specifikacija:

— stipri kalnų banga – sąlygos, kai pasireiškia 3,0 m/s (600 pėdų/min) arba stipresnis krintantysis oro srautas ir (arba) stipri oro turbulencija;

— perkūnija be krušos – „PERKŪNIJA“, perkūnija su kruša – „PERKŪNIJA SU KRUŠA“;

Taikoma ši specifikacija:

pranešama tik apie perkūniją, kuri:

— paslėpta migloje arba

— panirusi debesyje; arba

— plačiai paplitusi; arba

— sudaro škvalo liniją,

— smarki dulkių arba smėlio audra – „SMARKI DULKIŲ AUDRA“ arba „SMARKI SMĖLIO AUDRA“,

— vulkaninių pelenų debesis – „VULKANINIŲ PELENŲ DEBESIS“,

— vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą arba ugnikalnio išsiveržimas – „VULKANINIS AKTYVUMAS PRIEŠ IŠSIVERŽIMĄ“ arba „UGNIKALNIO IŠSIVERŽIMAS“.

Taikoma ši specifikacija:

šiomis aplinkybėmis „vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą“ reiškia neįprastą ir (arba) stiprėjantį vulkaninį aktyvumą, iš kurio galima spręsti, kad artėja ugnikalnio išsiveržimas.

2.2. Vulkaninio aktyvumo pranešimo formoje (VAR pavyzdys) užregistruota informacija nėra skirta perduoti radiotelefonijos ryšiu; orlaiviui atskridus į aerodromą orlaivio naudotojas arba skrydžio įgulos narys ją turi nedelsdamas pateikti aerodromo meteorologijos centrui. Jei toks centras nėra lengvai prieinamas, užpildyta forma pateikiama laikantis vietos tvarkos, dėl kurios susitaria meteorologijos paslaugų ir OEP teikėjai ir orlaivio naudotojas.

3. KALBINIU RYŠIU GAUTOS METEOROLOGINĖS INFORMACIJOS PERDAVIMAS

Gavusios specialiuosius pranešimus iš oro, OEP tarnybos juos nedelsdamos perduoda atitinkamam meteorologinių stebėjimų biurui (MWO). Siekiant užtikrinti pranešimų iš oro tinkamumą apdoroti antžeminėse automatinėse sistemose, tokių pranešimų elementai perduodami laikantis toliau nurodytų susitarimų dėl duomenų ir toliau nurodyta tvarka:

— ADRESATAS (ADDRESSEE). Įrašyti stotį, į kurią kreipiamasi, ir, jei reikia, nurodyti, kam perduoti.

— PRANEŠIMO TIPO ŽYMUO (MESSAGE TYPE DESIGNATOR). Perduodant specialųjį pranešimą iš oro įrašyti „ARS“.

— ORLAIVIO ATPAŽINIMO KODAS (AIRCRAFT IDENTIFICATION). Įrašyti orlaivio atpažinimo kodą laikantis susitarimų dėl duomenų, nurodytų skrydžio plano 7 punkte, nepaliekant tarpo tarp orlaivio naudotojo žymens ir orlaivio registracijos ženklo arba skrydžio identifikatoriaus, jei jis naudojamas.

▼M2

1 skirsnis

0 elementas. BUVIMO VIETA (POSITION). Įrašyti buvimo vietą kaip platumą (laipsniais (dviženkliu skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (keturženkliu skaičiumi), po skaičiaus be tarpo nurodant „N“ (šiaurės) arba „S“ (pietų)) ir ilgumą (laipsniais (triženkliu skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (penkiaženkliu skaičiumi), po skaičiaus nurodant „E“ (rytų) arba „W“ (vakarų)) arba kaip kodiniu žymeniu (2–5 ženklų) pažymėtą pagrindinį tašką, arba kaip pagrindinį tašką, po jo nurodant magnetinį azimutą (triženkliu skaičiumi) ir atstumą jūrmylėmis (triženkliu skaičiumi) nuo taško. Jei tinkama, prieš pagrindinį tašką nurodoma „ABEAM“.

1 elementas. LAIKAS (TIME). Įrašyti laiką UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliu skaičiumi).

2 elementas. SKRYDŽIO LYGIS ARBA ABSOLIUTUSIS AUKŠTIS (FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE). Nurodant skrydžio lygį įrašyti „F“ ir triženklį skaičių (pvz., „F310“). Nurodant absoliutųjį aukštį įrašyti absoliutųjį aukštį metrais, po skaičiaus nurodant „M“, arba pėdomis, po skaičiaus nurodant „FT“. Jei orlaivis aukštėja, įrašyti „ASC“ (lygis), o jei žemėja – „DES“ (lygis).

2 skirsnis

9 elementas. REIŠKINYS, DĖL KURIO PRIREIKĖ SIŲSTI SPECIALŲJĮ PRANEŠIMĄ IŠ ORO (PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT). Reiškinys, apie kurį pranešta, registruojamas taip:

— vidutinė oro turbulencija – „TURB MOD“,

— stipri oro turbulencija – „TURB SEV“,

— vidutinis apledėjimas – „ICE MOD“,

— stiprus apledėjimas – „ICE SEV“,

— stipri kalnų banga – „MTW SEV“,

— perkūnija be krušos – „TS“,

— perkūnija su kruša – „TSGR“,

— smarki dulkių arba smėlio audra – „HVY SS“,

— vulkaninių pelenų debesis – „VA CLD“,

— vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą arba ugnikalnio išsiveržimas – „VA“,

— kruša – „GR“,

— kamuoliniai lietaus debesys – „CB“.

PERDAVIMO LAIKAS (TIME TRANSMITTED). Įrašyti tik tuo atveju, jei perduodama informacija pagal 3 skirsnį.

4. SPECIALIOSIOS NUOSTATOS, SUSIJUSIOS SU PRANEŠIMU APIE VĖJO POSLINKĮ IR VULKANINIUS PELENUS

4.1. **Pranešimas apie vėjo poslinkį**

4.1.1. Pranešant iš orlaivio apie stebėtą vėjo poslinkį, su kuriuo susidurta aukštėjimo ir artėjimo tūpti skrydžio etapuose, turi būti nurodytas orlaivio tipas.

▼M2

4.1.2. Kai buvo pranešta apie vėjo poslinkio sąlygas arba jos prognozuotos aukštėjimo arba artėjimo tūpti skrydžio fazėse, įgulos vadas, kai įmanoma, iškart apie tai praneša atitinkamai OEP tarnybai, nebent jis žino, kad atitinkamą OEP tarnybą jau informavo anksčiau praskridęs orlaivis.

4.2. **Pranešimas apie vulkaninį aktyvumą po skrydžio**

4.2.1. Orlaiviui atskridus į aerodromą, orlaivio naudotojas arba skrydžio įgulos narys nedelsdamas pateikia aerodromo meteorologijos tarnybai užpildytą vulkaninio aktyvumo ataskaitą arba, jei tokia tarnyba orlaivio įgulos nariams nėra lengvai pasiekiama, užpildyta forma pateikiama pagal vietos susitarimus, kuriuos sudarė meteorologijos paslaugų ir OEP teikėjai ir orlaivio naudotojas.

4.2.2. Aerodromo meteorologijos tarnybos gauta užpildyta vulkaninio aktyvumo ataskaita nedelsiant perduodama meteorologinio stebėjimo biurui, atsakingam už meteorologinių suvestinių apie skrydžio informacijos regioną, kuriame vulkaninis aktyvumas buvo stebėtas, teikimą.

▼M2

B. **SPECIALIOJO PRANEŠIMO IŠ ORO APIE VULKANINĮ AKTYVUMĄ FORMA (VAR PAVYZDYS)**

MODEL VAR: to be used for post- flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air- reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT- IN- COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME; UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME; UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION SO_2 DETECTED yes ☐ no ☐ Ash encountered yes ☐ no ☐			Other _____ (brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD	☐ (a) Wispy		☐ (b) Moderate dense		☐ (c) Very dense
10) COLOUR OF ASH CLOUD	☐ (a) White		☐ (b) Light grey		☐ (c) Dark grey
	☐ (d) black		☐ (e) other _____		
11) ERUPTION	☐ (a) continuous		☐ (b) intermittent		☐ (c) not visible
12) POSITION OF ACTIVITY	☐ (a) Summit		☐ (b) side		☐ (c) Single
	☐ (d) Multiple		☐ (e) Not observed		
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION	☐ (a) Lightning		☐ (b) Glow		☐ (c) Large rocks
	☐ (d) Ash fallout		☐ (e) Mushroom cloud		☐ (f) All
14) EFFECT ON AIRCRAFT	☐ (a) Communication		☐ (b) Navigation systems		☐ (c) Engines
	☐ (d) Pitot static		☐ (e) Windscreen		☐ (f) Windows
15) OTHER EFFECTS	☐ (a) Turbulence		☐ (b) St. Elmo's Fire		☐ (c) Other fumes
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

▼B

PRIEDO papildymas

Bendrai sutartų skirtumų, apie kuriuos pagal šio reglamento 5 straipsnį reikia pranešti ICAO, sąrašas.

▼M2

ICAO 2 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 2 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai

▼B

Skirtumas A2–01	
ICAO 2 priedas 3 skyrius 3.2.2	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210 b punkte nustatyta: „b) *Orlaivis, kuriam žinoma, kad kitas orlaivis negali tinkamai manevruoti, duoda šiam orlaiviui kelią.*“
Skirtumas A2–02	
ICAO 2 priedas 3 skyrius 3.2.3.2. b)	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3215 b punkto 2 dalyje nustatyta (ICAO 2 priedo standarto 3.2.3.2 dalies b punktą papildžius pabrauktu tekstu): „2) *visuose aerodromo judėjimo lauke esančiuose orlaiviuose kiek įmanoma įjungiami žiburiai, skirti orlaivio konstrukcijos matmenims paženklinti (išskyrus atvejus, kai orlaiviai nejuda ir yra kitaip tinkamai apšviesti)*;“
Skirtumas A2–03	
ICAO 2 priedas 3 skyrius 3.2.5 punkto c ir d papunkčiai	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3225 punktas skiriasi nuo ICAO 2 priedo standarto 3.2.5. punkto c papunkčio ir 3.2.5 punkto d papunkčio tuo, kad jame nurodyta, jog c ir d punktai netaikomi oro balionams: „c) išskyrus oro balionus, kildamas arba artėdamas tūpti, visus posūkius daro kairėn, nebent skrydžių valdymo tarnyba nurodytų kitaip; d) išskyrus oro balionus, kyla ir tūpia prieš vėją, nebent dėl saugos, kilimo ir tūpimo tako padėties arba oro eismo nustatoma, kad tikslinga pasirinkti kitą kryptį.“

▼M2

Skirtumas A2–04	
ICAO 2 priedas 3 skyrius 3.3.1.2 punktas	ICAO 2 priedo 3.3.1.2 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.4001 taisyklės b punktu. To ICAO standarto ir to Sąjungos reglamento skirtumai: — kalbant apie numatomus tarptautinius skrydžius pagal VST, Sąjungos reglamentas (SERA.4001 taisyklės b punkto 5 papunktis) skiriasi nuo ICAO 2 priedo standarto 3.3.1.2 punkto e papunkčio tuo, kad jame įterptas pabrauktas tekstas: *„bet kokį tarptautinį skrydį, nebent atitinkamos valstybės nustatytų kitaip.“,*

▼M2

	— kalbant apie VST ir SPT skrydžius, kuriuos numatoma vykdyti naktį, į Sąjungos reglamento SERA.4001 taisyklės b punkto 6 papunktį įtrauktas papildomas reikalavimas: „6. *skrydį, kurį numatoma vykdyti naktį, jeigu išvykstama iš šalia aerodromo esančios teritorijos.“*

▼B

Skirtumas A2–05	
ICAO 2 priedas 3 skyrius 3.2.2.4 punktas	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210 c punkto 3 dalies i papunktis skiriasi nuo ICAO 2 priedo 3.2.2.4 punkto tuo, kad nurodoma, jog: „i) *Sklandytuvų lenkimas. Sklandytuvas, kuris lenkia kitą sklandytuvą, gali pasukti į dešinę arba į kairę*.“

▼M2

_____	

▼B

Skirtumas A2–07	
ICAO 2 priedas 4 skyrius 4.6 punktas	ICAO 2 priedo 4.6 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5005, f punkte nustatant kliūties perskridimo aukščio kriterijus: „f) *Išskyrus atvejus, kai orlaiviui būtina kilti arba tūpti, arba kai yra gautas kompetentingos institucijos leidimas, VST skrydis nevykdomas:* 1) *virš tankiai apgyvendintų didelių miestų rajonų, miestų ir gyvenviečių, taip pat žmonių sambūrio atvirose vietose – žemiau kaip 300 m (1 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties 600 m spinduliu nuo orlaivio*; 2) *kitais atvejais nei nurodyta 1 punkte – žemiau kaip 150 m (500 pėdų) virš žemės ar vandens paviršiaus arba 150 m (500 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 150 m (500 pėdų) spinduliu nuo orlaivio*.“
Skirtumas A2–08	
ICAO 2 priedas 3 skyrius 3.8 punktas ir 2 priedėlis	3 skyriaus 3.8 dalyje esantys žodžiai „patyręs nelaimę“ į Sąjungos teisės aktus neįtraukti, todėl palydos misijų taikymo sritis platesnė – jos taikomos visų rūšių skrydžiams, kuriems prašoma tokios paslaugos. Be to, Sąjungos teisės aktuose nėra 2 priedėlio 1.1–1.3 dalių (įskaitytinai) ir A priedo nuostatų.

▼M2

ICAO 3 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 3 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai

Skirtumas A3–01	
ICAO 3 priedas 5 skyrius	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005 taisyklėje nustatyta: b) Kompetentingos institucijos prireikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, praneša visi orlaiviai.

ICAO 10 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 10 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai

Skirtumas A10–01	
ICAO 10 priedas II tomas 5 skyrius 5.2.1.4.1 punktas	ICAO 10 priedo II tomo 5.2.1.4.1 punktas perkeltas į Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.14035 taisyklę su tam tikrais skirtumais. ICAO standarto ir Sąjungos reglamento skirtumai: SERA.14035 Skaičių perdavimas radiotelefoniniu ryšiu a) Skaičių perdavimas 1. Visi perduodant orlaivio šaukinį, kursą, kilimo ir tūpimo tako numerį, vėjo kryptį ir greitį vartojami skaičiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį. i) Skrydžio lygiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus šimto kartotinius skrydžio lygius. ii) Aukščiamačio nuostatis perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus 1 000 hPa nuostatį, kuris perduodamas kaip „VIENAS TŪKSTANTIS“ („ONE THOUSAND“). iii) Visi skaičiai, naudojami perduodant atsakiklio kodus, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus atvejus, kai atsakiklio kodai yra tik tūkstančio kartotiniai, – tuomet informacija perduodama ištariant tūkstančių skaičių rodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“). 2. Visi skaičiai, naudojami perduodant kitą nei a punkto 1 papunktyje nurodytą informaciją, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus skaičius, kuriuos sudaro šimto arba tūkstančio kartotiniai, – šie skaičiai perduodami ištariant kiekvieną šimtų arba tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo atitinkamai žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“) arba „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“). Tūkstančių ir šimto kartotinių deriniai perduodami ištariant kiekvieną tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“), po to šimtų skaičių ir žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“).

▼M2

	3. Tais atvejais, kai reikia patikslinti skaičių, perduotą kaip tūkstančio ir (arba) šimto kartotinį, skaičius perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį. 4. Teikiant informaciją apie objekto arba konfliktinę situaciją keliančio orlaivio santykinį pelengą pagal 12 valandų laikrodžio skalę, informacija pateikiama ištariant skaitmenis kartu, pvz., „DEŠIMTA VALANDA“ („TEN O'CLOCK“) arba „VIENUOLIKTA VALANDA“ („ELEVEN O'CLOCK“). 5. kaičiai su kableliu perduodami kaip nurodyta a punkto 1 papunktyje, o kablelis atitinkamoje sekoje nurodomas žodžiu „KABLELIS“ („DECIMAL“). 6. Nurodant labai aukšto dažnio (VHF) radiotelefonijos ryšio perdavimo kanalą naudojami visi šeši skaitinės žymos skaitmenys, išskyrus atvejį, kai penktas ir šeštas skaitmenys yra nuliai, – tuomet nurodomi tik pirmieji keturi kanalo žymos skaitmenys.
Skirtumas A10–02	
ICAO 10 priedas II tomas 5 skyrius 5.2.1.7.3.2.3 punktas	ICAO 10 priedo II tomo 5.2.1.7.3.2.3 punktas perkeltas į Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.14055 taisyklę su vienu skirtumu. ICAO standarto ir Sąjungos reglamento skirtumas: SERA.14055 Radiotelefonijos procedūros b) 2. Atsakant į minėtą kreipimąsi nurodomas besikreipiančiosios stoties šaukinys, po jo nurodomas atsakančiosios stoties šaukinys, ir laikoma, kad tai yra raginimas besikreipiančiajai stočiai siųsti pranešimą. Kai ryšys perkeliamas toje pačioje OEP tarnyboje, OEP tarnybos šaukinį galima praleisti, jei tai leidžia kompetentinga institucija.

▼M2

ICAO 11 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 11 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai

▼B

Skirtumas A11–01	
ICAO 11 priedas 2 skyrius 2.25.5 punktas	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3401 d punkto 1 papunktis nuo ICAO 11 priedo 2.25.5 standarto skiriasi taip: *„Tikrinant laiką, jis nurodomas bent artimiausios minutės tikslumu“*
Skirtumas A11–02	
ICAO 11 priedas 2 skyrius 2.6.1 punktas	Išimties galimybė. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.6001 dalyje orlaiviui leidžiama viršyti 250 mazgų greičio ribą, jeigu kompetentinga institucija tai patvirtina tam tikrų rūšių orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali išlaikyti šio greičio.
Skirtumas A11–03	
ICAO 11 priedas 3 skyrius	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8005 dalies b punkte nurodyta: b) Skrydžių valdymo tarnybų suteikiamais leidimais numatomas toliau nurodytas skirstymas: 1) tarp visų skrydžių A ir B klasių oro erdvėje; 2) tarp visų SPT skrydžių C, D ir E klasių oro erdvėje; 3) tarp visų SPT skrydžių ir VST skrydžių C klasės oro erdvėje; 4) tarp visų SPT skrydžių ir specialiųjų VST skrydžių; 5) tarp specialiųjų VST skrydžių, nebent kitaip nustatytų kompetentinga institucija; išskyrus atvejus, kai to prašo orlaivio pilotas ir tam pritaria kito orlaivio pilotas ir jei kompetentingos institucijos taip numatyta b punkte nurodytiems atvejams, D ir E klasių oro erdvėje pilotui gali būti suteiktas leidimas, jeigu jis pats išlaiko skirstymą tam tikroje skrydžio žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) dalyje dieną, aukštėjant arba žemėjant, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis.
Skirtumas A11–04	
ICAO 11 priedas 3 skyrius	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 dalyje nurodyta (ICAO standarto 11 priedo 3.7.3.1 punktą papildžius pabrauktu tekstu): e) Leidimų ir su sauga susijusios informacijos pakartojimas

▼B

	1) Skrydžio įgula pakartoja skrydžių vadovui su sauga susijusias balsu perduotų skrydžių valdymo tarnybos leidimų ir nurodymų dalis. Visuomet reikia pakartoti šiuos dalykus: i) skrydžių valdymo tarnybos maršruto leidimai; ii) leidimai ir nurodymai įriedėti į bet kokį kilimo ir tūpimo taką, tūpti ant jo, kilti nuo jo, sustoti prieš įriedant į jį, kirsti jį, riedėti į jį ir juo priešinga kilimui ar tūpimui kryptimi; ir iii) kilimo ir tūpimo tako užimtumas, aukščiamačio nuostatos, SSR kodai, naujai priskirti ryšio kanalai, lygio nurodymai, kurso ir greičio nurodymai, ir iv) pereinamieji lygiai, nurodyti skrydžių vadovo arba ATIS transliacijose.
Skirtumas A11–05	
ICAO 11 priedas 3 skyrius	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 dalies e punkto 2 dalyje nurodyta (ICAO standarto 11 priedo 3.7.3.1.1 punktą papildžius pabrauktu tekstu): 2) Kiti leidimai ar nurodymai, įskaitant sąlyginius leidimus ir riedėjimo nurodymus, perskaitomi arba patvirtinami taip, kad būtų aiškiai parodyta, jog jie suprasti ir jų bus laikomasi.

▼M2

Skirtumas A11–06	
ICAO 11 priedas 3 skyrius	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5010 taisyklėje nustatyta: **SERA.5010 Specialieji VST skrydžiai, vykdomi skrydžių valdymo zonose** Specialiuosius VST skrydžius gali būti leidžiama vykdyti skrydžių valdymo zonoje, jeigu yra gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. Ypatingais atvejais, kai, pvz., policijos, medicinos, paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir gaisrams gesinti (sąrašas neišsamus), tokius skrydžius sraigtasparniais leidžia kompetentinga institucija, taikomos tokios papildomos sąlygos: a) tokie skrydžiai gali būti vykdomi tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip; ~~a)~~ b) pilotui: 1. vengiant debesų ir matant žemės paviršių; 2. skrydžio matomumas yra ne mažesnis kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – ne mažesnis kaip 800 m; 3. 140 mazgų IAS arba mažesniu greičiu, kad laiku būtų pastebėti kiti orlaiviai ar kliūtys ir išvengta susidūrimo, ir

▼M2

	c) skrydžių valdymo tarnyba neišduoda specialųjį VST skrydį vykdančiam orlaiviui leidimo kilti arba tūpti skrydžių valdymo zonoje esančiame aerodrome ar įskristi į aerodromo eismo zoną arba aerodromo eismo ratą, jeigu meteorologinės sąlygos, apie kurias pranešta, yra prastesnės nei toliau nurodyti mažiausieji dydžiai: ~~b) skrydžių valdymo tarnybai:~~ ~~1. tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip;~~ ~~2.~~ 1. matomumas nuo žemės yra ne mažiau kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – ne mažiau kaip 800 m; 2. apatinė debesų riba yra žemiau kaip 180 m (600 pėdų).

▼B

Skirtumas A03–07	
ICAO 3 priedas 5 skyrius	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005 dalyje nustatyta: b) Kompetentingos institucijos prireikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, praneša visi orlaiviai.