To besedilo je zgolj informativne narave in nima pravnega učinka. Institucije Unije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti. Verodostojne različice zadevnih aktov, vključno z uvodnimi izjavami, so objavljene v Uradnem listu Evropske unije. Na voljo so na portalu EUR-Lex. Uradna besedila so neposredno dostopna prek povezav v tem dokumentu

►B

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 923/2012

z dne 26. septembra 2012

►C1 o določitvi skupnih pravil letenja in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 ◄

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 281, 13.10.2012, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►M1	Uredba Komisije (EU) 2015/340 z dne 20. februarja 2015	L 63	1	6.3.2015
►M2	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1185 z dne 20. julija 2016	L 196	3	21.7.2016
►M3	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/835 z dne 12. maja 2017	L 124	35	17.5.2017
►M4	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/469 z dne 14. februarja 2020	L 104	1	3.4.2020
►M5	spremenjeno Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1177 z dne 7. avgusta 2020	L 259	12	10.8.2020
►M6	Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/886 z dne 26. junija 2020	L 205	14	29.6.2020

popravljena z:

►C1 Popravek, UL L 145, 2.6.2016, str. 49 (923/2012)
►C2 Popravek, UL L 66, 11.3.2017, str. 22 (2015/340)
►C3 Popravek, UL L 99, 12.4.2017, str. 29 (2016/1185)

▼B

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 923/2012

z dne 26. septembra 2012

▼C1

o določitvi skupnih pravil letenja in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010

▼B

(Besedilo velja za EGP)

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

1. Cilj te uredbe je določitev skupnih ►C1 pravil letenja ◄ in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa, ki veljajo za splošni zračni promet v okviru področja uporabe Uredbe (ES) št. 551/2004.

2. Ta uredba velja zlasti za uporabnike zračnega prostora in zrakoplove, vključene v splošni zračni promet, ki:

(a) letijo v Unijo, znotraj Unije ali iz Unije;

(b) imajo nacionalnost in ►C1 registrske oznake ◄ države članice Unije ter letijo v katerem koli zračnem prostoru, če ne kršijo pravil, ki jih je objavila država, pristojna za ozemlje preleta.

▼M2

3. Ta uredba velja tudi za pristojne organe držav članic, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavce aerodromov in osebje na zemlji, ki je vključeno v operacije zrakoplovov.

4. Ta uredba se ne uporablja za modele zrakoplovov in zrakoplove igrače. Vendar države članice zagotovijo, da so vzpostavljena nacionalna pravila, s katerimi se zagotovi, da modeli zrakoplovov in zrakoplovi igrače delujejo na način, ki kar najbolj zmanjšuje tveganje za varnost v civilnem letalstvu, osebe, lastnino ali druge zrakoplove.

▼B

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „točnost“ pomeni stopnjo skladnosti med ocenjeno ali izmerjeno vrednostjo in dejansko vrednostjo;

▼M2

_____

▼B

3. „zračni prostor s svetovalno službo“ pomeni zračni prostor opredeljenih dimenzij ali določeno pot, znotraj katerih je na voljo svetovalna služba zračnega prometa;

▼B

4. „►C1 zračna pot s svetovalno službo ◄“ pomeni določeno pot, na kateri je na voljo svetovalna služba zračnega prometa;

5. „akrobatsko letenje“ pomeni manevre, ki jih zrakoplov izvaja namerno in vključujejo nenadno spremembo položaja zrakoplova, neobičajni položaj ali neobičajne spremembe hitrosti, ►C1 ki niso potrebni za običajno letenje ali usposabljanje za licence ali ratinge, ki niso ratingi za akrobatsko letenje; ◄

6. ►C1 „letališče“ pomeni opredeljeno območje (vključno z vsemi objekti, napravami in opremo) na kopnem ali vodi ali na nepremični, nepremični vodni ali plavajoči konstrukciji, ki se v celoti ali delno uporablja za prihode, odhode in premikanje zrakoplovov po površini; ◄

7. ►C1 „služba letališke kontrole zračnega prometa“ pomeni službo kontrole zračnega prometa za letališki promet; ◄

8. „letališki kontrolni stolp“ pomeni enoto, ki zagotavlja ►C1 službo kontrole zračnega prometa ◄ za letališki promet;

9. „letališki promet“ pomeni ves promet na ►C1 manevrskih površinah ◄ letališča in vse zrakoplove, ki letijo v bližini letališča. Zrakoplovi, ki so v bližini letališča, vključujejo med drugim tudi zrakoplove, ki vstopajo v letališki šolski krog ali ga zapuščajo;

10. „letališki šolski krog“ pomeni določeno pot, po kateri mora leteti zrakoplov v bližini letališča;

11. „►C1 cona letališkega prometa ◄“ pomeni zračni prostor opredeljenih dimenzij, ki je določen okrog letališča za varovanje letališkega prometa;

12. „delo v zraku“ pomeni operacijo zrakoplova, v kateri se zrakoplov uporablja za specializirane storitve, na primer za kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, zemljemerstvo, opazovanje in patruljiranje, iskanje in reševanje, oglaševanje v zraku itd.;

13. „zbornik letalskih informacij (AIP)“ pomeni publikacijo, ki jo izdaja organ države ali se izda z dovoljenjem organa države ter vsebuje letalske informacije trajnega značaja, ki so pomembne za zračni promet;

14. „mobilna letalska služba“ pomeni mobilno službo med letalskimi postajami in postajami zrakoplova ali med postajami zrakoplova, v kateri lahko sodelujejo postaje reševalnih čolnov; v tej službi lahko na določenih ►C1 frekvencah nevarnosti prve in druge stopnje ◄ sodelujejo tudi postaje radijskih svetilnikov, ki označujejo mesto nevarnosti;

15. „letalska postaja“ pomeni zemeljsko postajo v mobilni letalski službi. V nekaterih primerih je lahko letalska postaja nameščena na primer na ladji ali ploščadi na morju;

▼B

16. ►M3 „letalo“ pomeni zrakoplov, težji od zraka, ki ga poganja motor, pri čemer je njegov vzgon v letu predvsem posledica aerodinamičnih reakcij na površinah, ki ostanejo v danih pogojih letenja nepremične; ◄

17. „sistem za izogibanje trčenjem v zraku (ACAS)“ pomeni sistem na zrakoplovu, ki je zasnovan na signalih odzivnika sekundarnega nadzornega radarja (SSR) in deluje neodvisno od opreme na zemlji, ►C1 da pilota obvešča o potencialno konfliktnih zrakoplovih, ki so tudi opremljeni z radarskimi odzivniki SSR; ◄

18. ►M3 „zrakoplov“ pomeni katero koli napravo, ki lahko v zraku dobi podporo zaradi reakcij zraka, ki niso reakcije zraka z zemeljskim površjem; ◄

19. „►C1 koda zrakoplova ◄“ pomeni enoznačno 24-bitno kombinacijo, ki je na voljo za dodelitev zrakoplovu za namene komunikacije zrak–zemlja, navigacije in nadzora;

20. „opazovanje iz zrakoplova“ pomeni oceno enega ali več meteoroloških elementov, ki se opravi iz zrakoplova med letom;

21. ►C1 „informacije AIRMET“ pomenijo informacije, ki jih objavi meteorološka služba bdenja v zvezi z nastankom ali predvidenim nastankom določenih vremenskih pojavov na poti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov na nižjih višinah, in niso bile vključene že v napoved, izdano za lete na nižjih višinah v zadevnem območju z informacijami za letenje ali njegovem podobmočju; ◄

22. „komunikacija zrak–zemlja“ pomeni dvosmerno komunikacijo med zrakoplovom in postajami ali mesti na površju zemlje;

23. ►C1 „kontrolna radijska postaja zrak–zemlja“ pomeni letalsko telekomunikacijsko postajo, ki je primarno odgovorna za vodenje komunikacij v zvezi z upravljanjem in kontrolo zrakoplova v danem območju; ◄

24. „poročilo iz zrakoplova“ pomeni poročilo, ki se pripravi v zrakoplovu med letom v skladu z zahtevami za poročanje o položaju ter operativno in/ali meteorološko poročanje;

▼M2

25. „nadletanje“ pomeni gibanje helikopterja/vertikalno vzletanje in pristajanje (VTOL) nad površino aerodroma, običajno s talnim učinkom in hitrostjo glede na zemljo, ki je praviloma manjša od 37 km/h (20 vozlov);

▼B

26. „zračni promet“ pomeni vse zrakoplove med letom ali ►C1 premikanjem po manevrski površini letališča; ◄

▼M2

27. „svetovalna služba zračnega prometa“ pomeni službo, ki je na voljo v zračnem prostoru s svetovalno službo za zagotavljanje razdvajanja, kolikor je mogoče, med zrakoplovi, ki letijo po načrtih letov pravil instrumentalnega letenja (IFR);

▼M2

28. „dovoljenje kontrole zračnega prometa (ATC)“ pomeni dovoljenje zrakoplovu, da nadaljuje pod pogoji, ki jih opredeli enota kontrole zračnega prometa;

▼B

29. „navodilo kontrole zračnega prometa“ pomeni navodila, ki jih izda kontrola zračnega prometa, s katerimi od pilota zahteva ►C1 izvedbo določenega dejanja; ◄

30. „►C1 služba kontrole zračnega prometa ◄“ pomeni službo z namenom:

(a) preprečevanja trčenj:

1. med zrakoplovi ter

2. med zrakoplovi in ovirami na ►C1 manevrskih površinah ◄ ter

(b) pospeševanja in vzdrževanja urejenega pretoka zračnega prometa;

31. ►C1 „enota kontrole zračnega prometa“ je splošni izraz, ki ima več pomenov: center območne kontrole, enota priletne kontrole ali letališki kontrolni stolp; ◄

32. „služba zračnega prometa (ATS)“ je splošni izraz, ki ima več pomenov: ►C1 služba informacij za letenje, alarmna služba, svetovalna služba zračnega prometa, služba kontrole zračnega prometa (služba območne kontrole, služba priletne kontrole ali služba letališke kontrole zračnega prometa); ◄

▼M2

33. „zračni prostori služb zračnega prometa (ATS)“ pomenijo zračne prostore opredeljenih dimenzij, ki so abecedno poimenovani in v katerih se lahko opravljajo določene vrste letov ter za katere so določene službe zračnega prometa in pravila za operacije;

34. „urad službe zrakoplovnih informacij (ARO)“ pomeni enoto, ki je ustanovljena za sprejemanje poročil o službah zračnega prometa in načrtov letov, predloženih pred odhodom;

34a. „služba za nadzor služb zračnega prometa (ATS)“ pomeni službo, ki se zagotavlja neposredno prek sistema za nadzor ATS;

35. „enota službe zračnega prometa (ATS)“ je splošni izraz, ki ima več pomenov: enota kontrole zračnega prometa, center informacij za letenje, enota aerodromske službe informacij za letenje ali urad službe zrakoplovnih informacij;

▼B

36. ►C1 „zračna pot“ pomeni kontrolirano območje ali del kontroliranega območja, ki je določeno v obliki koridorja; ◄

37. „alarmna služba“ pomeni službo, katere namen je obvestiti ustrezne organizacije o zrakoplovih, ki potrebujejo pomoč pri iskanju ali reševanju, ter po potrebi pomagati tem organizacijam;

▼M2

38. „nadomestni aerodrom“ pomeni aerodrom, proti kateremu lahko nadaljuje zrakoplov, kadar postane nemogoče ali nepriporočljivo nadaljevati let proti aerodromu načrtovanega pristanka ali pristati na njem, ter na katerem so na voljo potrebne službe in zmogljivosti, na katerem se lahko izpolnijo zmogljivostne zahteve za zrakoplov in ki obratuje ob pričakovanem času uporabe. Nadomestni aerodromi vključujejo:

    (a) nadomestni vzletni aerodrom: nadomestni aerodrom, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi to postalo potrebno kmalu po vzletu in ne bi bilo mogoče uporabiti vzletnega aerodroma;

    (b) nadomestni aerodrom na poti: nadomestni aerodrom, na katerem bi lahko zrakoplov pristal, če bi bila potrebna preusmeritev, ko je zrakoplov na poti;

    (c) nadomestni namembni aerodrom: nadomestni aerodrom, na katerem bi lahko zrakoplov pristal, kadar ne bi bilo mogoče ali ne bi bilo priporočljivo pristati na aerodromu načrtovanega pristanka;

▼B

39. „absolutna višina“ pomeni vertikalno razdaljo ravni, točke ali predmeta, ki se upošteva kot točka, ►C1 izmerjena od srednje morske gladine ◄ (MSL);

40. „služba priletne kontrole“ pomeni ►C1 službo kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete v prihodu ali odhodu; ◄

41. ►C1 „enota priletne kontrole“ pomeni enoto, ki zagotavlja storitve kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete, ki pristajajo na eno ali več letališč ali vzletajo z njih; ◄

42. ►C1 „letališka ploščad“ pomeni opredeljeno območje, namenjeno oskrbi zrakoplova za vkrcavanje ali izkrcavanje potnikov, natovarjanje ali iztovarjanje pošte ali tovora, preskrbo z gorivom, parkiranje ali vzdrževanje; ◄

43. ►C1 „center območne kontrole (ACC)“ pomeni enoto, ki zagotavlja storitve kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete na kontroliranih območjih, ki so v njeni pristojnosti; ◄

44. ►C1 „služba območne kontrole“ pomeni službo kontrole zračnega prometa za kontrolirane lete na kontroliranih območjih; ◄-

45. ►C1 „območna navigacija (RNAV)“ pomeni metodo navigacije, ki zrakoplovu omogoča letenje na kateri koli poti leta, ki je pokrita z zemeljskimi ali vesoljskimi navigacijskimi sredstvi, ali v mejah zmogljivosti lastne opreme na krovu zrakoplova ali kombinacije obeh; ◄

46. ►C1 „pot ATS“ pomeni določeno pot, namenjeno usmerjanju prometa, kot je potrebno za zagotavljanje služb zračnega prometa; ◄-

47. ►C1 „samodejni odvisni nadzor – oddaja (ADS-B)“ pomeni način, s katerim lahko zrakoplovi, letališka vozila ali drugi predmeti samodejno oddajajo in/ali sprejemajo podatke, kot so identifikacija, položaj in po potrebi dodatni podatki, v načinu oddaje prek podatkovne zveze; ◄

▼B

48. ►C1 „samodejni odvisni nadzor – poročanje (ADS-C)“ pomeni način, s katerim se pogoji sporazuma ADS-C izmenjujejo med sistemom na zemlji in zrakoplovom prek podatkovne zveze, ki določa, pod kakšnimi pogoji bodo sprožena poročila ADS-C in katere podatke bodo poročila vsebovala; ◄

▼M2

48a. „sporazum samodejni odvisni nadzor – poročanje (ADS-C)“ pomeni načrt poročanja, ki določa pogoje za sporočanje podatkov ADS-C (to so podatki, ki jih zahteva enota služb zračnega prometa, in pogostost poročil ADS-C, ki morajo biti dogovorjeni pred uporabo ADS-C pri zagotavljanju služb zračnega prometa);

▼B

49. ►C1 „samodejna storitev letaliških informacij (ATIS)“ pomeni samodejno zagotavljanje aktualnih, rutinskih informacij zrakoplovom, ki pristajajo ali vzletajo, vseh 24 ur ali ob določenih urah:

(a) „samodejna storitev letaliških informacij prek podatkovne zveze (D-ATIS)“ pomeni zagotavljanje ATIS po podatkovni zvezi;

(b) „samodejna glasovna storitev letaliških informacij (glasovni ATIS)“ pomeni zagotavljanje ATIS z neprekinjenim in ponavljajočim se glasovnim oddajanjem; ◄

50. ►C1 „baza oblačnega pokrova“ pomeni relativno višino baze najnižjega sloja oblakov nad zemljo ali vodo, ki pokriva več kot polovico neba in je nižja kot 6 000 m (20 000 čevljev); ◄

51. ►M3 „točka preusmeritve“ pomeni točko, na kateri je predvideno, da zrakoplov, ki navigira na odseku poti letenja ATS, določenem glede na vsesmerne radijske oddajnike z zelo visoko frekvenco, prenese svojo osnovno navigacijsko referenco z naprave za zrakoplovom na naslednjo napravo pred zrakoplovom; ◄

52. „►C1 meja dovoljenja ◄“ pomeni točko, do katere se zrakoplovu izda dovoljenje kontrole zračnega prometa;

53. ►M3 „oblak, pomemben za obratovanje zrakoplovov“ pomeni oblak z relativno višino baze oblaka pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar koli od tega je večje, ali kumulonimbusni oblak ali stolpičasti kumulus na kateri koli višini; ◄

54. „koda (SSR)“ pomeni številko, dodeljeno določenemu večpulznemu odzivnemu signalu, ki ga oddaja radarski odzivnik v načinu A ali načinu C;

55. „pristojni organ“ pomeni organ, ki ga država članica določi kot pristojnega za zagotavljanje skladnosti ►C1 z zahtevami te uredbe; ◄

56. ►C1 „kontrolirano območje“ pomeni kontrolirani zračni prostor, ki se razteza navzgor nad določeno mejo nad zemljo; ◄

57. ►C1 „kontrolirano letališče“ pomeni letališče, na katerem je zagotovljena služba kontrole zračnega prometa za letališki promet, ne glede na to, ali obstaja kontrolirana cona; ◄

▼B

58. ►C1 „kontrolirani zračni prostor“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem je zagotovljena služba kontrole zračnega prometa v skladu s klasifikacijo zračnega prostora; ◄

59. „►C1 kontrolirani let ◄“ pomeni vsak let, za katerega se izda dovoljenje kontrole zračnega prometa;

60. „komunikacije med kontrolorjem in pilotom ►C1 prek podatkovne zveze ◄ (CPDLC)“ pomenijo način komunikacije med kontrolorjem in pilotom z uporabo podatkovne zveze za komunikacije ATC;

61. ►C1 „kontrolirana cona“ pomeni kontrolirani zračni prostor, ki se razteza navzgor od površine zemlje do določene zgornje meje; ◄

62. ►C1 „vzpenjanje med potovalnim letom“ pomeni postopek letala med potovalnim letom, pri katerem se povečuje absolutna višina ob zmanjševanju mase letala; ◄

63. ►C1 „nivo potovalnega leta“ pomeni nivo letenja, ki se ohrani med večjim delom leta; ◄

64. „veljavni načrt leta (CPL)“ pomeni načrt leta, vključno z morebitnimi spremembami, ki se izvaja z naknadnimi dovoljenji;

65. ►M3 „nevarno območje“ pomeni zračni prostor opredeljenih dimenzij, v katerem lahko v določenem času potekajo dejavnosti, nevarne za letenje zrakoplovov; ◄

66. „komunikacije prek podatkovne zveze“ pomenijo obliko komunikacije, namenjeno izmenjavi sporočil prek podatkovne zveze;

67. „podatek“ pomeni katero koli količino ali sklop količin, ki se lahko uporabijo kot sklic ali podlaga za izračun drugih količin;

68. „podrejeno dovoljenje“ pomeni dovoljenje, ki ga zrakoplovu izda ►C1 enota kontrole zračnega prometa, ki trenutno ne kontrolira zadevnega zrakoplova; ◄

69. „predvideni porabljeni čas“ pomeni ocenjeni čas, ki je potreben za napredovanje od ene pomembne točke do druge;

70. ►M3 „predvideni čas začetka gibanja zrakoplova“ pomeni predvideni čas, ko bo zrakoplov začel gibanje, povezano z odhodom; ◄

▼M2

71. „predvideni čas prihoda (ETA)“ pomeni za lete IFR predvideni čas prihoda zrakoplova nad določeno točko, ki je opredeljena glede na navigacijska sredstva, s katere se bo predvidoma začel postopek instrumentalnega prileta, ali če aerodrom ni povezan z navigacijskimi sredstvi, čas, v katerem bo zrakoplov prispel nad aerodrom. Za lete po pravilih vizualnega letenja (VFR) je to predvideni čas prihoda zrakoplova nad aerodrom;

▼B

72. ►C1 „pričakovani čas prileta“ pomeni čas, v katerem bo prihajoči zrakoplov po zamudi, po pričakovanju ATC, zapustil točko čakanja, da bi končal prilet za pristanek. Dejanski čas zapustitve točke čakanja je odvisen od dovoljenja za prilet; ◄

▼B

73. „predloženi načrt leta (FPL)“ pomeni načrt leta, ki ga je enoti ATS predložil pilot ali pooblaščeni zastopnik, brez naknadnih sprememb;

74. ►C1 „član letalske posadke“ pomeni člana posadke z licenco, zadolženega za opravljanje nalog, ki so bistvenega pomena za operacijo zrakoplova v letalskem delovnem času; ◄

75. ►C1 „center informacij za letenje“ pomeni enoto, ustanovljeno za zagotavljanje službe informacij za letenje in alarmne službe; ◄

76. ►C1 „območje z informacijami za letenje“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem se zagotavljata služba informacij za letenje in alarmna služba; ◄

77. „►C1 služba informacij za letenje ◄“ pomeni službo, namenjeno zagotavljanju nasvetov in informacij, koristnih za varno in učinkovito izvedbo letov;

78. ►C1 „nivo letenja (FL)“ pomeni površino s stalnim atmosferskim tlakom, ki se nanaša na določeno vrednost tlaka, in sicer 1 013,2 hektopascala (hPa), in je ločena od drugih takšnih površin s specifičnimi tlačnimi intervali; ◄

79. „načrt leta“ pomeni podrobne informacije, poslane enotam služb zračnega prometa v zvezi z nameravanim letom ali delom leta zrakoplova;

80. „vidljivost iz pilotske kabine“ pomeni vidljivost naprej iz pilotske kabine zrakoplova med letom;

81. ►C1 „napoved“ pomeni navedbo pričakovanih meteoroloških razmer za določen čas ali obdobje in za določeno območje ali del zračnega prostora; ◄

82. „vidljivost pri tleh“ pomeni vidljivost na letališču, kot jo sporočijo pooblaščeni opazovalec ali avtomatski sistemi;

83. „smer letenja“ pomeni smer, v katero je obrnjena vzdolžna os zrakoplova, običajno je izražena v stopinjah glede na sever (pravi, magnetni, na kompasu ali koordinatni mreži);

84. ►M3 „relativna višina“ pomeni navpično razdaljo do ravni, točke ali predmeta, ki se upošteva kot točka, izmerjena od določene osnove; ◄

85. „helikopter“ pomeni zrakoplov, težji od zraka, ki dobi med letom vzgon v zraku predvsem zaradi reakcije zraka na enega ali več rotorjev, ki jih poganja motor, na ►C1 na pretežno navpičnih oseh; ◄

86. „zračni prostor nad odprtim morjem“ pomeni zračni prostor zunaj kopnega in teritorialnih morij, kot je določen v Konvenciji Združenih narodov o pomorskem pravu (Montego Bay, 1982);

87. „IFR“ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil instrumentalnega letenja;

▼B

88. „let IFR“ pomeni let, ki se izvaja v skladu s pravili instrumentalnega letenja;

89. „IMC“ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje instrumentalnih meteoroloških razmer;

▼M2

89a. „operacija instrumentalnega prileta“ pomeni prilet in pristanek z uporabo instrumentov za navigacijsko vodenje na podlagi postopka instrumentalnega prileta. Obstajata dve metodi za izvršitev operacije instrumentalnega prileta:

(a) dvodimenzionalna (2D) operacija instrumentalnega prileta z uporabo izključno stranskega navigacijskega vodenja in

(b) tridimenzionalna (3D) operacija instrumentalnega prileta z uporabo stranskega in vertikalnega navigacijskega vodenja;

▼B

90. ►M3 „postopek instrumentalnega prileta (IAP)“ pomeni vrsto vnaprej določenih manevrov z uporabo instrumentov za letenje, z določeno varno višino nad ovirami, od točke začetnega prileta ali po potrebi od začetka določene poti prihoda do točke, s katere je mogoče opraviti pristanek, in nato, če pristanek ni bil opravljen, do položaja, na katerem se uporabljajo merila čakanja ali rutna merila varne višine nad ovirami. Postopki za instrumentalni prilet so razvrščeni v: ◄

▼M2

(a) postopek nenatančnega prileta (NPA). Postopek instrumentalnega prileta, zasnovan za operacije 2D instrumentalnega prileta tipa A;

(b) postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV). Postopek instrumentalnega prileta z navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN), zasnovan za operacije 3D instrumentalnega prileta tipa A;

(c) postopek za natančni prilet (PA) Postopek instrumentalnega prileta, ki temelji na navigacijskih sistemih (ILS, MLS, GLS in SBAS kategorije I), zasnovan za operacije 3D instrumentalnega prileta tipa A ali B;

▼B

91. „instrumentalne meteorološke razmere (IMC)“ pomenijo meteorološke razmere, izražene z vidljivostjo, oddaljenostjo od oblakov in ►C1 bazo oblačnega pokrova, ◄ ki so manjše od minimumov, določenih za vizualne meteorološke razmere;

92. „pristajalno območje“ pomeni del območja gibanja, ki je namenjen za pristajanje ali vzletanje zrakoplovov;

93. „nivo“ pomeni splošni izraz, ki se nanaša na vertikalni položaj zrakoplova med letom in ima več pomenov: ►C1 relativna višina, absolutna višina ali nivo letenja; ◄

94. „►C1 manevrska površina ◄“ pomeni del letališča, ki se uporablja za vzlet, pristajanje in vožnjo zrakoplova po tleh, razen letaliških ploščadi;

▼M2

94a. „najmanjša količina goriva“ je izraz, ki opisuje stanje, ko je količina goriva zrakoplova dosegla raven, ko mora zrakoplov takoj pristati na določenem aerodromu in dodatna zamuda ni sprejemljiva;

▼B

95. „način (SSR)“ pomeni običajni identifikator za določene funkcije spraševalnih signalov, ki jih oddaja spraševalnik SSR. V Prilogi 10 ICAO so navedeni štirje načini: način A, C, S in intermodalni;

▼M2

95a. „model zrakoplova“ pomeni zrakoplov brez posadke, razen zrakoplovov igrač, z obratovalno maso, ki ne presega omejitev, ki jih predpiše pristojni organ, zmore zdržema leteti v ozračju in se uporablja izključno za razstavljanje ali rekreacijske dejavnosti;

95b. „gorato območje“ pomeni območje s spreminjajočim se profilom terena, pri čemer spremembe nadmorske višine terena presegajo 900 m (3 000 čevljev) na razdalji 18,5 km (10,0 nm);

▼B

96. „območje gibanja“ pomeni del letališča, ki se uporablja za vzlet, pristajanje in vožnjo zrakoplova po tleh ter obsega ►C1 manevrske površine ◄ in letališko(-e) ploščad(-i);

97. „noč“ pomeni ure med koncem večernega civilnega mraka in začetkom jutranjega civilnega mraka. Civilni mrak se konča zvečer, ko je središče sončnega diska 6 stopinj pod obzorjem, in začne zjutraj, ko je središče sončnega diska 6 stopinj pod obzorjem;

98. „ovira“ pomeni vse nepremične (začasne ali stalne) in premične predmete ali dele predmetov, ki:

(a) so postavljeni na območju, ki je namenjeno premikanju zrakoplova po površini, ali

▼C1

(b) se razprostirajo nad določeno površino, ki je namenjena varovanju zrakoplova med letom, ali

(c) stojijo zunaj teh določenih površin in so ocenjeni kot nevarni za zračno navigacijo;

▼B

99. ►C1 „kraj operacije“ pomeni kraj, ki ga izbere operator ali vodja zrakoplova za pristajanje, vzletanje in/ali dvigovanje; ◄

100. „vodja zrakoplova“ pomeni pilota, ►C1 ki ga operator ◄ ali, v splošnem letalstvu, lastnik imenuje za vodjo in je odgovoren za varno izvedbo leta;

101. „tlačna višina“ pomeni atmosferski tlak, izražen v obliki absolutne višine, ki ustreza navedenemu tlaku v standardni atmosferi, opredeljeni v delu 1 Priloge 8 k Čikaški konvenciji;

102. ►C1 „problematična uporaba substanc“ pomeni uporabo ene ali več psihoaktivnih substanc, ki jih uporablja osebje v letalstvu tako, da: ◄

(a) pomenijo neposredno nevarnost za uporabnika ali ogrožajo življenje, zdravje ali dobro počutje drugih in/ali

(b) povzročajo ali poslabšujejo poklicni, socialni, duševni ali telesni problem ali motnjo;

103. „prepovedano območje“ pomeni zračni prostor opredeljenih dimenzij nad kopnim ali teritorialnimi vodami države, v katerem je promet zrakoplovov prepovedan;

▼M1

104. ►C2 „psihoaktivne substance“ ◄ pomeni alkohol, opioide, kanabinoide, pomirjevala in hipnotike, kokain, druge psihotropne snovi, halucinogene in hlapna razredčila, izključena pa sta kofein in tobak;

▼B

105. „radar“ pomeni radijsko napravo za zaznavanje, ki zagotavlja informacije o oddaljenosti, azimutu in/ali višini predmetov;

106. „območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ)“ pomeni zračni prostor opredeljenih dimenzij, v katerem je obvezno imeti in uporabljati radijsko opremo;

107. ►C1 „radionavigacijska storitev“ pomeni storitev, ki zagotavlja informacije za vodenje ali podatke o položaju za učinkovito in varno upravljanje zrakoplovov s pomočjo enega ali več radionavigacijskih sredstev; ◄

108. „radiotelefonija“ pomeni obliko radijske komunikacije, ki je namenjena zlasti izmenjavi informacij v obliki govora;

109. ►M3 „ponavljalni načrt leta“ pomeni načrt leta za serijo posameznih letov, ki se pogosto ponavljajo in se opravljajo redno z istimi osnovnimi značilnostmi; načrt predloži operator, da ga enote služb zračnega prometa shranijo in večkrat uporabijo; ◄

110. „točka javljanja“ pomeni določeno geografsko lokacijo, glede na katero se lahko sporoča položaj zrakoplova;

111. ►M3 „omejeno območje“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij nad kopnim ali teritorialnimi vodami države, v katerem je letenje zrakoplovov omejeno v skladu z določenimi pogoji; ◄

112. „►C1 odsek poti letenja ◄“ pomeni pot ali del poti, ki se običajno preleti brez vmesnega postanka;

113. „vzletno-pristajalna steza“ pomeni določeno pravokotno ►C1 območje na kopenskem letališču, ◄ pripravljeno za pristajanje in vzletanje zrakoplovov;

▼M2

114. „mesto čakanja pred vzletno-pristajalno stezo“ pomeni označeno mesto za varovanje vzletno-pristajalne steze, ravnine razmejitve od ovir ali kritičnega/občutljivega območja instrumentnega pristajalnega sistema (ILS)/mikrovalovnega pristajalnega sistema (MLS), kjer se zrakoplovi, ki vozijo po tleh, in vozila ustavijo in čakajo, razen če jim aerodromski kontrolni stolp ne dovoli drugače;

▼B

115. ►C1 „vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR)“ pomeni razdaljo, pri kateri pilot zrakoplova na sredinski črti vzletno-pristajalne steze lahko vidi talne oznake na stezi ali luči, ki označujejo stezo ali njeno sredinsko črto; ◄

▼M2

116. „osebje, ki opravlja varnostno pomembne naloge“ pomeni osebe, ki lahko ogrozijo varnost v letalstvu, če neustrezno opravljajo svoje naloge in funkcije, vključno s člani posadke, osebjem za vzdrževanje zrakoplovov, osebjem za operacije na aerodromu, osebjem za reševalne, gasilske in vzdrževalne dejavnosti, osebjem, ki mu je dovoljen vstop brez spremstva na območje gibanja zrakoplovov, in kontrolorji zračnega prometa;

▼B

117. ►M3 „jadralno letalo“ pomeni zrakoplov, težji od zraka, ki dobi vzgon med letom z aerodinamično reakcijo zraka na nepremične dvižne površine in katerega prosti let ni odvisen od motorja, vključno z zmaji, jadralnimi padali in drugimi primerljivimi plovili; ◄

118. „sekundarni nadzorni radar (SSR)“ pomeni nadzorni radarski sistem, ki uporablja oddajnike/sprejemnike (spraševalnike) in radarske odzivnike;

119. ►C1 „informacije SIGMET“ pomenijo informacije, ki jih izda meteorološka služba bdenja v zvezi z nastankom ali pričakovanim nastankom določenih vremenskih pojavov na poti, ki lahko vplivajo na varnost operacij zrakoplovov; ◄

120. ►M3 „signalno območje“ pomeni območje na letališču, ki se uporablja za prikaz talnih signalov; ◄

121. „pomembna točka“ pomeni določeno geografsko lokacijo, ki se uporablja za ►C1 opredelitev poti ATS ◄ ali poti leta zrakoplova ter za druge navigacijske namene in namene ATS;

122. „posebni let VFR“ pomeni let VFR z dovoljenjem kontrole zračnega prometa za letenje v ►C1 kontrolirani coni ◄ v meteoroloških razmerah, ki so slabše od VMC;

123. „zablodeli zrakoplov“ pomeni zrakoplov, ki se je precej oddaljil od načrtovane smeri letenja ali sporoči, da se je izgubil;

124. „nadzorni radar“ pomeni radarsko napravo, ki se uporablja za določanje položaja zrakoplova glede na oddaljenost in azimut;

125. ►C1 „vožnja po tleh“ pomeni gibanje zrakoplova po površini letališča ali kraja operacije z lastno močjo, razen vzleta in pristanka; ◄

126. ►C1 „vozna steza“ pomeni določeno pot na kopenskem letališču, namenjeno gibanju zrakoplovov po tleh in povezovanju enega dela letališča z drugim, ki obsega:

(a) vozna steza do parkirnih mest za zrakoplove pomeni del letališke ploščadi, ki je določena za vozno stezo in namenjena le dostopu do parkirnih mest za zrakoplove;

(b) ►M3 vozna steza na letališki ploščadi pomeni del sistema voznih stez, ki je na letališki ploščadi in je namenjen zagotavljanju vozne poti po ploščadi; ◄

▼B

(c) ►M3 vozna steza za hitri izhod pomeni vozno stezo, ki je pod ostrim kotom povezana z vzletno-pristajalno stezo in načrtovana tako, da letalom, ki so pristala, omogoča zavijanje pri hitrostih, večjih od tistih, ki se dosegajo na drugih izhodnih voznih stezah, s čimer se skrajša čas zasedenosti vzletno-pristajalne steze; ◄ ◄

127. ►M3 „ozemlje“ pomeni kopenska območja in pripadajoče teritorialne vode, ki so pod suverenostjo, oblastjo, zaščito ali mandatom države; ◄

128. „prag“ pomeni začetek dela vzletno-pristajalne steze, ki se uporablja za pristajanje;

129. „skupni predviden porabljeni čas“ pomeni:

(a) ►M3 za lete IFR je to predvideni čas, potreben od vzleta do prihoda nad imenovano točko, ki je določena z navigacijskimi sredstvi in na kateri naj bi se predvidoma začel postopek za instrumentalni prilet ali, če ni navigacijskega sredstva, povezanega z namembnim letališčem, čas, potreben za prihod nad namembno letališče; ◄

(b) za lete VFR je to predvideni čas, potreben od vzleta do prihoda nad namembno letališče;

▼M2

129a. „zrakoplov igrača“ pomeni zrakoplov brez posadke, ki je, izključno ali ne, zasnovan ali namenjen temu, da se z njim igrajo otroci do 14. leta starosti;

▼B

130. „sled letenja“ pomeni projekcijo poti zrakoplova na površini zemlje, katere smer je na kateri koli točki poti običajno izražena v stopinjah glede na sever (pravi, magnetni ali na koordinatni mreži);

131. „nasvet za izogibanje prometu“ pomeni nasvet, ki ga zagotovi enota služb zračnega prometa, ►C1 s katerim opredeli ◄ manevre, ki pomagajo pilotu preprečiti trčenje;

132. „prometne informacije“ pomenijo informacije, ki jih izda enota služb zračnega prometa, da opozori pilota na drugi znan ali opažen zračni promet, ki je lahko blizu položaja ali načrtovane poti leta, in mu pomaga preprečiti trčenje;

133. „točka prenosa kontrole“ pomeni določeno točko na poti leta zrakoplova, na kateri se odgovornost zagotavljanja storitve kontrole zračnega prometa prenese z ene kontrolne enote ali kontrolnega mesta na drugo;

134. „absolutna višina prehoda“ pomeni absolutno višino, na kateri ali pod katero se vertikalni položaj zrakoplova nadzoruje s sklicevanjem na absolutne višine;

135. „nivo prehoda“ pomeni najnižji nivo letenja, ki je na voljo za uporabo nad absolutno višino prehoda;

▼B

136. „območje obvezne uporabe radarskega odzivnika (TMZ)“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij, v katerem je obvezno imeti in uporabljati radarske odzivnike za sporočanje tlačne višine;

137. „neznani zrakoplov“ pomeni zrakoplov, ki je bil opažen ali za katerega je bilo sporočeno, da leti v nekem območju, njegova identiteta pa ni bila ugotovljena;

138. „prosto leteči balon brez posadke“ pomeni zrakoplov, lažji od zraka, ki ga ne poganja motor, je brez posadke in je v prostem letu;

139. „VFR“ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil vizualnega letenja;

140. „let VFR“ pomeni let, ki se izvaja v skladu s pravili vizualnega letenja;

141. „vidljivost“ pomeni vidljivost za letalske namene, ki je večja od:

(a) ►M3 največje razdalje, na kateri se lahko vidi in prepozna črn predmet primernih dimenzij na svetlem ozadju, ki je postavljen blizu tal; ◄

▼C1

(b) največje razdalje, na kateri se lahko vidijo in prepoznajo luči svetilnosti okoli 1 000 kandel na neosvetljenem ozadju;

▼B

142. ►C1 „vizualne meteorološke razmere“ pomenijo meteorološke razmere, izražene z vidljivostjo, oddaljenostjo od oblakov in baze oblačnega pokrova, ki so enake določenim minimumom ali boljše od njih; ◄

143. „VMC“ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje vizualnih meteoroloških razmer.

Člen 3

Izpolnjevanje določb

Države članice zagotovijo skladnost s skupnimi pravili in določbami iz Priloge k tej uredbi brez poseganja v določbe o prožnosti iz člena 14 Uredbe (ES) št. 216/2008 in varovalne ukrepe iz člena 13 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Člen 4

Izjeme za posebne operacije

▼M2

1. Pristojni organi lahko na lastno pobudo ali na zahtevo zadevnih subjektov tem posameznim subjektom ali kategorijam subjektov odobrijo izjeme od katere koli zahteve iz te uredbe za naslednje dejavnosti v javnem interesu in usposabljanje, ki je potrebno za varno izvajanje teh dejavnosti:

▼B

(a) policijske in carinske misije;

(b) misije za nadzor in sledenje prometa;

(c) misije za nadzor okolja, ki jih izvajajo javni organi ali se izvajajo v imenu javnih organov;

(d) iskanje in reševanje;

(e) ►C1 medicinski leti; ◄

(f) evakuacije;

(g) gašenje požara;

▼B

(h) izjeme, ki so potrebne za zagotavljanje varnosti letov za voditelje držav, ministre in ►C1 primerljive državne funkcionarje ◄.

2. Pristojni organ, ki dovoli te izjeme, obvesti Evropsko agencijo za varnost v letalstvu o vrsti izjem najpozneje dva meseca po odobritvi izjeme.

3. Ta člen ne posega v člen 3 in se lahko uporablja v primerih, kadar dejavnosti iz odstavka 1 ni mogoče izvajati kot operativni zračni promet ali kadar za te dejavnosti drugače ne bi veljale določbe o prožnosti iz te uredbe.

▼M2

Ta člen prav tako ne posega v operativne minimume za helikopterje iz posebnih odobritev, ki jih izdajo pristojni organi v skladu s Prilogo V k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 ([1]).

▼B

Člen 5

Razlike

1. Po začetku veljavnosti te uredbe in najpozneje do datuma njene uporabnosti države članice:

(a) uradno obvestijo ICAO o preklicu prejšnjih prijavljenih razlik glede na standarde in priporočeno prakso ICAO, ki jih obravnava ta uredba, razen tistih, ki se nanašajo na ►C1 bistvene interese varnostne ◄ in obrambne politike držav članic v skladu s členom 13 Uredbe (ES) št. 549/2004;

(b) obvestijo ICAO o skupno dogovorjenih razlikah iz Dodatka k Prilogi k tej uredbi.

2. ►C1 V skladu s Prilogo 15 k Čikaški konvenciji vsaka država članica v svojem zborniku letalskih informacij objavi skupno dogovorjene razlike, ki jih je prijavila ICAO v skladu s točko (b) odstavka 1 tega člena, ter vse druge določbe, ki so potrebne za upoštevanje zahtev lokalne zračne obrambe in varovanja v skladu s točko (a) odstavka 1 tega člena. ◄

Člen 6

Spremljanje sprememb

1. Po začetku veljavnosti te uredbe Komisija ob podpori Eurocontrola in Evropske agencije za varnost v letalstvu določi stalni postopek:

(a) da zagotovi spremljanje in analizo vseh sprememb, sprejetih v okviru Čikaške konvencije, ki so pomembne z vidika področja uporabe te uredbe, in

(b) po potrebi pripravi predloge za spremembe Priloge k tej uredbi.

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

▼B

2. Določbe člena 5 te uredbe o preklicu in prijavi razlik ter njihovi objavi v zborniku letalskih informacij in člena 7 o spremembah Priloge se uporabljajo, kot je to ustrezno.

Člen 7

Spremembe Priloge

1. Priloga se spremeni v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004.

2. Spremembe iz odstavka 1 lahko med drugim vključujejo tudi spremembe, ki so potrebne za zagotovitev skladnosti zakonskih določb med prihodnjo razširitvijo te uredbe, da bo poleg Priloge 2 vsebovala ustrezne določbe tudi iz ostalih prilog in dokumentov ICAO ali spremembe, ki izhajajo iz posodobitev navedenih prilog in dokumentov ICAO ali sprememb katerih koli drugih ustreznih uredb Unije.

Člen 8

Prehodni in dodatni ukrepi

1. Države članice, ki so pred začetkom veljavnosti te uredbe sprejele dodatne določbe, ki dopolnjujejo standard ICAO, zagotovijo skladnost teh določb s to uredbo.

2. ►C1 Za namene tega člena takšne dodatne določbe, ki dopolnjujejo standard ICAO, ne pomenijo razlike v okviru Čikaške konvencije. Države članice takšne dodatne določbe in tudi vse zahteve, o katerih odloča pristojni organ v skladu s to uredbo, objavijo v svojih zbornikih letalskih informacij. Najpozneje dva meseca po začetku veljavnosti te uredbe ali kadar sprejmejo dodatno določbo, obvestijo tudi Komisijo in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu. ◄

Člen 9

Varnostne zahteve

Po začetku veljavnosti te uredbe in brez poseganja v člen 7 države članice zaradi ohranitve ali povečanja obstoječih ravni varnosti zagotovijo, da se v okviru postopka upravljanja varnosti, ki obravnava vse vidike izvajanja te uredbe, pred dejanskimi spremembami postopkov, ki so veljali prej, izvede varnostna ocena načrta izvajanja, vključno z opredelitvijo nevarnosti, oceno in zmanjšanjem tveganj. Takšno zmanjšanje tveganj lahko vključuje uporabo člena 3.

Člen 10

Spremembe uredb (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 1265/2007, (EU) št. 255/2010 in Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011

1. Uredba (ES) št. 730/2006 se spremeni:

(a) člen 2(3) in (4) se nadomesti z naslednjim:

„3. ‚IFR‘ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil instrumentalnega letenja;

▼B

4. ‚VFR‘ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil vizualnega letenja.“

2. Uredba (ES) št. 1033/2006 se spremeni:

(a) točka 8 člena 2(2) se nadomesti z naslednjim:

„8. ‚IFR‘ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil instrumentalnega letenja.“;

(b) člen 3(1) se nadomesti z naslednjim:

„1. Določbe, določene v Prilogi, veljajo za predložitev, sprejetje in razdelitev načrtov leta za vsak let, za katerega velja ta uredba, in vse spremembe ključnega elementa načrta leta v fazi pred letom v skladu s to uredbo.“;

(c) naslov in točka 1 Priloge se nadomestita z naslednjim:

„Določbe iz člena 3(1)

1. Oddelek 4 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 (*).

_____

(*) UL L 281, 13.10.2012, str. 1.“

3. Uredba (ES) št. 1794/2006 se spremeni:

(a) člen 2(c) in (d) se nadomesti z naslednjim:

„(c) ‚IFR‘ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil instrumentalnega letenja;

(d) ‚VFR‘ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil vizualnega letenja.“

4. Uredba (ES) št. 1265/2007 se spremeni:

(a) člen 2(5) se nadomesti z naslednjim:

„5. ‚leti, ►C1 izvedeni v skladu ◄ s pravili vizualnega letenja‘ (leti VFR) pomenijo vsak let, ki se izvaja v skladu s pravili vizualnega letenja;“.

5. Uredba (EU) št. 255/2010 se spremeni:

(a) člen 2(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. ‚IFR‘ pomeni oznako, ki se uporablja za označevanje pravil instrumentalnega letenja;“.

6. Izvedbena uredba (EU) št. 1035/2011 se spremeni:

(a) sklic na „Prilogo 2 o pravilih letenja (10. izdaja iz julija 2005)“ v točki 4(a) Priloge II se nadomesti s sklicem na „Izvedbeno uredbo (EU) št. 923/2012“;

▼B

(b) sklic na „Prilogo 11 o službah zračnega prometa (13. izdaja iz julija 2001, vključno z vsemi spremembami do št. 47-B)“ v točki 4(c) Priloge II se spremeni tako, da se na koncu navedenega stavka doda „in po potrebi Izvedbeno uredbo (EU) št. 923/2012“;

(c) sklic na „Prilogo 11 o službah zračnega prometa (13. izdaja iz julija 2001, vključno z vsemi spremembami do št. 47-B)“ v točki 2(b) Priloge III se spremeni tako, da se na koncu navedenega stavka doda „in po potrebi Izvedbeno uredbo (EU) št. 923/2012“.

Člen 11

Začetek veljavnosti

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 4. decembra 2012.

2. Države članice se lahko z odstopanjem od drugega pododstavka odstavka 1 odločijo, da določb te uredbe ne bodo uporabljale do 4. decembra 2014.

Kadar država članica uporabi to možnost, v skladu s členom 12(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 obvesti Komisijo in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu ter navede razloge za navedeno odstopanje, trajanje odstopanja ter predviden in ustrezen časovni načrt za izvajanje te uredbe.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼B

PRILOGA

PRAVILA LETENJA

ODDELEK 1

Letenje nad odprtim morjem

SERA.1001 Splošno

(a) Za let nad odprtim morjem se brez izjem uporabljajo pravila iz Priloge 2 k Čikaški konvenciji. Zaradi stalnosti in nemotenega delovanja služb zračnega prometa, zlasti znotraj funkcionalnih blokov zračnega prostora, se lahko v zračnem prostoru nad odprtimi morji uporabljajo določbe Priloge 11 k Čikaški konvenciji na način, ki je skladen z načinom uporabe navedenih določb nad ozemljem držav članic. To ne vpliva na delovanje državnih zrakoplovov v skladu s členom 3 Čikaške konvencije. To tudi ne posega v odgovornosti držav članic, da v ►C1 območjih z informacijami za letenje, ◄ v katerih so v skladu z regionalnimi sporazumi o zračnem prometu ICAO odgovorne za zagotavljanje služb zračnega prometa, zagotovijo, da se operacije zrakoplovov izvajajo na varen, hiter in učinkovit način.

(b) Za tiste dele odprtih morij, za katere je država članica v skladu z regionalnim sporazumom o zračnem prometu ICAO sprejela odgovornost za zagotavljanje storitev zračnega prometa, država članica imenuje izvajalca ATS za izvajanje navedenih storitev.

ODDELEK 2

Veljavnost in skladnost

▼M2

SERA.2001 Predmet urejanja

Ta priloga brez poseganja v točko SERA.1001 zgoraj, v skladu s členom 1, obravnava zlasti uporabnike zračnega prostora in zrakoplove, ki:

a) letijo v Unijo, znotraj Unije ali iz Unije;

b) imajo nacionalnost in registrske oznake države članice Unije ter izvajajo lete v katerem koli zračnem prostoru na način, da ne kršijo pravil, ki jih je objavila država, pristojna za ozemlje preleta.

Ta priloga obravnava tudi delovanje pristojnih organov držav članic, izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa (ANSP), upravljavcev aerodromov in ustreznega osebja na zemlji, ki je vključeno v operacije zrakoplovov.

▼B

SERA.2005 Skladnost s pravili letenja

Delovanje zrakoplova med letom, na letališkem območju gibanja ali ►C1 kraju operacije ◄ je skladno s splošnimi pravili, veljavnimi lokalnimi določbami, med letom pa tudi dodatno s:

(a) pravili vizualnega letenja ali

(b) pravili instrumentalnega letenja.

SERA.2010 Odgovornosti

(a) Odgovornost vodje zrakoplova

▼M3

Vodja zrakoplova je ne glede na to, ali upravlja komande ali ne, odgovoren za delovanje zrakoplova v skladu s to uredbo, vendar lahko od teh pravil odstopa v razmerah, v katerih je takšno odstopanje iz varnostnih razlogov nujno potrebno.

▼B

(b) ►C1 Aktivnosti pred letom

Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznani z vsemi razpoložljivimi informacijami, ki so primerne za predvideno operacijo. Aktivnosti pred letom za lete, ki niso v bližini letališča, in za vse lete IFR vključujejo skrbno preučitev razpoložljivih aktualnih vremenskih poročil in napovedi, pri čemer upošteva potrebe po gorivu in alternativne ukrepe, če leta ni mogoče dokončati, kot je bil načrtovan. ◄

SERA.2015 ►C1 Pristojnost vodje zrakoplova

Vodja zrakoplova ima v času izpolnjevanja svojih dolžnosti najvišjo pristojnost za upravljanje zrakoplova. ◄

SERA.2020 ►C1 Problematična uporaba psihoaktivnih substanc

Nobena oseba, katere funkcija je nujna za varnost letenja (osebje, ki opravlja varnostno pomembne naloge), ne opravlja te funkcije, kadar je pod vplivom katere koli psihoaktivne substance, zaradi katere je njena sposobnost za delo zmanjšana. Nobena takšna oseba ni vpletena v nikakršno problematično uporabo substanc. ◄

ODDELEK 3

Splošna pravila in izogibanje trčenjem

POGLAVJE 1

Varstvo oseb in lastnine

SERA.3101 Malomarno ali brezbrižno upravljanje zrakoplova

Zrakoplov se ne upravlja na malomaren ali brezbrižen način, ki bi ogrožal življenje ali lastnino drugih.

SERA.3105 ►C1 Minimalne relativne višine ◄

▼M3

Razen ko je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali izjemoma z dovoljenjem pristojnega organa, zrakoplovi ne letijo nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali nad množico ljudi na prostem, razen na takšni relativni višini, ki bo v primeru nastale nevarnosti omogočila pristanek zrakoplova brez bistvenega ogrožanja oseb ali lastnine na tleh. Minimalne relativne višine za lete VFR so določene v SERA.5005(f), minimalni nivoji za lete IFR pa so določene v SERA.5015(b).

▼B

SERA.3110 ►C1 Nivoji potovalnega leta

Nivoji potovalnega leta, na katerih je treba izvajati let ali del leta, so opredeljeni kot: ◄

(a) nivoji letenja za lete na najnižjem uporabnem nivoju letenja ali nad njim ali, kadar je to primerno, nad absolutno višino prehoda;

(b) absolutne višine za lete pod najnižjim uporabnim nivojem letenja ali, kadar je to primerno, na absolutni višini prehoda ali pod njo.

SERA.3115 Metanje ali pršenje

Metanje ali pršenje iz zrakoplova med letom se izvaja le v skladu z:

(a) zakonodajo Unije ali, če je to ustrezno, nacionalno zakonodajo za operacije zrakoplovov, ki jih urejajo države članice, ter

(b) navedbami katerih koli ustreznih informacij, nasvetov in/ali dovoljenja ustrezne enote ►C1 služb zračnega prometa. ◄

▼B

SERA.3120 Vleka

Zrakoplov lahko vleče drugi zrakoplov ali drugi predmet le v skladu z:

(a) zakonodajo Unije ali, če je to ustrezno, nacionalno zakonodajo za operacije zrakoplovov, ki jih urejajo države članice, ter

(b) navedbami katerih koli ustreznih informacij, nasvetov in/ali dovoljenja ustrezne enote ►C1 služb zračnega prometa. ◄

SERA.3125 Spusti s padalom

Spusti s padalom, razen zasilnih spustov, se lahko izvajajo le v skladu z:

(a) zakonodajo Unije ali, če je to ustrezno, nacionalno zakonodajo za operacije zrakoplovov, ki jih urejajo države članice, ter

(b) navedbami katerih koli ustreznih informacij, nasvetov in/ali dovoljenja ustrezne enote ►C1 služb zračnega prometa. ◄

SERA.3130 Akrobatski let

Akrobatski leti se izvajajo le v skladu z:

(a) zakonodajo Unije ali, če je to ustrezno, nacionalno zakonodajo za operacije zrakoplovov, ki jih urejajo države članice, ter

(b) navedbami katerih koli ustreznih informacij, nasvetov in/ali dovoljenja ustrezne enote ►C1 služb zračnega prometa. ◄

SERA.3135 Formacijski leti

▼C1

Formacijski let zrakoplovov ni dovoljen, razen če se o tem predhodno dogovorijo vodje zrakoplovov, ki sodelujejo pri letu, in je, kadar gre za formacijski let v kontroliranem zračnem prostoru, v skladu s pogoji, ki jih predpiše pristojni organ. Ti pogoji vključujejo:

(a) eden od vodij zrakoplovov je imenovan za vodjo leta;

(b) z vidika navigacije in sporočanja položaja formacija deluje kot posamezni zrakoplov;

(c) za razdvajanje med zrakoplovi v letu so odgovorni vodja leta in vodje drugih zrakoplovov v letu, vključevati pa mora obdobja prehoda, ko zrakoplovi manevrirajo, da bi dosegli lastno razdvajanje v formaciji, ter med združevanjem in razdruževanjem, in

(d) za državne zrakoplove je določena največja bočna, vzdolžna in vertikalna razdalja med vsakim zrakoplovom in vodjo leta v skladu s Čikaško konvencijo. Pri drugih zrakoplovih vsak zrakoplov ohranja razdaljo od vodje leta, ki ni večja od 1 km (0,5 nm) bočno in vzdolžno ter 30 m (100 čevljev) vertikalno.

▼B

SERA.3140 Prosto leteči baloni brez posadke

Prosto leteči balon brez posadke se upravlja tako, da čim manj ogroža osebe, lastnino ali druge zrakoplove, ter v skladu s pogoji, ki so določeni v Dodatku 2.

▼B

SERA.3145 Prepovedana območja in omejena območja

▼C1

Zrakoplov ne leti v prepovedanem ali omejenem območju, katerega podrobnosti so bile pravilno objavljene, razen v skladu s pogoji omejitev ali z dovoljenjem države članice, nad ozemljem katere so območja določena.

▼B

POGLAVJE 2

Preprečevanje trčenj

SERA.3201 Splošno

▼C1

Nobena določba v tej uredbi vodje zrakoplova ne razreši odgovornosti za sprejetje ukrepov, ki bodo najbolje preprečili trke, vključno z manevri za preprečevanje trkov, ki temeljijo na navodilih za izogibanje trčenj v zraku, zagotovljenih z opremo ACAS.

▼B

SERA.3205 Neposredna bližina

▼C1

Zrakoplov ne leti v takšni neposredni bližini drugega zrakoplova, ki bi lahko povzročila nevarnost trka.

▼B

SERA.3210 Prednost

(a) Zrakoplov, ki ima prednost, ohranja svojo smer leta in hitrost.

(b) Zrakoplov, ki opazi, da je manevrska sposobnost drugega zrakoplova zmanjšana, da temu zrakoplovu prednost.

(c) Zrakoplov, ki ga pravila, navedena v nadaljevanju, zavezujejo, da se mora umakniti drugemu zrakoplovu, se izogne prečkanju nad, pod ali pred drugim zrakoplovom, razen če prečka na varni razdalji in upošteva učinek vrtinčne sledi zrakoplova.

1. *Čelno približevanje.* Kadar se dva zrakoplova približujeta čelno ali približno čelno in obstaja nevarnost trka, vsak zrakoplov spremeni svojo smer leta v desno.

2. ►M3 *Približevanje.* Kadar se dva zrakoplova približujeta na približno enakem nivoju, ima prednost zrakoplov na desni strani, razen v naslednjih primerih: ◄

(i) zrakoplovi z motorjem, težji od zraka, dajo prednost zračnim ladjam, jadralnim letalom in balonom;

(ii) zračne ladje dajo prednost jadralnim letalom in balonom;

(iii) jadralna letala dajo prednost balonom;

(iv) zrakoplovi z motorjem dajo prednost zrakoplovom, pri katerih se opazi, da vlečejo druge zrakoplove ali predmete.

3. *Prehitevanje.* Prehitevajoči zrakoplov je zrakoplov, ki se približuje drugemu zrakoplovu od zadaj po črti, ki je glede na simetrično raven prehitevanega zrakoplova pod kotom, manjšim od 70 stopinj, kar pomeni, da je glede na drugi zrakoplov v takšnem položaju, da ponoči ne bi mogel videti navigacijskih luči tega zrakoplova niti na levem niti na desnem boku. Prehitevani zrakoplov ima prednost in prehitevajoči zrakoplov se, ne glede na to, ali se vzpenja, spušča ali je v vodoravnem letu, umakne drugemu zrakoplovu tako, da spremeni smer leta v desno, pri čemer to upošteva tudi pri vsaki naknadni spremembi relativnih položajev obeh zrakoplovov, dokler ni končal prehitevanja in je v prostem območju.

(i) *Prehitevanje jadralnih letal*. Jadralno letalo, ki prehiteva drugo jadralno letalo, lahko spremeni svojo smer v desno ali levo.

▼B

4. *Pristajanje.* Zrakoplov, ki je v letu ali izvaja operacije na zemlji ali vodi, da prednost zrakoplovu, ki pristaja ali je v zaključnih fazah prileta za pristanek.

(i) ►M3 Če se dva ali več zrakoplovov, težjih od zraka, približuje letališču ali kraju operacije, da bi pristali, zrakoplov, ki je na višjem nivoju, da prednost zrakoplovu, ki je na nižjem nivoju, vendar ta tega pravila ne izkoristi za to, da bi se vrinil pred drug zrakoplov, ki je v zaključnih fazah prileta za pristanek, ali ga prehitel. Kljub temu zrakoplovi z motorjem, težji od zraka, dajo prednost jadralnim letalom. ◄

(ii) *Zasilni pristanek.* Zrakoplov, ki opazi, da mora drugi zrakoplov zasilno pristati, da prednost temu zrakoplovu.

5. ►C1 *Vzletanje*. Zrakoplov, ki vozi po manevrskih površinah letališča, da prednost zrakoplovu, ki vzleta ali se pripravlja na vzlet. ◄

(d) ►C1 Premikanje zrakoplova, ◄ oseb in vozil po zemeljski površini

1. V primeru nevarnosti trčenja dveh zrakoplovov, ki vozita po tleh na območju gibanja na letališču ali ►C1 podobnem delu kraja operacije, ◄ velja naslednje:

(i) kadar se dva zrakoplova približujeta čelno ali približno čelno, se oba ustavita ali, če je to mogoče, spremenita smer vožnje v desno, da se tako ohrani varnostna razdalja;

(ii) ►M3 kadar se poti dveh zrakoplovov približujeta, ima prednost tisti zrakoplov, ki je na desni strani; ◄

(iii) zrakoplov, ki ga prehiteva drugi zrakoplov, ima prednost, prehitevajoči zrakoplov pa ohrani ►C1 varnostno razdaljo do drugega zrakoplova. ◄

2. ►C1 Na kontroliranem letališču zrakoplov, ki vozi po manevrskih površinah, ustavi in počaka na vseh mestih čakanja pred vzletno-pristajalno stezo, razen če je letališki kontrolni stolp izdal izrecno dovoljenje za vstop na vzletno-pristajalno stezo ali prečkanje steze. ◄

3. Zrakoplov, ki vozi po ►C1 manevrskih površinah ◄, ustavi in počaka pri vseh osvetljenih prečkah za ustavljanje, vožnjo lahko nadaljuje v skladu s točko 2, ko luči ugasnejo.

4. Gibanje oseb in vozil na letališčih

(i) Gibanje oseb ali vozil, vključno z vlečenimi zrakoplovi, na ►C1 manevrskih površinah ◄ letališča po potrebi nadzoruje letališki kontrolni stolp, da se prepreči nevarnost zanje ali za zrakoplove, ki pristajajo, vozijo po tleh ali vzletajo.

(ii) V razmerah, ko se uporabljajo postopki pri zmanjšani vidljivosti:

(A) ►C1 se osebe in vozila, ki delujejo na manevrskih površinah letališča, omejijo na najnujnejše, posebna pozornost pa se nameni zahtevam za zavarovanje površine (površin), pomembne(-ih) za sistem ILS/MLS, kadar se izvajajo natančne instrumentalne operacije kategorij II ali III; ◄

▼B

(B) izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa (ANSP) v skladu z določbami iz točke (iii) določi minimalno razdvajanje med vozili in zrakoplovi, ki vozijo po tleh, kar potrdi pristojni organ ob upoštevanju razpoložljivih sredstev;

(C) če se na isti vzletno-pristajalni stezi nenehno izvajajo mešane natančne instrumentalne operacije ILS in MLS kategorij II ali III, se zavarujejo bolj restriktivna območja, ključna in občutljiva za sistem ILS ali MLS.

(iii) Intervencijskim vozilom za pomoč zrakoplovom v nevarnosti se zagotovi prednost pred vsem drugim prometom na površini.

(iv) V skladu z določbami iz točke (iii) vozila na ►C1 manevrskih površinah ◄ upoštevajo naslednja pravila:

(A) vozila in vozila, ki vlečejo zrakoplov, dajo prednost zrakoplovom, ki pristajajo, vzletajo, vozijo po tleh ali so vlečena;

(B) vozila dajo prednost drugim vozilom, ki vlečejo zrakoplov;

(C) vozila dajo prednost drugim vozilom v skladu z navodili enote služb zračnega prometa;

(D) brez poseganja v določbe iz točk (A), (B) in (C) vozila in vozila, ki vlečejo zrakoplov, upoštevajo navodila, ki jih izda letališki kontrolni stolp.

SERA.3215 Luči, ki morajo biti prižgane na zrakoplovih

(a) Razen pod pogoji, navedenimi v točki (e), so ponoči na vseh zrakoplovih med letom prižgane:

1. opozorilne bliskavice, s katerimi zrakoplov pritegne pozornost, in

▼M2

2. razen za balone, navigacijske luči, ki opazovalcu kažejo relativno pot zrakoplova. Druge luči niso prižgane, če jih je mogoče zamenjati s temi lučmi.

_____

▼B

(b) Razen pod pogoji, navedenimi v točki (e), so ponoči:

1. na vseh zrakoplovih, ki se gibljejo na območju gibanja na letališču, prižgane navigacijske luči, ki kažejo relativno pot zrakoplova opazovalcu, druge luči pa niso prižgane, če jih je mogoče zamenjati s temi lučmi;

2. ►M3 razen če so zrakoplovi mirujoči in kako drugače primerno osvetljeni, imajo na območju gibanja na letališču po možnosti prižgane luči, ki so namenjene označitvi skrajnih koncev zrakoplova; ◄

3. na vseh zrakoplovih, ki vozijo po tleh ali so vlečeni na območju gibanja na letališču, so prižgane luči, s katerimi zrakoplov pritegne pozornost, in

▼B

4. na vseh zrakoplovih na območju gibanja na letališču, katerih motorji so v teku, so prižgane luči, ki kažejo na to dejstvo.

(c) Razen pod pogoji, navedenimi v točki (e), so na vseh zrakoplovih med letom, ki so opremljeni z opozorilnimi bliskavicami zaradi izpolnjevanja zahteve (a)(1), takšne luči prižgane tudi podnevi.

(d) Razen pod pogoji, navedenimi v točki (e), so na vseh zrakoplovih:

1. ki vozijo po tleh ali so vlečeni na območju gibanja na letališču in opremljeni z opozorilnimi bliskavicami zaradi izpolnjevanja zahteve (b)(3) ali

2. ki so na območju gibanja na letališču in opremljeni z lučmi zaradi izpolnjevanja zahteve (b)(4),

takšne luči prižgane tudi podnevi.

(e) Pilotu je dovoljeno, da ugasne katere koli utripajoče luči ali zmanjša svetilnost katerih koli utripajočih luči, ki ustrezajo zahtevam iz točk (a), (b), (c) in (d), če ali bi lahko:

1. škodljivo vplivale na zadovoljivo izpolnjevanje dolžnosti ali

2. izpostavile zunanjega opazovalca škodljivemu slepljenju.

SERA.3220 Simulirani instrumentalni leti

Zrakoplov ne leti v pogojih simuliranega instrumentalnega leta, razen če:

(a) so v zrakoplovu nameščene dvojne komande, ki delujejo brez napak, in

(b) ►C1 nadzorni sedež ◄ zaseda dodatni usposobljeni pilot (v tem pravilu se imenuje varnostni pilot), da bi kot varnostni pilot pomagal osebi, ki leti v pogojih simuliranega instrumentalnega leta. Varnostnemu pilotu mora biti zagotovljena primerna vidljivost naprej in na vsako stran zrakoplova ali pa mora pristojni opazovalec, ki komunicira z varnostnim pilotom, zavzeti takšen položaj v zrakoplovu, s katerega njegovo vidno polje ustrezno dopolnjuje vidno polje varnostnega pilota.

SERA.3225 Operacija na letališču ali v bližini letališča

Zrakoplov, s katerim se upravlja na letališču ali v bližini letališča:

(a) opazuje ostali letališki promet, da se izogne trčenju;

(b) ►C1 se prilagodi ali izogne vzorcu prometa, ki ga oblikujejo operacije drugih zrakoplovov; ◄

(c) ►C1 razen balonov, naredi vse zavoje v levo, kadar se pripravlja na pristanek in po vzletu, razen če je navedeno drugače ali dobi drugačna navodila od ATC; ◄

(d) ►M3 razen balonov, pristaja in vzleta v veter, razen če varnost, konfiguracija vzletno-pristajalne steze ali upoštevanje zračnega prometa določajo, da je primernejša druga smer. ◄

▼B

SERA.3230 Operacije na vodi

(a) Kadar se dva zrakoplova ali en zrakoplov in eno plovilo približujeta drug drugemu in obstaja nevarnost trčenja, zrakoplov nadaljuje pot tako, da je posebno pozoren na obstoječe okoliščine in pogoje, vključno z omejitvami zadevnega zrakoplova ali plovila.

1. *Približevanje.* Zrakoplov, ki ima na svoji desni drugi zrakoplov ali plovilo, mu da prednost, ►C1 da ohrani varnostno razdaljo. ◄

2. *Čelno približevanje.* Zrakoplov, ki se drugemu zrakoplovu ali plovilu približuje čelno ali približno čelno, spremeni svojo smer leta v desno, da ohrani varnostno razdaljo.

3. *Prehitevanje.* Zrakoplov ali plovilo, ki ga prehiteva drugi zrakoplov, ima prednost in prehitevajoči zrakoplov spremeni svojo smer leta, da ohrani varnostno razdaljo.

4. *Pristajanje in vzletanje.* Zrakoplov, ki pristaja na vodi ali vzleta z vode, kolikor je to mogoče, ohrani varnostno razdaljo do vseh plovil in ne ovira njihove navigacije.

(b) *Luči, ki so prižgane na zrakoplovih na vodi*. Ponoči ali v drugem obdobju, ki ga predpiše pristojni organ, so na vseh zrakoplovih na vodi prižgane luči, kot zahteva Konvencija o mednarodnih predpisih za preprečevanje trčenj na morju iz leta 1972, razen če to ni izvedljivo; v tem primeru imajo prižgane luči, ki so po lastnostih in položaju čim bolj podobne tistim, ki se zahtevajo v Mednarodnih predpisih.

POGLAVJE 3

Signali

SERA.3301 Splošno

(a) Pri opazovanju ali sprejemanju katerega koli izmed signalov iz Dodatka 1 zrakoplov ukrepa tako, kot se zahteva v razlagi signala iz navedenega dodatka.

(b) ►C1 Kadar se signali iz Dodatka 1 uporabljajo, ◄ imajo pomen, ki je naveden v Dodatku. Uporabljajo se le za navedeni namen, drugi signali, s katerimi bi te signale lahko zamenjali, se ne uporabljajo.

(c) Signalist/parkirni signalist je odgovoren za zagotavljanje standardnega parkirnega signaliziranja zrakoplovom na jasen in natančen način ter z uporabo signalov, ki so prikazani v Dodatku 1.

(d) Naloge signalista/parkirnega signalista lahko opravlja le oseba, ki je usposobljena, kvalificirana in potrjena v skladu z zahtevami zakonodaje Unije in nacionalne zakonodaje.

(e) Signalist/parkirni signalist nosi razpoznavno fluorescenčno oblačilo, po katerem lahko letalska posadka ugotovi, da je oseba odgovorna za postopek parkiranja.

(f) ►M3 Vse sodelujoče letališko zemeljsko osebje za vsako signaliziranje, ki ga izvajajo podnevi, uporablja dnevne fluorescenčne palice, loparje za namizni tenis ali rokavice. Ponoči ali pri zmanjšani vidljivosti se uporabljajo razsvetljene palice. ◄

▼B

POGLAVJE 4

Čas

SERA.3401 Splošno

(a) Uporablja se univerzalni koordinirani čas (UTC), ki je izražen v urah in minutah in po potrebi v sekundah 24-urnega dne z začetkom ob polnoči.

(b) ►C1 Pred izvajanjem kontroliranega ◄ leta in po potrebi kadar koli med letom je treba preveriti čas.

(c) Kadar se pri uporabi komunikacij s podatkovno zvezo uporablja čas, je natančen na 1 sekundo glede na UTC.

(d) Čas, ki ga sporočijo službe zračnega prometa

1. Preden začne zrakoplov vožnjo po tleh za vzlet, letališki kontrolni stolpi sporočijo pilotu točen čas, razen če je bilo dogovorjeno, da pilot pridobi točni čas iz drugih virov. Enote služb zračnega prometa zrakoplovom sporočijo točen čas tudi na zahtevo. Preverjanja točnega časa se zagotovijo vsaj na najbližjo minuto.

ODDELEK 4

Načrti letov

SERA.4001 Predložitev načrta leta

(a) Informacije v zvezi z načrtovanim letom ali delom leta, ki jih je treba zagotoviti enotam služb zračnega prometa, je treba predložiti v obliki načrta leta. Izraz „načrt leta“ ima več pomenov: popolne informacije o vseh točkah, zajetih v opisu načrta leta, ki obsega celotno pot letenja, ali omejene informacije, ki se med drugim zahtevajo, če je namen pridobiti dovoljenje za manjši del leta, na primer za prečkanje zračne poti, ►C1 za vzlet s kontroliranega letališča ali za pristanek na kontroliranem letališču. ◄

(b) Načrt leta je treba predložiti pred začetkom:

1. vsakega leta ali dela leta, za katerega se zagotovi ►C1 služba kontrole zračnega prometa; ◄

2. vsakega leta IFR v zračnem prostoru s svetovalno službo;

3. ►M3 vsakega leta znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih je označil pristojni organ, da bi olajšal zagotavljanje služb informacij za letenje, alarmnih služb in služb iskanja in reševanja; ◄

4. vsakega leta znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih je označil pristojni organ, da bi olajšal usklajevanje z ustreznimi vojaškimi enotami ali enotami služb zračnega prometa v sosednjih državah in se s tem izognil morebitni potrebi po prestrezanju zrakoplova zaradi identifikacije;

5. vsakega leta čez mednarodne meje, če zadevna država ni določila drugače;

6. ►M3 vsakega načrtovanega nočnega leta, če zapusti bližino letališča. ◄

(c) ►C1 Načrt leta je treba pred odhodom predložiti uradu službe zrakoplovnih informacij ali med letom prenesti ustrezni enoti služb zračnega prometa ali nadzorni radijski postaji zrak–zemlja, razen če so bili sklenjeni dogovori za predložitev ponavljalnih načrtov leta. ◄

▼B

(d) ►C1 ►M2 Načrt leta za vsak let, ki je načrtovan prek mednarodnih meja ali za katerega je treba zagotoviti službo kontrole zračnega prometa ali svetovalno službo zračnega prometa, se predloži vsaj šestdeset minut pred odhodom ali, če je načrt predložen med letom, v času, ki zagotavlja, da bo ustrezna enota ATS prejela načrt vsaj deset minut, preden naj bi jo zrakoplov predvidoma dosegel, razen če je pristojni organ za domače lete VFR določil krajše obdobje: ◄

1. načrtovano točko vstopa v kontrolirano območje ali območje s svetovalno službo;

2. točko prečkanja zračne poti ali zračne poti s svetovalno službo. ◄

SERA.4005 Vsebina načrta leta

(a) Načrt leta mora vsebovati informacije v zvezi s točkami, navedenimi v nadaljevanju, ki so ustrezne po mnenju pristojnega organa:

1. identifikacija zrakoplova;

2. pravila letenja in vrsta leta;

3. število in tip(-i) zrakoplova ter kategorija vrtinčne sledi;

4. oprema;

5. ►C1 odhodno letališče ali kraj operacije; ◄

6. predvideni čas začetka gibanja zrakoplova;

7. potovalna(-e) hitrost(-i);

8. ►C1 nivo(-ji) potovalnega leta; ◄

9. pot letenja;

▼C1

10. namembno letališče ali kraj operacije in skupni predvideni porabljeni čas;

11. nadomestno(-a) letališče(-a) ali kraj(-i) operacij(-e);

▼B

12. avtonomija (najdaljši čas letenja, merjen s količino goriva);

13. skupno število oseb na krovu;

14. reševalna oprema in oprema za preživetje;

15. druge informacije.

(b) ►C1 Pri načrtih letov, predloženih med letom, je navedeno odhodno letališče ali kraj operacije tisto, s katerega je mogoče po potrebi dobiti dodatne informacije v zvezi z letom. Namesto predvidenega časa začetka gibanja zrakoplova je treba zagotoviti podatek o času nad prvo točko na poti, na katero se načrt leta nanaša. ◄

SERA.4010 ►M3 Izpolnitev načrta leta ◄

▼C1

(a) Načrt leta vsebuje informacije o ustreznih točkah do vključno točke „Nadomestno(-a) letališče(-a) ali kraj(-i) operacij(-e)“, in sicer za celotno pot ali del poti letenja, za katero je načrt leta predložen.

▼C1

(b) Načrt leta vsebuje tudi informacije o vseh drugih točkah, če to predpiše pristojni organ ali če oseba, ki predloži načrt leta, meni, da je to potrebno.

▼B

SERA.4015 Spremembe načrta leta

▼C1

(a) Glede na določbe iz točke SERA.8020(b) je treba vse spremembe načrta leta, predloženega za let IFR ali VFR, ki se izvaja kot kontrolirani let, takoj ko je mogoče, sporočiti ustrezni enoti služb zračnega prometa. Za druge lete VFR je treba, takoj ko je mogoče, ustrezno enoto služb zračnega prometa obvestiti o pomembnih spremembah načrta leta.

(b) ►M3 Če so pred odhodom predložene informacije o avtonomiji (najdaljšem času letenja, merjenim s količino goriva) ali o skupnem številu oseb, ki se prevažajo na krovu, ob odhodu netočne, to pomeni bistveno spremembo načrta leta, zato jih je treba sporočiti. ◄

▼B

SERA.4020 Zaključek načrta leta

(a) Za vsak let, za katerega je bil predložen načrt leta, ki zajema celotni let ali preostali del leta do namembnega letališča, je treba ustrezni enoti služb zračnega prometa na letališču prihoda v prvem možnem trenutku po pristanku sporočiti prihod osebno, ►C1 prek radijske ali podatkovne zveze ◄ ali z drugimi sredstvi, ki jih predpiše pristojni organ.

1. Predložitev poročila o prihodu ni potrebna po pristanku na letališču, na katerem so zagotovljene službe zračnega prometa, pod pogojem, da radijska komunikacija ali vizualni signali kažejo, da je bil pristanek zaznan.

(b) Kadar je predložen načrt leta samo za del leta, ki ni preostali del leta do namembnega letališča, ga je treba na zahtevo zaključiti s primernim poročilom ustrezni enoti služb zračnega prometa.

(c) ►C1 Kadar na letališču prihoda ali kraju operacije enota služb zračnega prometa ne obstaja, je treba po potrebi prihod čim prej po pristanku in po najhitrejši možni poti sporočiti najbližji enoti služb zračnega prometa. ◄

▼C1

(d) ►M3 Kadar se ve, da so komunikacijske zmogljivosti na letališču prihoda ali kraju operacije neprimerne in nadomestne možnosti za obravnavanje poročil o prihodu na zemlji niso na voljo, je treba ukrepati po naslednjem postopku: neposredno pred pristankom zrakoplov, če je to mogoče, pošlje ustrezni enoti služb zračnega prometa obvestilo, primerljivo poročilu o prihodu, če se takšno poročilo zahteva. Običajno je treba to obvestilo poslati letalski postaji enote služb zračnega prometa, ki skrbi za področje z informacijami za letenje, v katerem leti zrakoplov. ◄

(e) Poročila o prihodu, ki jih pošljejo zrakoplovi, vsebujejo naslednje podatke:

1. identifikacija zrakoplova;

2. odhodno letališče ali kraj operacije;

3. namembno letališče ali kraj operacije (samo v primeru preusmerjenega pristanka);

4. letališče prihoda ali kraj operacije;

5. čas prihoda.

▼B

ODDELEK 5

Vizualne meteorološke razmere, pravila vizualnega letenja, posebna pravila za let VFR in pravila instrumentalnega letenja

SERA.5001 ►C1 Vidljivost VMC in najmanjša oddaljenost od oblakov

Vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in najmanjšo oddaljenost od oblakov prikazuje tabela S5-1. ◄

Tabela S5-1 (*)

Pas absolutne višine	Razred zračnega prostora	Vidljivost iz pilotske kabine	Razdalja od oblaka
Na in nad 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 čevljev) vertikalno
Pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL in nad 900 m (3 000 čevljev) AMSL ali nad 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kateri nivo je višji	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 čevljev) vertikalno
Na in pod 900 m (3 000 čevljev) AMSL ali 300 m (1 000 čevljev) nad zemljo, odvisno od tega, kateri nivo je višji	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 čevljev) vertikalno
	F G	5 km (***)	►M3 zunaj oblakov in z vidnostjo površja ◄

(*) Kadar je nivo absolutne višine prehoda nižji od 3 050 m (10 000 čevljev) nad srednjo morsko gladino (AMSL), se uporablja nivo letenja (FL) 100 namesto 10 000 čevljev.

(**) ►M3 Minimumi VMC v zračnem prostoru razreda A so vključeni kot smernice za pilote in ne pomenijo odobritve letov VFR v zračnem prostoru razreda A. ◄

(***) Kadar tako predpiše pristojni organ:

(a) je lahko zmanjšana vidljivost iz pilotske kabine, ki znaša najmanj 1 500 m, dovoljena za lete:

1. pri hitrostih največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno zaznavanje drugega prometa ali morebitnih ovir in s tem prepreči trčenje, ali

►C1 2. v okoliščinah, v katerih bi običajno obstajala majhna možnost za srečanja z drugim prometom, na primer v območjih z majhnim obsegom prometa in območjih za opravljanje dela v zraku na nizkih višinah; ◄

►M2 (b) helikopterjem se lahko dovoli letenje pri vidljivosti iz pilotske kabine, ki je manjša od 1 500 m, vendar znaša najmanj 800 m, če manevrirajo pri hitrosti, ki omogoča, da bodo pravočasno opazili drugi promet ali morebitne ovire in se izognili trčenju. ◄

SERA.5005 Pravila vizualnega letenja

▼C1

(a) Razen pri operaciji kot posebni let VFR se leti VFR izvajajo tako, da zrakoplov leti v razmerah vidljivosti in ob razdalji od oblakov, ki so enake ali boljše od razmer in razdalj, opredeljenih v tabeli S5-1.

(b) Razen v primeru pridobitve dovoljenja za posebni let VFR od enote kontrole zračnega prometa leti VFR ne vzletijo ali pristanejo na letališču znotraj kontrolirane cone ali vstopijo v cono letališkega prometa ali letališki šolski krog, kadar so sporočene meteorološke razmere na letališču slabše od naslednjih minimumov:

1. baza oblačnega pokrova je nižja od 450 m (1 500 čevljev) ali

2. vidljivost pri tleh je manjša od 5 km.

▼C1

(c) Kadar tako predpiše pristojni organ, se lahko dovolijo nočni leti VFR pod naslednjimi pogoji:

1. ob zapustitvi bližine letališča se načrt leta predloži v skladu s SERA.4001(b)(6);

2. zrakoplovi vzpostavijo in ohranijo dvosmerno radijsko komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu službe zračnega prometa, če je na voljo;

3. veljata vidljivost v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) in najmanjša oddaljenost od oblakov, ki sta prikazani v tabeli S5-1, vendar:

(i) je baza oblačnega pokrova na višini najmanj 450 m (1 500 čevljev);

▼M2

(ii) določbe o zmanjšani vidljivosti iz pilotske kabine iz tabele S5-1(a) in (b) ne veljajo;

(iii) v razredih zračnega prostora B, C, D, E, F in G na in pod 900 m (3 000 čevlji) nad srednjo morsko gladino (AMSL) ali 300 m (1 000 čevlji) nad zemljo, odvisno od tega, kaj je višje, pilot ohranja stalno vidnost površja, in

_____

(v) za gorata območja lahko pristojni organ predpiše večjo vidljivost VMC in najmanjšo oddaljenost od oblakov;

_____

▼C1

5. nočni let VFR poteka na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen kadar je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:

(i) nad visokim terenom ali na goratih območjih na višini, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova;

(ii) kjer koli drugje, razen v območjih, določenih v točki (i), na višini, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova.

▼M2

(d) Leti VFR se ne izvajajo:

(1) s transonično in nadzvočno hitrostjo, razen če to dovoli pristojni organ;

(2) nad nivojem letenja (FL) 195. Izjeme od te zahteve so naslednje:

(i) države članice so, kadar je bilo to mogoče, rezervirale zračni prostor, v katerem se lahko dovolijo leti VFR, ali

(ii) zračni prostor do nivoja letenja 285 in vključno z njim, kadar je bil promet VFR v navedenem zračnem prostoru odobren s strani pristojne enote ATS v skladu z odobritvenimi postopki, ki jih določijo države članice in so objavljeni v zadevnem zborniku letalskih informacij.

▼C1

(e) Dovoljenje za izvajanje letov VFR nad nivojem letenja FL 285 se ne izda, kadar nad FL 290 velja minimalno vertikalno razdvajanje letal na 300 m (1 000 čevljev).

(f) Leti VFR se ne izvajajo, razen če so potrebni za vzletanje ali pristajanje ali če pristojni organ izda dovoljenje:

1. nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali nad zbrano množico ljudi na prostem na višini, ki je manj kot 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro v radiju 600 m od zrakoplova;

2. kjer koli drugje, razen v območjih, navedenih v točki 1, na relativni višini, ki je manj kot 150 m (500 čevljev) nad zemljo ali vodo ali 150 m (500 čevljev) nad najvišjo oviro v radiju 150 m (500 čevljev) od zrakoplova.

(g) Razen kadar je drugače navedeno v dovoljenjih kontrole zračnega prometa ali tako določi pristojni organ, je treba lete VFR, ki potekajo v potovalnem vodoravnem letu na višini nad 900 m (3 000 čevljev) nad zemljo ali vodo ali višje v skladu z določbo pristojnega organa, izvajati na nivoju potovalnega leta, ki ustreza sledi leta, opredeljeni v tabeli nivojev potovalnega leta v Dodatku 3.

(h) Leti VFR izpolnjujejo določbe iz oddelka 8:

1. kadar se izvajajo v zračnem prostoru razredov B, C in D;

2. kadar tvorijo del letališkega prometa na kontroliranih letališčih ali

3. kadar se izvajajo kot posebni leti VFR.

(i) Pri letu VFR znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih označi pristojni organ v skladu s SERA.4001(b)(3) ali (4), je treba ves čas ohranjati pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu enote služb zračnega prometa, ki zagotavlja službo informacij za letenje, in tej enoti po potrebi poročati o položaju zrakoplova.

(j) Zrakoplov, ki leti v skladu s pravili vizualnega letenja in želi spremeniti način leta na let po pravilih instrumentalnega letenja:

1. če je bil predložen načrt leta, sporoči potrebne spremembe, ki jih je treba izvesti v veljavnem načrtu leta, ali

2. v skladu z zahtevo SERA.4001(b), takoj ko je mogoče, predloži načrt leta pristojni enoti služb zračnega prometa in pridobi dovoljenje, preden nadaljuje let IFR v kontroliranem zračnem prostoru.

▼B

SERA.5010 ►C1 Posebni leti VFR v kontroliranih conah ◄

▼M2

Izvajanje posebnih letov VFR se lahko v kontrolirani coni dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih za helikopterje odobri pristojni organ, kot so, med drugim, policijske operacije, medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter leti za gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji:

(a) takšni posebni leti VFR se lahko opravljajo samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;

▼M2

(b) ki jih upošteva pilot:

(1) zunaj oblakov in z vidnostjo površja;

(2) vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje;

(3) pri letenju s hitrostjo največ 140 vozlov indicirane zračne hitrosti (IAS), da se ustrezno omogoči pravočasno opažanje drugega prometa in ovir in s tem prepreči trčenje, ter

(c) enota kontrole zračnega prometa zrakoplovu ne izda dovoljenja za posebni let VFR za vzlet ali pristanek na aerodromu znotraj kontrolirane cone ali vstop v cono letališkega prometa ali letališkega šolskega kroga, kadar so sporočene meteorološke razmere na aerodromu slabše od naslednjih minimumov:

(1) vidljivost pri tleh je manjša kot 1 500 m oziroma manjša kot 800 m za helikopterje;

(2) baza oblačnega pokrova je nižja od 180 m (600 čevljev).

▼B

SERA.5015 Pravila instrumentalnega letenja (IFR) – Pravila, ki veljajo za vse lete IFR

(a) Oprema zrakoplova

Zrakoplov mora biti opremljen z ustreznimi instrumenti in navigacijsko opremo, primerno za predvideno pot, in usklajeno z veljavno zakonodajo o zračnih operacijah.

▼C1

(b) Najnižji nivoji

Let IFR poteka na nivoju letenja, ki ni nižji od najmanjše absolutne višine letenja, kot jo je določila država, prek ozemlja katere let poteka, razen ko je to potrebno za vzletanje ali pristajanje ali kadar pristojni organ izda posebno dovoljenje ali kadar takšna najmanjša absolutna višina letenja ni določena:

1. ►M3 nad visokim terenom ali na goratih območjih na višini, ki je vsaj 600 m (2 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od ocenjenega položaja zrakoplova; ◄

2. kjer koli drugje, razen v območjih, določenih v točki 1, na višini, ki je vsaj 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro, locirano v radiju 8 km od predvidenega položaja zrakoplova.

(c) Sprememba leta IFR v let VFR

1. Zrakoplov, ki se odloči, da bo spremenil vodenje leta, ki poteka po pravilih instrumentalnega letenja, na vodenje leta, ki poteka po pravilih vizualnega letenja, posebej obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa, da je bil instrumentalni let preklican, in sporoči spremembe, ki jih je treba v zvezi s tem vnesti v veljavni načrt leta.

2. Kadar zrakoplov leti po pravilih instrumentalnega letenja v vizualnih meteoroloških razmerah ali na takšne razmere naleti, ne prekliče instrumentalnega leta, razen če predvideva in namerava let primerno dolgo nadaljevati v neprekinjenih vizualnih meteoroloških razmerah.

▼M2

3. Sprememba leta IFR v let VFR je sprejemljiva le, kadar enota ATS prejme sporočilo, ki ga odda vodja zrakoplova in vsebuje določeno frazo „RAZVELJAVLJEN LET IFR“ (CANCELLING MY IFR FLIGHT), skupaj z morebitnimi spremembami, ki se vnesejo v veljavni načrt leta. Enota ATS niti neposredno niti s sklepanjem ne pozove k spremembi leta IFR v let VFR.

▼B

SERA.5020 ►C1 IFR – Pravila, ki veljajo za lete IFR znotraj kontroliranega zračnega prostora

(a) Kadar leti IFR potekajo v kontroliranem zračnem prostoru, upoštevajo določbe iz oddelka 8.

▼B

(b) Let IFR, ki poteka kot potovalni let v kontroliranem zračnem prostoru, se izvaja na nivoju potovalnega leta ali, če ima dovoljenje enote ATS za uporabo postopka vzpenjanja med potovalnim letom, med dvema višinama ali nad višino, izbrano iz tabele nivojev potovalnega leta v Dodatku 3, vendar se korelacija nivojev s sledjo letenja, ki je za to predpisana v Dodatku, ne uporablja, če je navedeno drugače v dovoljenjih kontrole zračnega prometa ali je pristojni organ to objavil v ustreznih zbornikih letalskih informacij. ◄

SERA.5025 ►C1 IFR – Pravila, ki veljajo za lete IFR zunaj kontroliranega zračnega prostora

(a) Nivoji potovalnega leta

Let IFR, ki poteka kot potovalni let zunaj kontroliranega zračnega prostora, se izvaja na nivoju potovalnega leta, ki ustreza sledi letenja, navedeni v tabeli nivojev potovalnih letov v Dodatku 3, razen kadar je pristojni organ določil drugače za let na ali pod 900 m (3 000 čevljev) nad srednjo morsko gladino.

(b) Komunikacije

Pri letu IFR zunaj kontroliranega zračnega prostora, vendar znotraj območij ali v območja ali vzdolž poti, ki jih označi pristojni organ v skladu s SERA.4001(b)(3) ali (4), je treba ohraniti pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja službo informacij za letenje.

(c) Poročila o položaju

Pri letu IFR zunaj kontroliranega zračnega prostora, za katerega pristojni organ zahteva, da ohrani pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostavi dvosmerno komunikacijo z enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja službo informacij za letenje, je treba sporočati položaj, kakor je opredeljeno v SERA.8025 za kontrolirane lete. ◄

ODDELEK 6

▼C1

Klasifikacija zračnega prostora

▼M2

SERA.6001 Klasifikacija zračnih prostorov

(a) Države članice določijo zračni prostor v skladu z naslednjo klasifikacijo zračnih prostorov in v skladu z Dodatkom 4:

(1) *Razred A*. Dovoljeni so samo leti IFR. Vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete se pridobi dovoljenje ATC.

(2) *Razred B.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa in so ločeni drug od drugega. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete se pridobi dovoljenje ATC.

(3) *Razred C.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa, leti IFR so ločeni od drugih letov IFR in letov VFR. Leti VFR so ločeni od letov IFR in prejemajo prometne informacije o drugih letih VFR, na zahtevo pa tudi nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena

▼M2

glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za lete VFR pod 3 050 m (10 000 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS, razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete se pridobi dovoljenje ATC.

(4) *Razred D*. Dovoljeni so leti IFR in VFR, vsem letom se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa. Leti IFR so ločeni od drugih letov IFR ter prejemajo prometne informacije o letih VFR in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Leti VFR prejemajo prometne informacije o vseh drugih letih in na zahtevo nasvete za izogibanje prometu. Za vse lete se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja in za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS, razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete se pridobi dovoljenje ATC.

(5) *Razred E.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Letom IFR se zagotavlja služba kontrole zračnega prometa in so ločeni od drugih letov IFR. Vsi leti po možnosti prejemajo prometne informacije. Za lete IFR se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS, razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Za vse lete IFR se pridobi dovoljenje ATC. Razred E se ne uporablja za kontrolirane cone.

(6) *Razred F.* Dovoljeni so leti IFR in VFR. Vsem udeleženim letom IFR se zagotavlja storitev svetovalne službe in vsi leti prejemajo na zahtevo tudi storitev službe informacij za letenje. Za lete IFR, ki uporabljajo storitev svetovalne službe, se zahteva neprekinjena glasovna komunikacija zrak–zemlja in vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so sposobni vzpostaviti glasovno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS, razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Dovoljenje ATC se ne zahteva.

(7) *Razred G*. Dovoljeni so leti IFR in VFR ter na zahtevo prejmejo storitev službe informacij za letenje. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete IFR, so sposobni vzpostaviti glasovno komunikacijo zrak–zemlja. Za vse lete pod 3 050 m (10 000 čevlji) AMSL velja omejitev hitrosti 250 vozlov IAS, razen če pristojni organ odobri drugače za tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. Dovoljenje ATC se ne zahteva.

(8) Uporaba razreda F se šteje za začasni ukrep, dokler ga ni mogoče zamenjati z nadomestno klasifikacijo.

(b) Določitev klasifikacije zračnega prostora je ustrezna glede na potrebe držav članic, vendar se zračni prostor nad FL 195 razvrsti kot zračni prostor razreda C.

▼B

SERA.6005 Zahteve za komunikacije in odzivnik SSR

(a) Območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ)

▼C1

1. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete VFR v predelih zračnega prostora razredov E, F ali G in lete IFR v predelih zračnega prostora razredov F ali G, ki jih je pristojni organ določil kot območje obvezne uporabe radijske zveze (RMZ), ves čas ohranjajo pozornost na glasovno komunikacijo

▼C1

zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu, razen če se upoštevajo druge določbe, ki jih je za ta zračni prostor predpisal ANSP.

2. Piloti pred vstopom v območje obvezne uporabe radijske zveze opravijo na ustreznem komunikacijskem kanalu prvi klic, v katerem sporočijo oznako postaje, ki jo kličejo, pozivni znak, tip zrakoplova, položaj, nivo, namen leta in druge informacije, ki jih določi pristojni organ.

▼B

(b) Območje obvezne uporabe odzivnika (TMZ)

1. Vsi zrakoplovi, ki izvajajo lete v zračnem prostoru, ki ga je pristojni organ določil kot območje obvezne uporabe odzivnika (TMZ), imajo in uporabljajo odzivnike SSR, ki se lahko uporabljajo v načinih A in C oziroma S, razen če se upoštevajo druge določbe, ►C1 ki jih je za ta zračni prostor predpisal ANSP. ◄

(c) Zračni prostori, ki so bili določeni kot območja z obvezno uporabo radijske zveze in/ali obvezno uporabo odzivnika, se ustrezno objavijo v zbornikih letalskih informacij.

ODDELEK 7

Službe zračnega prometa

SERA.7001 Splošno – Cilji služb zračnega prometa

Cilji služb zračnega prometa so:

(a) preprečiti trčenja med zrakoplovi;

(b) ►C1 preprečiti trčenja med zrakoplovi na manevrskih površinah in ovirami na teh površinah; ◄

(c) pospešiti in vzdrževati urejen pretok zračnega prometa;

(d) zagotoviti nasvete in informacije, koristne za varno in učinkovito izvajanje letov;

(e) obvestiti ustrezne organizacije o zrakoplovih, ki potrebujejo pomoč pri iskanju in reševanju, ter po potrebi pomagati tem organizacijam.

▼M2

SERA.7002 Informacije o nevarnosti trka, ko se zagotavljajo ATS na podlagi nadzora prometa

(a) Kadar se opazi, da je identificiran kontroliran let na konfliktni poti z neznanim zrakoplovom, kar bi lahko predstavljalo nevarnost trka, se, kadar je to izvedljivo, pilota kontroliranega leta:

(1) obvesti o neznanem zrakoplovu in, če pilot tako zahteva ali če je po mnenju kontrolorja to potrebno zaradi okoliščin, se predlaga ukrepanje za preprečitev trka, in

(2) obvesti, ko nevarnosti ni več.

▼B

SERA.7005 ►C1 Usklajevanje med operatorjem zrakoplova in službami zračnega prometa

(a) Enote služb zračnega prometa pri izpolnjevanju svojih ciljev ustrezno upoštevajo zahteve operatorjev zrakoplovov, ki izhajajo iz njihovih obveznosti na podlagi ustrezne zakonodaje Unije o zračnih operacijah, in njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom na zahtevo operatorjev zrakoplovov zagotovijo razpoložljive informacije, ki njim ali njihovim pooblaščenim zastopnikom omogočijo izvajanje njihovih odgovornosti.

▼B

(b) Na zahtevo operatorja zrakoplova se sporočila (vključno s poročili o položaju), ki jih prejmejo enote služb zračnega prometa in se nanašajo na upravljanje zrakoplova, za katerega izvaja operativni nadzor navedeni operator zrakoplova, po možnosti takoj dajo na voljo operatorju zrakoplova ali pooblaščenemu zastopniku v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki. ◄

ODDELEK 8

▼C1

Služba kontrole zračnega prometa

▼B

SERA.8001 Uporaba

▼C1

Služba kontrole zračnega prometa se zagotavlja za:

(a) vse lete IFR v zračnem prostoru razredov A, B, C, D in E;

(b) vse lete VFR v zračnem prostoru razredov B, C in D;

(c) ►M3 vse lete po posebnih pravilih VFR; ◄

(d) ves letališki promet na kontroliranih letališčih.

▼B

SERA.8005 ►C1 Izvajanje službe kontrole zračnega prometa

(a) Za izvajanje službe kontrole zračnega prometa:

1. se enoti kontrole zračnega prometa zagotavljajo informacije o načrtovanih gibanjih posameznih zrakoplovov ali spremembah le-teh ter tekoče informacije o dejanskem napredovanju posameznih zrakoplovov;

2. enota kontrole zračnega prometa na podlagi prejetih informacij določa relativne položaje znanih zrakoplovov med seboj;

3. enota kontrole zračnega prometa izdaja dovoljenja in informacije za preprečevanje trčenj med zrakoplovi pod njeno kontrolo ter za pospeševanje in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;

4. enota kontrole zračnega prometa po potrebi usklajuje dovoljenja z drugimi enotami:

   (i) če bi bil zrakoplov drugače lahko v konfliktu s prometom, ki poteka pod kontrolo drugih takšnih enot;

   (ii) pred prenosom kontrole nad zrakoplovom na druge takšne enote. ◄

(b) ►C1 V dovoljenjih, ki jih izdajo enote kontrole zračnega prometa, je določeno razdvajanje: ◄

1. med vsemi leti v zračnem prostoru razredov A in B;

2. med leti IFR v zračnem prostoru razredov C, D in E;

3. med leti IFR in VFR v zračnem prostoru razreda C;

4. med leti IFR in posebnimi leti VFR;

5. med posebnimi leti VFR, razen če pristojni organ določi drugače;

vendar se lahko v primerih iz točke (b) podnevi v vizualnih meteoroloških razmerah v zračnem prostoru razredov D in E, če za to zaprosi pilot zrakoplova, če se strinja pilot drugega zrakoplova in če je tako določil pristojni organ, let dovoli na podlagi lastnega ohranjanja razdvajanja za določen del leta pod 3 050 m (10 000 čevljev) med vzpenjanjem ali spuščanjem.

▼C1

(c) Razen v primerih, ko se v bližini letališč lahko uporabi zmanjšanje minimalnega razdvajanja, enota kontrole zračnega prometa zagotovi razdvajanje najmanj na enega od naslednjih načinov:

▼C1

1. z vertikalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z določitvijo različnih nivojev potovalnega leta, izbranih iz tabele nivojev potovalnega leta v Dodatku 3 k Prilogi k tej uredbi, vendar se korelacija nivojev s sledjo letenja, ki je za to predpisana v Dodatku, ne uporablja, če je navedeno drugače v ustreznih zbornikih letalskih informacij ali dovoljenjih kontrole zračnega prometa. Minimalno vertikalno razdvajanje znaša nominalno 300 m (1 000 čevljev) do vključno FL 410 in nominalno 600 m (2 000 čevljev) nad navedenim nivojem;

2. s horizontalnim razdvajanjem, ki se zagotovi z:

(i) vzdolžnim razdvajanjem z zagotavljanjem intervala med zrakoplovi, ki letijo v isti ali nasprotni smeri ali v smereh, ki se približujejo, izraženega v času ali oddaljenosti, ali

(ii) bočnim razdvajanjem z ohranjanjem zrakoplovov na različnih poteh ali različnih geografskih območjih.

▼B

SERA.8010 Minimalna razdvajanja

▼C1

(a) Minimalna razdvajanja za uporabo v nekem predelu zračnega prostora določi ANSP, ki je pristojen za zagotavljanje storitev zračnega prometa, in odobri zadevni pristojni organ.

(b) Za promet, ki prehaja iz enega v drugi sosednji zračni prostor, in za poti, ki so bliže skupni meji sosednjih zračnih prostorov kot minimalna razdvajanja, ki se uporabljajo v okoliščinah, se minimalna razdvajanja določijo s posvetovanjem med ANSP, pristojnimi za zagotavljanje služb zračnega prometa v sosednjem zračnem prostoru.

(c) O podrobnostih v zvezi z izbranimi minimalnimi razdvajanji in njihovimi območji uporabe se obvestijo:

1. zadevne enote služb zračnega prometa ter

2. piloti in operatorji zrakoplovov prek zbornikov letalskih informacij, če razdvajanje temelji na določenih navigacijskih sredstvih ali navigacijskih tehnikah, ki jih uporabljajo zrakoplovi.

▼M2

SERA.8012 Uporaba razdvajanja zaradi vrtinčne sledi

(a) Minimumi razdvajanja zaradi vrtinčne sledi se uporabljajo za zrakoplove v fazah prileta in odhoda v naslednjih okoliščinah:

(1) zrakoplov leti neposredno za drugim zrakoplovom na isti absolutni višini ali manj kot 300 m (1 000 čevljev) pod njim ali

(2) oba zrakoplova uporabljata isto vzletno-pristajalno stezo ali vzporedni vzletno-pristajalni stezi, ki sta največ 760 m (2 500 čevljev) narazen, ali

(3) zrakoplov prečka preleteno pot drugega zrakoplova na isti absolutni višini ali manj kot 300 m (1 000 čevljev) pod njo.

▼B

SERA.8015 Dovoljenja kontrole zračnega prometa

▼M2

(a) Dovoljenja kontrole zračnega prometa temeljijo izključno na naslednjih zahtevah za izvajanje službe kontrole zračnega prometa:

(1) Dovoljenja se izdajo izključno za pospeševanje in ločevanje zračnega prometa in temeljijo na znanih prometnih razmerah, ki vplivajo na varnost operacij zrakoplovov. Takšne prometne razmere vključujejo ne le zrakoplove v zraku in na manevrskem območju, ki se nadzira, temveč tudi vsa vozila ali druge ovire, ki niso stalno nameščene na manevrskem območju v uporabi.

▼M2

(2) Enote ATC izdajo dovoljenja ATC, kot je potrebno za preprečitev trkov ter pospešitev in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa.

(3) Dovoljenja ATC se izdajo dovolj zgodaj, da se zagotovi, da se zrakoplovu sporočijo dovolj zgodaj, da jih ta lahko upošteva.

▼C1

(b) Operacija, za katero je potrebno dovoljenje

1. Dovoljenje kontrole zračnega prometa je treba pridobiti pred začetkom izvajanja kontroliranega leta ali dela leta, ki se izvaja kot kontrolirani let. Za takšno dovoljenje je treba zaprositi pri enoti kontrole zračnega prometa s predložitvijo načrta leta.

2. Če dovoljenje kontrole zračnega prometa ni zadovoljivo, vodja zrakoplova obvesti ATC. V takšnih primerih bo ATC po možnosti izdal dopolnjeno dovoljenje.

3. Kadar koli zrakoplov zaprosi za dovoljenje z zahtevo po prednosti, predloži poročilo, ki pojasnjuje potrebo po takšni prednosti, če to zahteva ustrezna enota kontrole zračnega prometa.

4. *Možnost spremenjenega dovoljenja med letom*. Če se pred odhodom predvideva, da se lahko, odvisno od avtonomije in pod pogojem pridobitve spremenjenega dovoljenja med letom, sprejme odločitev o nadaljevanju poti do spremenjenega namembnega letališča, je treba o tem obvestiti ustrezne enote za kontrolo zračnega prometa, in sicer tako, da se v načrt leta vključijo informacije v zvezi s spremenjeno potjo (kadar je znana) in spremenjenim namembnim krajem.

5. Zrakoplov, s katerim se upravlja na kontroliranem letališču, ne vozi po manevrskih površinah brez dovoljenja letališkega kontrolnega stolpa in izpolnjuje vsa navodila, ki jih dobi od navedene enote.

▼B

(c) Dovoljenja za transonični let

1. Dovoljenje kontrole zračnega prometa za transonično fazo pospeševanja nadzvočnega leta velja vsaj do konca navedene faze.

2. Namen dovoljenja kontrole zračnega prometa za zmanjšanje hitrosti in spust zrakoplova ►C1 z nadzvočnega potovalnega leta ◄ na podzvočni let je zagotoviti neprekinjeno spuščanje vsaj med transonično fazo.

(d) Vsebina dovoljenj

V dovoljenju kontrole zračnega prometa se navedejo:

1. identifikacija zrakoplova, kot je razvidna v načrtu leta;

2. ►C1 meja dovoljenja ◄;

▼M2

3. pot letenja, …

(i) pot letenja se podrobno opiše v vsakem dovoljenju, če se to zdi potrebno, in

(ii) fraza „dovoljeno po načrtovani poti“ (cleared via flight planned route) se ne uporabi pri ponovni izdaji dovoljenja.

▼B

4. nivo(-ji) leta za celotno pot ali njen del ter po potrebi spremembe nivojev;

5. vsa potrebna navodila ali informacije o drugih zadevah, kot so priletni in odletni manevri, komunikacije in čas poteka dovoljenja.

▼B

(e) Ponovitev dovoljenj in varnostnih informacij

1. Letalska posadka kontrolorju zračnega prometa ponovi dele dovoljenj in navodil ATC v zvezi z varnostjo, ki se ►C1 sporočajo glasovno. ◄ Vedno se ponovijo:

(i) dovoljenja ATC za poti;

(ii) ►C1 dovoljenja in navodila za vstop in pristanek na kateri koli vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, čakanje pred njo, prečkanje, vožnjo in povratno vožnjo po njej ter ◄

(iii) vzletno-pristajalna steza v uporabi, nastavitve višinomerov, kode SSR, na novo dodeljeni komunikacijski kanali, navodila za nivoje, navodila za smer in hitrost leta ter

(iv) nivoji prehoda, če jih izda kontrolor ali so vključeni v oddajanje informacij ATIS.

2. Druga dovoljenja ali navodila, vključno s pogojnimi dovoljenji in navodili za vožnjo po tleh, se ponovijo ali potrdijo tako, da se jasno pokaže, da so bila razumljena in se bodo upoštevala.

3. Kontrolor posluša ponovitev, da ugotovi, ali je letalska posadka pravilno potrdila prejem dovoljenja ali navodila, in takoj izvede ukrepe za odpravo neskladij, razkritih med ponovitvijo.

4. ►C1 Glasovna ponovitev sporočil CPDLC se ne zahteva, razen če tako določi ANSP. ◄

▼M2

(ea) Spremembe v dovoljenju v zvezi s potjo ali nivojem letenja

(1) Pri izdaji dovoljenja za zahtevano spremembo poti ali nivoja dovoljenje vključuje točno naravo spremembe.

(2) Kadar prometne razmere ne dovoljujejo izdaje dovoljenja za zahtevano spremembo, se uporabi beseda „NE MOREM“ (UNABLE). Kadar je zaradi okoliščin to potrebno, se ponudi nadomestna pot ali nivo.

(eb) Dovoljenje v zvezi z merjenjem višine

(1) Za lete na območjih, za katere je določena absolutna višina prehoda, se vertikalni položaj zrakoplova, razen v primerih iz točke (5) spodaj, izrazi v absolutnih višinah na absolutni višini prehoda ali pod njo in v nivojih letenja na nivoju prehoda ali nad njim. Pri potovanju skozi nivo prehoda se vertikalni položaj pri vzpenjanju izrazi v nivojih letenja, pri spuščanju pa v absolutnih višinah.

(2) Letalski posadki se nivo prehoda zagotovi pravočasno, preden ga zrakoplov doseže pri spuščanju.

(3) Nastavitev višinomera (QNH) se vključi v dovoljenje za spust pri prvi izdaji dovoljenja na absolutni višini pod nivojem prehoda, v dovoljenja za prilet ali dovoljenja za vstop v šolski krog in dovoljenja za vožnjo po tleh za zrakoplove v odhodu, razen če je znano, da je zrakoplov že prejel informacijo z usmerjenim prenosom.

(4) Nastavitev višinomera (QFE) se posreduje zrakoplovu na zahtevo ali redno v skladu z lokalnimi dogovori.

▼M2

(5) Če zrakoplov, ki mu je bilo izdano dovoljenje za pristanek, zaključuje prilet in pri tem uporablja atmosferski tlak na nadmorski višini aerodroma (QFE), se med odsekom njegovega leta, za katerega se lahko uporablja QFE, vertikalni položaj zrakoplova izrazi v višini nad nadmorsko višino aerodroma, vendar se izrazi v obliki višine nad nadmorsko višino pragu vzletno-pristajalne steze:

(i) za instrumentalne vzletno-pristajalne steze, če je prag 2 m (7 čevljev) ali več pod nadmorsko višino aerodroma, in

(ii) za vzletno-pristajalne steze za natančni prilet.

(ec) Pogojna dovoljenja

Pogojne fraze, kot je „za zrakoplovom v pristanku“ (behind landing aircraft) ali „za zrakoplovom v odhodu“ (after departing aircraft), se ne uporabljajo za premike, ki vplivajo na vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e), razen če ustrezni kontrolor in pilot vidita zadevne zrakoplove ali vozila. Zrakoplov ali vozilo, ki je razlog za pogoj v izdanem dovoljenju, je prvi zrakoplov/vozilo, ki preide pred drugim zadevnim zrakoplovom. V vsakem primeru se pogojno dovoljenje izda v naslednjem zaporedju in ga sestavljajo:

(1) pozivni znak;

(2) pogoj;

(3) dovoljenje in

(4) kratka ponovitev pogoja.

▼B

(f) Uskladitev dovoljenj

▼C1

1. Dovoljenje kontrole zračnega prometa se uskladi z drugimi enotami kontrole zračnega prometa, da se zajame celotna pot ali določen del poti zrakoplova v skladu z določbami 2 do 6.

2. Zrakoplov dobi dovoljenje za celotno pot do letališča prvega načrtovanega pristanka:

(i) če je bilo pred odhodom mogoče uskladiti dovoljenje med vsemi enotami, ki bodo kontrolirale zrakoplov, ali

(ii) če obstaja razumno zagotovilo za predhodno uskladitev med navedenimi enotami, ki bodo nato kontrolirale zrakoplov.

3. ►M3 Če uskladitev iz točke 2 ni bila dosežena ali ni predvidena, zrakoplov dobi dovoljenje samo do točke, do katere je uskladitev razumno zagotovljena; preden ali ko zrakoplov doseže takšno točko, prejme nadaljnje dovoljenje oziroma navodilo za čakanje, če je to potrebno. ◄

4. Če tako določi enota ATS, zrakoplov za pridobitev podrejenega dovoljenja vzpostavi zvezo z naslednjo enoto kontrole zračnega prometa pred točko prenosa kontrole.

(i) Zrakoplov med pridobivanjem podrejenega dovoljenja vzdržuje potrebno dvosmerno komunikacijo s trenutno enoto kontrole zračnega prometa.

(ii) Dovoljenje, ki je izdano kot podrejeno dovoljenje, je za pilota jasno prepoznavno kot takšno.

(iii) Če podrejena dovoljenja niso usklajena, ne vplivajo na prvotni profil leta v nobenem drugem zračnem prostoru, razen v zračnem prostoru enote kontrole zračnega prometa, pristojne za izdajo podrejenega dovoljenja.

5. Če namerava zrakoplov vzleteti z letališča v kontroliranem območju, da bi vstopil v drugo kontrolirano območje v tridesetih minutah ali drugem določenem obdobju, ki je bilo dogovorjeno z zadevnimi centri območne kontrole, se uskladitev z naslednjim centrom območne kontrole izvede pred izdajo odletnega dovoljenja.

▼C1

6. Če namerava zrakoplov zapustiti kontrolirano območje zaradi letenja zunaj kontroliranega zračnega prostora in bo nato ponovno vstopil v isto ali drugo kontrolirano območje, se lahko izda dovoljenje od točke odhoda do letališča prvega načrtovanega pristanka. Tako dovoljenje ali spremembe dovoljenja se uporabljajo samo za tiste dele leta, ki se izvajajo v kontroliranem zračnem prostoru.

▼B

SERA.8020 Ravnanje v skladu z načrtom leta

▼C1

(a) ►M3 Razen pod pogoji, navedenimi v točkah (b) in (d), zrakoplov ravna v skladu z veljavnim načrtom leta ali ustreznim delom veljavnega načrta leta, ki je bil predložen za kontrolirani let, razen če se zahteva sprememba in je bilo pridobljeno dovoljenje od ustrezne enote kontrole zračnega prometa ali če nastanejo izredne razmere, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje zrakoplova; v takšnem primeru je treba, takoj ko dopuščajo okoliščine po izrednem ukrepanju, v nujnih primerih, o tem obvestiti ustrezno enoto služb zračnega prometa in navesti, da je bil ta ukrep izveden zaradi ukrepanja v nujnih primerih. ◄

1. Če pristojni organ ne izda drugega dovoljenja ali ustrezna enota kontrole zračnega prometa ne da drugega navodila, je treba kontrolirane lete:

   (i) ►M3 če so na vzpostavljeni poti ATS, voditi vzdolž določene sredinske črte navedene poti, ali ◄

   (ii) če so na kateri koli drugi poti, voditi neposredno med navigacijskimi napravami in/ali točkami, ki opredeljujejo navedeno pot.

2. Če pristojni organ ne izda drugega dovoljenja ali ustrezna enota kontrole zračnega prometa ne da drugega navodila, se zrakoplov, ki leti vzdolž odseka poti ATS, ki je določen glede na visokofrekvenčne vsesmerne radijske oddajnike, za svoje osnovno navigacijsko vodenje preusmeri z naprave za zrakoplovom na napravo pred zrakoplovom, in sicer nad točko preusmeritve ali čim bliže tej točki, kot je to z operativnega vidika mogoče, če je taka točka določena.

▼M2

3. Odstopanje od zahtev iz točke (1) se sporoči ustrezni enoti ATS.

▼C1

(b) *Nenamerne spremembe*. Če pride pri kontroliranem letu do nenamernega odstopanja od veljavnega načrta leta, je treba ukrepati po naslednjem postopku:

1. Odstopanje od sledi: če zrakoplov odstopa od sledi leta, je treba nemudoma prilagoditi smer leta zrakoplova, da čim prej ponovno doseže sled leta.

2. Sprememba dejanske hitrosti letenja: če se povprečna dejanska hitrost letenja zrakoplova na nivoju potovalnega leta med točkami javljanja spreminja ali se pričakuje, da se bo spremenila za plus ali minus 5 odstotkov dejanske hitrosti letenja glede na hitrost zrakoplova, navedeno v načrtu leta, je o tem treba obvestiti ustrezno enoto služb zračnega prometa.

▼M2

3. Sprememba v časovni napovedi: če se ugotovi, da predvideni čas za naslednjo veljavno točko javljanja, mejo območja z informacijami za letenje ali namembni aerodrom, odvisno od tega, kateri od teh krajev je najbližji, odstopa za več kot dve minuti od napovedi, ki je bila sporočena ATS, ali od časa, ki ga predpiše pristojni organ, je treba ustrezni enoti ATS čim prej sporočiti spremenjeni predvideni čas.

▼C1

4. Če je sklenjen sporazum ADS-C, se enoto služb zračnega prometa samodejno prek podatkovne zveze obvesti tudi o vsaki spremembi, ki nastane zunaj mejnih vrednosti, določenih s sporazumom za dogodek ADS-C.

▼C1

(c) *Načrtovane spremembe*. Zahtevki za spremembe načrta leta morajo vključevati naslednje informacije:

1. Pri spremembi nivoja potovalnega leta: identifikacija zrakoplova, zahtevani novi nivo potovalnega leta in hitrost potovalnega leta na tem nivoju, spremenjene časovne ocene (po potrebi) na naslednjih mejah območja z informacijami za letenje.

2. Pri spremembi poti:

(i) ►M3 Namembni kraj ostane nespremenjen: identifikacija zrakoplova, pravila letenja, opis nove poti letenja vključno s podatki, ki se nanašajo na načrt leta, z začetkom pri položaju, na katerem se začne zahtevana sprememba poti, spremenjene časovne ocene, vse druge ustrezne informacije. ◄

(ii) Spremenjen namembni kraj: identifikacija zrakoplova, pravila letenja, opis spremenjene poti letenja na spremenjeno namembno letališče, vključno s podatki, ki se nanašajo na načrt leta, z začetkom pri položaju, na katerem se začne zahtevana sprememba poti, spremenjene časovne ocene, nadomestno(-a) letališče(-a), vse druge ustrezne informacije.

(d) *Poslabšanje vremena pod minimalne vizualne meteorološke razmere*. Če postane očitno, da let v vizualnih meteoroloških razmerah v skladu z veljavnim načrtom leta ne bo izvedljiv, posadka, ki upravlja let VFR kot kontrolirani let:

1. zaprosi za spremenjeno dovoljenje, ki omogoča zrakoplovu, da v vizualnih meteoroloških razmerah nadaljuje pot do namembnega ali nadomestnega letališča ali da zapusti zračni prostor, znotraj katerega se zahteva dovoljenje ATC, ali

2. če dovoljenja v skladu s točko (a) ni mogoče pridobiti, nadaljuje let v vizualnih meteoroloških razmerah in obvesti ustrezno enoto ATC o sprejetem ukrepu, da bo zrakoplov zapustil zadevni zračni prostor ali pa pristal na najbližjem primernem letališču, ali

3. če let poteka znotraj kontrolirane cone, zaprosi za pooblastilo, da ga lahko izvaja kot posebni let VFR, ali

4. zaprosi za dovoljenje za izvajanje leta v skladu s pravili instrumentalnega letenja.

▼B

SERA.8025 Poročila o položaju

▼C1

(a) Kontrolirani let ustrezni enoti služb zračnega prometa čim prej sporoči čas in višino preleta vsake označene obvezne točke javljanja, skupaj z vsemi drugimi zahtevanimi informacijami, razen v primeru izvzetja s strani pristojnega organa ali ustrezne enote služb zračnega prometa pod pogoji, ki jih določi navedeni organ. Poročanje o položaju se na enak način na zahtevo ustrezne enote služb zračnega prometa opravi tudi v zvezi z dodatnimi točkami. V primeru, da označenih točk javljanja ni, se poročanje o položaju opravi v časovnih presledkih, ki jih predpiše pristojni organ ali opredeli ustrezna enota služb zračnega prometa.

1. Pri kontroliranih letih, ki ustrezni enoti služb zračnega prometa zagotavljajo podatke o položaju prek komunikacij s podatkovno zvezo, se glasovna poročila o položaju izvajajo le, kadar se to zahteva.

▼M2

2. Če je bil nadzorovani let izvzet iz zahteve po sporočanju na obveznih točkah javljanja, piloti, razen če se uporablja avtomatsko sporočanje položaja, ponovno začnejo glasovno sporočanje položaja ali sporočanje položaja prek CPDLC:

(i) ko dobijo takšna navodila,

(ii) ko so obveščeni, da je bila storitev nadzornega sistema ATS končana, ali

(iii) ko so obveščeni, da je identifikacija nadzornega sistema ATS izgubljena,

3. oblika poročil o položaju je v skladu s točko A Dodatka 5.

▼B

SERA.8030 ►C1 Prenehanje kontrole

Zrakoplov, ki leti v kontroliranem letu, razen če pristaja na kontroliranem letališču, obvesti ustrezno enoto ATC, takoj ko preneha biti predmet storitev službe zračnega prometa. ◄

SERA.8035 Komunikacije

▼C1

(a) Zrakoplov, ki leti v kontroliranem letu, ves čas ohranja pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja na ustreznem komunikacijskem kanalu in po potrebi vzpostavi dvosmerno komunikacijo z ustrezno enoto kontrole zračnega prometa, razen če ustrezni ANSP za zrakoplov, ki je del letališkega prometa na kontroliranem letališču, predpiše drugače.

1. Ko se vzpostavi CPDLC, še naprej velja zahteva, da zrakoplov ohrani pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja.

▼M2

(b) Države članice izpolnjujejo ustrezne določbe o odpovedih komunikacije, ki so bile sprejete v skladu s Čikaško konvencijo. Komisija sprejme ukrepe, potrebne za prenos teh določb v pravo Unije, da bi se najpozneje do 31. decembra 2017 vzpostavili skupni evropski postopki za primere odpovedi komunikacije.

▼B

ODDELEK 9

▼C1

Služba informacij za letenje

▼B

SERA.9001 Uporaba

▼C1

(a) Službo informacij za letenje zagotavljajo ustrezne enote služb zračnega prometa vsem zrakoplovom, na katere bi te informacije lahko vplivale in ki:

1. ►M3 jim je zagotovljena služba kontrole zračnega prometa ali ◄

2. ►M3 so drugače znani ustrezni enoti služb zračnega prometa. ◄

(b) Prejem storitve službe informacij za letenje vodje zrakoplova ne razreši nobenih odgovornosti in vodja zrakoplova sprejme končno odločitev v zvezi s predlagano spremembo načrta leta.

(c) Če enote služb zračnega prometa zagotavljajo službo informacij za letenje in službo kontrole zračnega prometa, ima zagotavljanje službe kontrole zračnega prometa prednost pred zagotavljanjem službe informacij za letenje, če zagotavljanje službe kontrole zračnega prometa tako zahteva.

▼B

SERA.9005 ►C1 Obseg službe informacij za letenje

(a) Služba informacij za letenje vključuje zagotavljanje ustreznih:

1. informacij SIGMET in AIRMET;

2. informacij o vulkanski aktivnosti pred izbruhom, izbruhih vulkanov in oblakih vulkanskega pepela;

3. informacij o sproščanju radioaktivnih snovi ali strupenih kemikalij v ozračje;

4. informacij o spremembah glede razpoložljivosti radionavigacijskih storitev;

5. informacij o spremembah razmer na letališčih in v pripadajočih objektih, vključno z informacijami o stanju na letaliških območjih gibanja, če je na njih sneg, led ali večja količina vode;

6. informacij o prosto letečih balonih brez posadke

in vseh drugih informacij, ki lahko vplivajo na varnost.

▼B

(b) Služba informacij za letenje, ki se zagotavlja letom, vključuje poleg informacij iz točke (a) tudi zagotavljanje informacij:

1. o vremenskih razmerah, sporočenih ali napovedanih za odhodna, namembna in nadomestna letališča;

2. o nevarnosti trčenja za zrakoplove, ki letijo v razredih C, D, E, F in G zračnega prostora;

3. za let nad vodnimi površinami, če je to izvedljivo in to zahteva pilot, vseh razpoložljivih informacij, kot so radijski pozivni znak, položaj, dejanska smer, hitrost itd. površinskih plovil na območju.

(c) Služba informacij za letenje za lete VFR vključuje poleg informacij iz točke (a) tudi zagotavljanje razpoložljivih informacij o prometnih in vremenskih razmerah na poti leta, ki lahko onemogočijo letenje po pravilih vizualnega letenja. ◄

SERA.9010 ►C1 Samodejna storitev letaliških informacij (ATIS) ◄

▼C1

(a) Uporaba sporočil ATIS pri usmerjenem prenosu vprašanj/odgovorov

1. Pristojna enota služb zračnega prometa na zahtevo pilota posreduje ustrezno(-a) sporočilo(-a) ATIS.

2. Če sta zagotovljena glasovni in/ali podatkovni ATIS:

(i) zrakoplov potrdi prejem informacije po vzpostavitvi komunikacije z enoto ATS, ki zagotavlja storitev priletne kontrole, z letališkim kontrolnim stolpom ali letališko službo informacij za letenje (AFIS), kot je ustrezno, in

(ii) pristojna enota služb zračnega prometa v odgovoru zrakoplovu, ki je potrdil prejem sporočila ATIS, ali zrakoplovu v priletu v času, ki ga določi pristojni organ, zagotovi podatek o trenutni nastavitvi višinomera.

3. ►M3 Informacij iz veljavnega sporočila ATIS, katerih prejem je potrdil zadevni zrakoplov, ni treba vključiti v usmerjeni prenos informacij zrakoplovu, razen nastavitve višinomera, ki se zagotovi v skladu s točko 2. ◄

4. Če zrakoplov potrdi prejem informacij ATIS, ki niso več veljavne, se mu takoj sporočijo vsi podatki, ki jih je treba posodobiti.

(b) ATIS za zrakoplove v prihodu in odhodu

Sporočila ATIS, ki vsebujejo informacije za prihode in odhode, vključujejo naslednje podatke v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;

2. oznako prihoda in/ali odhoda;

3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;

4. označevalnik;

5. po potrebi čas opazovanja;

6. vrsto predvidenega(-ih) prileta(-ov);

7. vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e) v uporabi, stanje zaustavljalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;

▼C1

8. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviralni učinek;

9. po potrebi zamudo zaradi čakanja;

10. po potrebi nivo prehoda;

11. druge pomembne operativne informacije;

▼M2

12. smer in hitrost vetra na površini (v magnetnih stopinjah), vključno s pomembnimi spremembami, ter če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji zrakoplovov, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

13. vidljivost in po potrebi RVR ([1]) ter, če so na voljo senzorji za vidljivost/RVR za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

▼C1

14. trenutne vremenske razmere ([1]);

15. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje; kumulonimbus; če je baza oblakov nejasna, vertikalno vidljivost, če je na voljo ([1]);

16. temperaturo zraka;

17. temperaturo rosišča;

18. nastavitev(-ve) višinomera(-ov);

19. vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih v območjih prileta in začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom, ter informacije o najnovejših vremenskih razmerah, pomembnih za obratovanje zrakoplovov;

20. napoved razvoja vremena, če je na voljo, in

21. posebna navodila ATIS.

(c) ATIS za zrakoplove v prihodu

Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije za prihod, vključujejo naslednje podatke v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;

2. oznako prihoda;

3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;

4. označevalnik;

5. po potrebi čas opazovanja;

6. vrsto predvidenega(-ih) prihoda(-ov);

7. glavno pristajalno(-e) stezo(-e); stanje zaustavljalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;

([1]) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom „CAVOK“, če med opazovanjem sočasno nastanejo naslednje razmere: (a) vidljivost: 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni sporočena, (b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in (c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.

▼C1

8. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne steze in po potrebi zaviralni učinek;

9. po potrebi zamudo zaradi čakanja;

10. po potrebi nivo prehoda;

11. druge pomembne operativne informacije;

▼M2

12. smer in hitrost vetra na površini (v magnetnih stopinjah), vključno s pomembnimi spremembami, ter če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji zrakoplovov, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

13. vidljivost in po potrebi RVR ([1]) ter, če so na voljo senzorji za vidljivost/RVR za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

▼C1

14. trenutne vremenske razmere ([1]);

15. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje; kumulonimbus; če je baza oblakov nejasna, vertikalno vidljivost, če je na voljo ([1]);

16. temperaturo zraka;

17. temperaturo rosišča;

18. nastavitev(-ve) višinomera(-ov);

19. vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih v območju začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom;

20. napoved razvoja vremena, če je na voljo, in

21. posebna navodila ATIS.

(d) ATIS za zrakoplove v odhodu

Sporočila ATIS, ki vsebujejo samo informacije o odhodu, vključujejo naslednje vrste informacij v navedenem vrstnem redu:

1. ime letališča;

2. oznako odhoda;

3. vrsto pogodbe, če poteka komunikacija prek podatkovne zveze D-ATIS;

4. označevalnik;

5. po potrebi čas opazovanja;

6. predvideno(-e) vzletno-pristajalno(-e) stezo(-e) za vzlet, stanje zaustavljalnega sistema, ki pomeni potencialno nevarnost, če obstaja;

7. pomembne razmere na površini vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), predvidene(-ih) za vzlet, in po potrebi zaviralni učinek;

([1]) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom „CAVOK“, če med opazovanjem sočasno nastanejo naslednje razmere: (a) vidljivost: 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni sporočena, (b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.

▼C1

8. po potrebi zamudo pri odhodu;

9. po potrebi nivo prehoda;

10. druge pomembne operativne informacije;

▼M2

11. smer in hitrost vetra na površini (v magnetnih stopinjah), vključno s pomembnimi spremembami, ter če so na voljo površinski vetrni senzorji za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji zrakoplovov, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

12. vidljivost in po potrebi RVR ([1]) ter, če so na voljo senzorji za vidljivost/RVR za zadevne odseke vzletno-pristajalne(-ih) stez(-e), ki so v uporabi, in če te informacije zahtevajo operatorji, navedbo vzletno-pristajalne steze in odseka vzletno-pristajalne steze, na katerega se informacije nanašajo;

▼C1

13. trenutne vremenske razmere ([1]);

14. oblak pod 1 500 m (5 000 čevljev) ali pod največjo minimalno sektorsko absolutno višino, kar je višje; kumulonimbus; če je baza oblakov nejasna, vertikalno vidljivost, če je na voljo ([1]);

15. temperaturo zraka;

16. temperaturo rosišča;

17. nastavitev(-ve) višinomera(-ov);

18. vse razpoložljive informacije o pomembnih meteoroloških pojavih v območju začetnega vzpenjanja, vključno s strižnim vetrom;

19. napoved razvoja vremena, če je na voljo, in

20. posebna navodila ATIS.

▼B

ODDELEK 10

Alarmna služba

▼C1

SERA.10001 Uporaba

(a) Alarmno službo zagotavljajo enote služb zračnega prometa:

1. vsem zrakoplovom, ki se jim zagotavlja služba kontrole zračnega prometa;

2. po možnosti vsem drugim zrakoplovom, ki so predložili načrt leta ali so kako drugače znani službam zračnega prometa, in

3. vsem zrakoplovom, za katere se ve ali domneva, da so predmet nezakonitega vmešavanja.

▼M2

(b) Razen če pristojni organ določi drugače, zrakoplovi, opremljeni z ustreznimi dvosmernimi radijskimi komunikacijami, poročajo v obdobju dvajsetih do štiridesetih minut po zadnjem stiku, ne glede na namen tega stika, zgolj zato, da sporočijo, da let napreduje v skladu z načrtom, to poročilo pa mora vsebovati identifikacijo zrakoplova in besedi „Brez posebnosti“ (Operations normal).

(c) Sporočilo „Brez posebnosti“ (Operations normal) se posreduje ustrezni enoti ATS prek zveze zrak–zemlja.

([1]) Navedene informacije se nadomestijo z izrazom „CAVOK“, če med opazovanjem sočasno nastanejo naslednje razmere: (a) vidljivost: 10 km ali več in najmanjša vidljivost ni sporočena, (b) brez oblakov, pomembnih za obratovanje zrakoplovov, in (c) brez vremenskih pojavov, pomembnih za letalstvo.

▼C1

SERA.10005 Informacije za zrakoplove, ki so v bližini zrakoplova v izrednem stanju

(a) Če enota služb zračnega prometa ugotovi, da je zrakoplov v izrednem stanju, o vrsti izrednega stanja čim prej obvesti druge zrakoplove, za katere ve, da so v bližini zadevnega zrakoplova, razen v pogojih, navedenih v točki (b).

(b) Če enota služb zračnega prometa ve ali domneva, da je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, se v ATS komunikaciji zrak–zemlja ne navede vrsta stanja, razen če ni bila že prej navedena v sporočilih iz zadevnega zrakoplova in če taka navedba zagotovo ne bo poslabšala razmer.

▼B

ODDELEK 11

▼C1

Vmešavanje, postopki v primeru izrednega stanja in prestrezanje

▼M2

SERA.11001 Splošno

_____

(c) Če se za zrakoplov ve ali domneva, da je v izrednem stanju, vključno z nezakonitim vmešavanjem, enote ATS zrakoplovu namenijo kar največjo pozornost, zagotovijo pomoč in mu dajo prednost pred drugimi zrakoplovi v skladu z okoliščinami.

(d) Naknadno ukrepanje ATC temelji na namenih pilota, splošnih razmerah v zračnem prometu in dinamiki postopkov v primeru nepredvidenih dogodkov v realnem času.

SERA.11005 Nezakonito vmešavanje

_____

(aa) Zrakoplov, ki je predmet nezakonitega vmešavanja, stori vse, da nastavi odzivnik na kodo 7500 in ustrezno enoto ATS obvesti o vseh pomembnih okoliščinah, ki so s tem povezane, in o vsakem odstopanju od veljavnega načrta leta, ki je pogojeno z okoliščinami, s čimer omogoči enoti ATS, da mu zagotovi prednost in čim bolj zmanjša konflikt z drugimi zrakoplovi.

(ab) Če je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, vodja zrakoplova poskusi čim prej pristati na najbližjem primernem aerodromu ali namenskem aerodromu, ki ga določi pristojni organ, razen če okoliščine na krovu zrakoplova zahtevajo drugače.

(b) Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov se enote služb zračnega prometa takoj odzovejo na zahteve zrakoplova. Nadaljuje se oddajanje informacij, pomembnih za varno izvajanje leta, in sprejmejo se potrebni ukrepi za pospešeno izvedbo vseh faz leta, zlasti varnega pristanka zrakoplova.

(c) Pri nezakonitem vmešavanju ali domnevnem nezakonitem vmešavanju v zrakoplov enote ATS v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki takoj obvestijo ustrezni pristojni organ, ki ga imenuje država, in izmenjajo potrebne informacije z operatorjem zrakoplova ali njegovim pooblaščenim zastopnikom.

▼M2

SERA.11010 Zablodeli ali neznani zrakoplov

▼B

Zablodeli ali neznani zrakoplov

(a) Enota služb zračnega prometa takoj po tem, ko je bila obveščena o zablodelem zrakoplovu, sprejme vse potrebne ukrepe iz točk 1 in 3 za pomoč zrakoplovu ter varovanje njegovega leta.

1. Če položaj zrakoplova ni znan, enota služb zračnega prometa:

(i) poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom, če ta še ni vzpostavljena;

(ii) uporabi vsa razpoložljiva sredstva za določitev njegovega položaja;

(iii) obvesti druge enote služb zračnega prometa, ►C1 v območje ◄ katerih je morda zašel ali lahko zaide zrakoplov, ob upoštevanju vseh dejavnikov, ki so lahko vplivali na navigacijo zrakoplova v danih okoliščinah;

(iv) v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki obvesti ustrezne vojaške enote ter ►C1 jim zagotovi zadevni ◄ načrt leta in druge podatke o zablodelem zrakoplovu;

(v) zahteva od enot iz točk (iii) in (iv) ter od drugih zrakoplovov v letu vso pomoč pri vzpostavljanju komunikacije z zrakoplovom in določanju njegovega položaja.

2. Zahteve iz točke 1(iv) in točke 1(v) se uporabljajo tudi za enote služb zračnega prometa, ki so bile obveščene v skladu s točko 1(iii).

3. Po določitvi položaja zrakoplova enota služb zračnega prometa:

▼M2

(i) obvesti zrakoplov o njegovem položaju in popravnem ukrepu, ki ga mora sprejeti. To obvestilo se zagotovi takoj, ko enota ATS ugotovi, da obstaja možnost prestrezanja ali druga oblika ogrožanja varnosti zrakoplova, in

▼B

(ii) po potrebi zagotovi drugim enotam služb zračnega prometa in ustreznim vojaškim enotam zadevne informacije o zablodelem zrakoplovu ter ►C1 vsa obvestila ◄, ki jih je zagotovila navedenemu zrakoplovu.

(b) ►C1 ►M3 Ko enota služb zračnega prometa izve za neznani zrakoplov na svojem območju, si prizadeva ugotoviti njegovo identiteto, če je to potrebno za izvajanje storitev zračnega prometa ali če to zahtevajo pristojni vojaški organi v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki. Enota služb zračnega prometa v ta namen v skladu z okoliščinami sprejme naslednje ukrepe: ◄

1. poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom;

2. pri drugih enotah služb zračnega prometa v območju z informacijami za letenje se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavljanju dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;

3. pri enotah služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v sosednjih območjih z informacijami za letenje, se pozanima o letu in jih zaprosi za pomoč pri vzpostavljanju dvosmerne komunikacije z zrakoplovom;

▼B

4. poskuša dobiti informacije pri drugih zrakoplovih v območju;

5. enota služb zračnega prometa po potrebi takoj po določitvi identitete zrakoplova obvesti pristojno vojaško enoto. ◄

(c) Pri zablodelem ali neznanem zrakoplovu se upošteva možnost, da je zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja. Če enota služb zračnega prometa meni, da je lahko zablodeli ali neznani zrakoplov predmet nezakonitega vmešavanja, o tem takoj obvesti pristojni organ, ki ga imenuje država, v skladu z lokalno dogovorjenimi postopki.

▼M2

SERA.11012 Minimalna raven goriva in izredno stanje zaradi ravni goriva

(a) Kadar pilot sporoči stanje minimalne ravni goriva, kontrolor čim prej obvesti pilota o vsakršni pričakovani zamudi ali da zamude niso pričakovane.

(b) Če je zaradi ravni goriva potrebna razglasitev stanja v nevarnosti, pilot to sporoči v skladu s točko SERA.14095, in sicer z uporabo radiotelefonskega signala za nevarnost (MAYDAY), ki ga po možnosti izgovori trikrat, temu pa sledi narava stanja v nevarnosti (GORIVO) (FUEL)).

SERA.11013 Zmanjšana zmogljivost zrakoplova

(a) Kadar koli se zaradi odpovedi ali neustreznega delovanja navigacijskega sistema, sistema za komunikacijo, merjenja višine, krmarjenja leta ali drugih sistemov zmogljivost zrakoplova zmanjša pod raven, zahtevano za zračni prostor, v katerem ta leti, letalska posadka o tem nemudoma obvesti zadevno enoto ATC. Kadar odpoved ali neustrezno delovanje vpliva na minimalno razdvajanje, ki je takrat v uporabi, kontrolor ukrepa za določitev druge ustrezne vrste razdvajanja ali minimalnega razdvajanja.

(b) Neustrezno delovanje ali odpoved sistema RNAV

Kadar zrakoplov ne more izpolnjevati specifikacij, kot jih zahteva pot ali postopek RNAV, zaradi odpovedi ali neustreznega delovanja sistema RNAV, pilot zahteva spremenjeno dovoljenje.

(c) Izguba učinkovitosti vertikalne navigacije, ki se zahteva za zračni prostor z zmanjšanim minimalnim vertikalnim razdvajanjem (RVSM)

(1) Pilot čim prej obvesti ATC o vsaki okoliščini, v kateri za zračni prostor RVSM ni mogoče izpolnjevati zahtev glede učinkovitosti vertikalne navigacije. Pilot v takih primerih, kadar je le mogoče, pridobi spremenjeno dovoljenje ATC, preden začne kakršno koli odstopanje od dovoljene poti in/ali nivoja letenja. Kadar spremenjenega dovoljenja ATC ni mogoče pridobiti pred takšnim odstopanjem, pilot pridobi spremenjeno dovoljenje v najkrajšem možnem času za tem.

(2) Med operacijami v zračnem prostoru RVSM ali vertikalnemu prehodu skozenj z zrakoplovi, ki niso odobreni za operacije RVSM, piloti sporočijo neodobren status na naslednji način:

(i) ob prvem klicu na kateri koli kanal znotraj zračnega prostora RVSM;

(ii) v vseh zahtevah za spremembo nivoja letenja in

(iii) v vseh ponovitvah dovoljenj za spremembo nivoja letenja.

(3) Kontrolorji zračnega prometa izrecno potrdijo prejem sporočil iz zrakoplovov, ki sporočajo svoj neodobren status RVSM.

▼M2

(4) Poslabšanje delovanja opreme zrakoplova – sporočilo pilota:

(i) Kadar pilot zrakoplova z odobritvijo RVSM, ki leti v zračnem prostoru RVSM, obvesti ATC, da oprema zrakoplova ne ustreza več zahtevam RVSM, ATC šteje zrakoplov za zrakoplov brez odobritve RVSM.

(ii) ATC takoj ukrepa, da zagotovi minimalno vertikalno razdvajanje 600 m (2 000 čevljev) ali ustrezno horizontalno razdvajanje od vseh drugih zadevnih zrakoplovov, ki letijo v zračnem prostoru RVSM. Zrakoplovu, ki se šteje za zrakoplov brez odobritve RVSM, ATC običajno izda dovoljenje za let iz zračnega prostora RVSM, ko je to mogoče.

(iii) Piloti takoj, ko je to izvedljivo, obvestijo ATC o ponovni vzpostavitvi ustreznega delovanja opreme, ki je potrebna za izpolnjevanje zahtev RVSM.

(iv) Prvi ACC, ki ugotovi spremembo statusa RVSM zrakoplova, se uskladi s sosednjimi ACC, kot je ustrezno.

(5) Nenapovedana huda turbulenca:

(i) Kadar zrakoplov, ki leti v zračnem prostoru RVSM, naleti na hudo turbulenco zaradi vremena ali vrtinčne sledi, za katero pilot meni, da bo vplivala na sposobnost zrakoplova, da ohrani dovoljeni nivo letenja, pilot obvesti ATC. ATC vzpostavi bodisi ustrezno horizontalno razdvajanje bodisi povečano minimalno vertikalno razdvajanje.

(ii) ATC v največji možni meri upošteva zahteve pilota za spremembe nivoja letenja in/ali poti ter posreduje informacije o prometu, kot se to zahteva.

(iii) ATC zbira poročila drugih zrakoplovov, da odloči, ali bi bilo treba RVSM začasno prekiniti v celoti ali v določenem pasu nivoja in/ali območju letenja.

(iv) ACC, ki začasno prekine RVSM, tako(-e) prekinitev(-ve) in kakršne koli potrebne prilagoditve sektorskih zmogljivosti uskladi s sosednjimi ACC, kot je ustrezno, da se zagotovi nemotena preusmeritev prometa.

(6) Napovedana huda turbulenca:

(i) Kadar meteorološka napoved napoveduje hudo turbulenco v zračnem prostoru RVSM, ATC odloči, ali bi bilo treba RVSM začasno prekiniti, in če se prekine, za kako dolgo ter za kateri določeni nivo oziroma nivoje in/ali območje letenja.

(ii) V primerih, ko se RVSM začasno prekine, se ACC, ki izvede prekinitev RVSM, uskladi s sosednjimi ACC glede nivojev letenja, ki so primerni za preusmeritev prometa, razen če je bila s sporazumom o sodelovanju določena shema za dodelitev nivojev letenja v primeru nepredvidenih dogodkov. Prav tako ACC, ki izvede začasno prekinitev RVSM, uskladi zadevne sektorske zmogljivosti s sosednjimi ACC, kakor je primerno.

▼M2

SERA.11014 Navodila za izogib (RA) sistema ACAS

(a) Sistem ACAS II se med letom, razen v primerih iz seznama minimalne opreme iz Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 ([1]), uporablja v načinu, ki omogoča podajanje navodil za izogib (RA) letalski posadki, kadar se zazna neustrezna bližina drugega zrakoplova. To ne velja, če je zaradi neobičajnega postopka ali razmer, v katerih je delovanje omejeno, potrebna omejitev načina podajanja navodil za izogib (izključno s podajanjem prometnih navodil ali enakovrednim načinom).

(b) V primeru podajanja navodil RA sistema ACAS piloti:

(1) takoj ukrepajo ob upoštevanju navodil RA, razen če bi takšno ukrepanje ogrozilo varnost zrakoplova;

(2) upoštevajo navodila RA, tudi v primeru konflikta med navodili RA in navodili ATC za manevriranje;

(3) ne izvedejo manevra, ki je nasproten navodilu RA;

(4) čim prej, ko to omogoča delovna obremenitev letalske posadke, ustrezno enoto ATC obvestijo o vseh navodilih RA, zaradi katerih je potrebno odstopanje od veljavnega navodila ali dovoljenja ATC;

(5) takoj upoštevajo vsa spremenjena navodila RA;

(6) omejijo spremembe poti leta le toliko, kolikor je potrebno, da upoštevajo navodila RA;

(7) takoj spet upoštevajo navodila ali dovoljenje ATC, ko je konflikt odpravljen, in

(8) obvestijo ATC, ko spet upoštevajo trenutno dovoljenje.

(c) Kadar pilot sporoči navodilo RA sistema ACAS, kontrolor ne poskuša spremeniti poti leta zrakoplova, dokler pilot ne sporoči „KONFLIKTA NI VEČ“ (CLEAR OF CONFLICT).

(d) Ko zrakoplov v skladu z navodilom RA preneha upoštevati dovoljenje ali navodilo ATC ali ko pilot sporoči navodilo RA, kontrolor preneha biti odgovoren za zagotavljanje razdvajanja med navedenim zrakoplovom in drugimi zrakoplovi, na katere neposredno vpliva manever po navodilu RA. Kontrolor ponovno prevzame odgovornost za zagotavljanje razdvajanja vsem zadevnim zrakoplovom, kadar:

(1) kontrolor potrdi sporočilo letalske posadke, da zrakoplov ponovno upošteva trenutno dovoljenje, ali

(2) kontrolor potrdi sporočilo letalske posadke, da je zrakoplov v procesu ponovnega upoštevanja trenutnega dovoljenja, in izda alternativno dovoljenje, ki ga potrdi letalska posadka.

▼B

SERA.11015 Prestrezanje

(a) Razen storitev prestrezanja in spremstva, ki se zagotavljajo zrakoplovu na zahtevo, se prestrezanje civilnega zrakoplova ureja z ustreznimi predpisi in upravnimi navodili, ki jih izdajo države članice v skladu s Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, zlasti s členom 3(d), na podlagi katerega se države pogodbenice ICAO pri izdajanju predpisov za svoje državne zrakoplove obvežejo, da bodo namenile ustrezno pozornost varnosti navigacije civilnega zrakoplova.

(b) Vodja civilnega zrakoplova, ki je prestrezan:

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

▼B

1. takoj ravna v skladu z navodili, prejetimi od zrakoplova prestreznika, si razloži pomen vizualnih signalov in se odzove nanje v skladu s specifikacijami iz tabel S11-1 in S11-2;

2. če je mogoče, obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa;

▼C1

3. poskuša vzpostaviti radijsko komunikacijo z zrakoplovom prestreznikom ali ustrezno enoto za kontrolo prestrezanja, in sicer s splošnim javljanjem na frekvenci za klic v sili 121,5 Mhz, pri čemer sporoči identiteto prestrezanega zrakoplova in vrsto leta, ter če stik ni vzpostavljen in je smiselno, to javljanje ponovi na frekvenci za klic v sili 243 MHz;

4. če je opremljen z radarskim odzivnikom SSR, izbere kodo 7700 načina A, razen če ustrezna enota služb zračnega prometa določi drugače;

5. če je opremljen z ADS-B ali ADS-C, izbere ustrezen način delovanja za izredno stanje, če je na voljo, razen če ustrezna enota služb zračnega prometa določi drugače.

▼B

Tabela S11-1

Signali, ki jih sproži zrakoplov prestreznik, in odzivi prestrezanega zrakoplova

Serija	Signali zrakoplova PRESTREZNIKA	Pomen	Odziv PRESTREZANEGA zrakoplova	Pomen
1	DAN ali NOČ – Ziblje zrakoplov in utripa z navigacijskimi lučmi v nerednih presledkih (in s pristajalnimi lučmi, če gre za helikopter) v položaju, ki je nekoliko nad prestrezanim zrakoplovom in pred njim ter običajno na njegovi levi strani (ali desni strani, če je prestrezani zrakoplov helikopter); potem ko prestrezani zrakoplov potrdi signale, zrakoplov prestreznik izvede počasni zavoj na istem nivoju, običajno v levo (ali v desno, če gre za helikopter) v želeno smer letenja. *Opomba 1* *Zaradi meteoroloških razmer ali terena je lahko zrakoplov prestreznik prisiljen zamenjati položaje in smer zavoja, ki so navedeni v seriji 1.* *Opomba 2* ►C1 *Če prestrezani zrakoplov ne more dohajati zrakoplova prestreznika, naj prestreznik večkrat zaokroži in zaziblje zrakoplov vsakič, ko prehiti prestrezani zrakoplov.* ◄	Prestrezam vas. Sledite mi.	PODNEVI ali PONOČI – Ziblje zrakoplov, utripa z navigacijskimi lučmi v nerednih presledkih ter sledi zrakoplovu prestrezniku.	Razumem, bom izpolnil navodila.
2	►C1 PODNEVI ali PONOČI – Nenaden odmik stran od prestrezanega zrakoplova z zavojem v vzpenjanju pod kotom 90 stopinj ali več, ne da bi zrakoplov prestreznik prečkal linijo leta prestrezanega zrakoplova. ◄	Lahko nadaljujete pot.	PODNEVI ali PONOČI – Ziblje zrakoplov.	Razumem, bom izpolnil navodila.

▼B

Serija	Signali zrakoplova PRESTREZNIKA	Pomen	Odziv PRESTREZANEGA zrakoplova	Pomen
3	PODNEVI ali PONOČI – ►C1 Spušča podvozje (če je vgrajeno) ◄, ima stalno prižgane pristajalne luči in leti nad vzletno-pristajalno stezo, ki je v uporabi, ali, če je prestrezani zrakoplov helikopter, nad območjem za pristajanje helikopterjev. Pri helikopterjih izvede helikopter prestreznik prilet za pristanek in začne lebdeti blizu območja za pristajanje.	Pristanite na tem letališču.	PODNEVI ali PONOČI – ►C1 Spušča podvozje (če je vgrajeno) ◄, ima stalno prižgane pristajalne luči in sledi zrakoplovu prestrezniku ter če po preletu vzletno-pristajalne steze, ki je v uporabi, ali območja za pristajanje helikopterjev meni, da je pristanek varen, začne s pristajanjem.	Razumem, bom izpolnil navodila.

Tabela S11-2

Signali, ki jih sproži prestrezani zrakoplov in odzivi zrakoplova prestreznika

Serija	Signali PRESTREZANEGA zrakoplova	Pomen	Odziv zrakoplova PRESTREZNIKA	Pomen
4	►C1 PODNEVI ali PONOČI – Dviguje podvozje (če je vgrajeno), utripa s pristajalnimi lučmi pri preletu vzletno-pristajalne steze, ki je v uporabi, ali območja za pristajanje helikopterjev na relativni višini nad 300 m (1 000 čevljev), vendar ne višje od 600 m (2 000 čevljev) (če gre za helikopter, na relativni višini nad 50 m (170 čevljev), vendar ne višje od 100 m (330 čevljev)) nad nivojem letališča, nato kroži nad vzletno-pristajalno stezo, ki je v uporabi, ali nad območjem za pristajanje helikopterjev. Če zrakoplov ne more utripati s pristajalnimi lučmi, naj utripa s katerimi koli drugimi razpoložljivimi lučmi. ◄	Letališče, ki ste ga določili, ne ustreza.	PODNEVI ali PONOČI – Če je zaželeno, da prestrezani zrakoplov sledi zrakoplovu prestrezniku do nadomestnega letališča, zrakoplov prestreznik dvigne ►C1 podvozje (če je vgrajeno) ◄ in uporabi signale iz serije 1, ki so predpisani za zrakoplov prestreznik. Če je sprejeta odločitev, da se prestrezani zrakoplov izpusti, zrakoplov prestreznik uporabi signale iz serije 2, ki so predpisani za zrakoplov prestreznik.	Razumem, sledite mi. Razumem, lahko nadaljujete pot.
5	PODNEVI ali PONOČI – V rednih razmikih prižiga in ugaša vse razpoložljive luči, vendar tako, da se razlikuje od utripanja z lučmi.	Ne morem izpolniti navodil.	PODNEVI ali PONOČI – Uporabi signale iz serije 2, ki so predpisani za zrakoplove prestreznike.	Razumem.
6	PODNEVI ali PONOČI – V nerednih časovnih razmikih utripa z vsemi razpoložljivimi lučmi.	Sem v nevarnosti.	PODNEVI ali PONOČI – Uporabi signale iz serije 2, ki so predpisani za zrakoplove prestreznike.	Razumem.

(c) Če katera koli navodila, sprejeta po radiu iz katerih koli virov, nasprotujejo tistim, ki jih daje zrakoplov prestreznik z vizualnimi signali, prestrezani zrakoplov zahteva takojšnje pojasnilo, medtem pa nadaljuje z izpolnjevanjem vizualnih navodil, ki jih dobiva od zrakoplova prestreznika.

(d) Če katera koli navodila, prejeta po radiu iz katerih koli virov, nasprotujejo tistim, ki jih daje zrakoplov prestreznik po radiu, prestrezani zrakoplov zahteva takojšnje pojasnilo, medtem pa nadaljuje z izpolnjevanjem radijskih navodil, ki jih dobiva od zrakoplova prestreznika.

(e) ►C1 Če se med prestrezanjem vzpostavi radijski stik, vendar komunikacija v skupnem jeziku ni možna, se skušajo sporočiti navodila, potrditve navodil in bistvene informacije z uporabo fraz in izgovorjav, navedenih v tabeli S11-3, in z oddajanjem vsake fraze dvakrat: ◄

▼B

Tabela S11-3

►C1 Fraze ◄, ki jih uporablja zrakoplov PRESTREZNIK			►C1 Fraze ◄, ki jih uporablja PRESTREZANI zrakoplov		
►C1 Fraza ◄	Izgovorjava ([1])	Pomen	►C1 Fraza ◄	Izgovorjava ([1])	Pomen
CALL SIGN (POZIVNI ZNAK)	KOL SA-IN	Kakšen je vaš pozivni znak?	CALL SIGN (POZIVNI ZNAK) (call sign)(pozivni znak) ([2])	KOL SA-IN (pozivni znak)	Moj pozivni znak je (pozivni znak)
FOLLOW (SLEDITE MI.)	FOL-LO	Sledite mi	WILCO	VILL-KO	►M2 Razumem, bom upošteval ◄
DESCEND (SPUŠČAJTE SE.)	DEE-SEND	Spuščajte se za pristanek	►M2 — ◄		
			CAN NOT (NE MOREM)	KANN NOTT	Ne morem izpolniti navodil
YOU LAND (PRISTA-NITE.)	YOU LAAND	Pristanite na tem letališču	REPEAT (PONOVITE.)	REE-PEET	Ponovite navodilo
			AM LOST (IZGUBIL SEM SE.)	AM LOSST	Položaj neznan
PROCEED (NADA-LJUJTE POT.)	PRO-SEED	Lahko nadaljujete pot			
			MAYDAY (NA POMOČ)	MAYDAY	Sem v nevarnosti
			HIJACK (UGR-ABLJEN) ([3])	HI-JACK	Zrakoplov je pod nadzorom ugrabiteljev
			LAND (PRISTA-NITE.) (ime kraja)	LAAND (ime kraja)	Prosim za pristanek na (ime kraja)
			DESCEND (SPUŠČAJTE SE.)	DEE-SEND	Prosim za spuščanje

([1]) V drugem stolpcu so zlogi, ki jih je treba poudariti, podčrtani.
([2]) Pozivni znak, ki se zahteva, je znak, ki se uporablja v radiotelefonskih komunikacijah z enotami služb zračnega prometa in ustreza identifikaciji zrakoplova v načrtu leta.
([3]) ►C1 Okoliščine morda ne dopuščajo vedno uporabe fraze „HIJACK“ niti ni to zaželeno. ◄

(f) Ko je enota služb zračnega prometa obveščena, da je na njenem območju odgovornosti prestrezan zrakoplov, v skladu z okoliščinami takoj sprejme naslednje ukrepe:

1. ►C1 poskuša vzpostaviti dvosmerno komunikacijo s prestrezanim zrakoplovom z vsemi razpoložljivimi sredstvi, vključno z radijsko frekvenco za klic v sili 121,5 MHz, če komunikacija še ni vzpostavljena; ◄

2. obvesti pilota prestrezanega zrakoplova o prestrezanju;

3. vzpostavi stik s prestrezno kontrolno enoto, ki vzdržuje dvosmerno komunikacijo z zrakoplovom prestreznikom, in ji zagotovi razpoložljive informacije o zrakoplovu;

4. po potrebi posreduje sporočila med zrakoplovom prestreznikom ali prestrezno kontrolno enoto in prestrezanim zrakoplovom;

5. v tesnem sodelovanju s prestrezno kontrolno enoto sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev varnosti prestrezanega zrakoplova;

6. ►C1 obvesti enote služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v sosednjih območjih z informacijami za letenje, če meni, da se je zrakoplov oddaljil od navedenih sosednjih območij z informacijami za letenje. ◄

▼B

(g) Ko je enota služb zračnega prometa obveščena, da je zunaj njenega območja odgovornosti prestrezan zrakoplov, v skladu z okoliščinami sprejme naslednje ukrepe:

1. obvesti enoto služb zračnega prometa, ki zagotavlja storitve v zračnem prostoru, v katerem se izvaja prestrezanje, in ji zagotovi razpoložljive informacije za pomoč pri identifikaciji zrakoplova ter jo zaprosi, naj ukrepa v skladu s točko (f);

2. ►C1 posreduje sporočila ◄ med prestrezanim zrakoplovom in ustrezno enoto služb zračnega prometa, prestrezno kontrolno enoto ali zrakoplovom prestreznikom.

ODDELEK 12

▼C1

Storitve v zvezi z meteorološkimi podatki – Opazovanja iz zrakoplova in poročila z glasovno komunikacijo

▼B

SERA.12001 Vrste opazovanj iz zrakoplova

(a) V vseh fazah leta se izvajajo naslednja opazovanja iz zrakoplova:

1. posebna opazovanja iz zrakoplova in

2. druga nerutinska opazovanja iz zrakoplova.

SERA.12005 Posebna opazovanja iz zrakoplova

▼C1

(a) Posebna opazovanja izvajajo in o njih poročajo vsi zrakoplovi, če naletijo na naslednje razmere ali jih opazijo:

1. zmerno ali močno turbulenco ali

2. zmerno ali močno zaledenitev ali

3. močan zavetrni val ali

4. nevihte brez toče, ki so slabo vidne, skrite v plasti oblakov, razširjene ali tvorijo nevihtne linije, ali

5. nevihte s točo, ki so slabo vidne, skrite v plasti oblakov, razširjene ali tvorijo nevihtne linije, ali

6. močan prašni vihar ali močan peščeni vihar ali

7. oblak vulkanskega pepela ali

8. vulkansko aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana ali

▼M4

9. zaviralni učinek na vzletno-pristajalni stezi ni tako dober, kot je bilo sporočeno.

▼B

(b) Pristojni organi po potrebi določijo druge razmere, o katerih morajo poročati vsi zrakoplovi, če naletijo nanje ali jih opazijo.

▼M2

(c) Letalske posadke pripravijo poročila s pomočjo obrazcev, ki temeljijo na vzorcu obrazca AIREP SPECIAL, kot je določen v točki A Dodatka 5. Ta poročila so skladna s podrobnimi navodili za poročanje, kot so določena v točki 2 Dodatka 5.

1. Podrobna navodila, vključno s formati sporočil in frazeologijo iz Dodatka 5, uporabljajo letalska posadka pri oddajanju poročil iz zrakoplova in enote ATS pri ponovnem oddajanju teh poročil.

2. Posebna poročila iz zrakoplova, ki vsebujejo opažanja vulkanske aktivnosti, se zabeležijo na posebnem obrazcu za poročila iz zrakoplova o vulkanski aktivnosti. Obrazci, ki temeljijo na vzorcu obrazca za posebna poročila iz zrakoplova o vulkanski aktivnosti iz točke B Dodatka 5, se zagotovijo letalskim posadkam, ki letijo na poteh, na katere bi lahko vplivali oblaki vulkanskega pepela.

▼B

SERA.12010 Druga nerutinska opazovanja iz zrakoplova

▼M3

Če zrakoplov naleti na druge vremenske razmere, ki niso naštete v SERA.12005(a), na primer strižni veter, ki po mnenju vodje zrakoplova lahko vplivajo na varnost ali močno zmanjšajo učinkovitost operacij drugih zrakoplovov, vodja zrakoplova čim prej obvesti ustrezne službe zračnega prometa.

▼B

SERA.12015 ►C1 Poročanje o opazovanju iz zrakoplova z glasovno komunikacijo ◄

(a) Opazovanja iz zrakoplova se sporočijo med letom med opazovanjem ali čim prej po njem.

(b) Opazovanja iz zrakoplova se sporočijo kot poročila iz zrakoplova in so v skladu s tehničnimi specifikacijami iz Dodatka 5.

SERA.12020 Izmenjava poročil iz zrakoplova

(a) Enote ATS čim prej sporočijo posebna in nerutinska poročila iz zrakoplovov:

1. drugim zadevnim zrakoplovom;

▼M2

2. zadevni meteorološki službi bdenja (MWO) v skladu s točko 3 Dodatka 5 in

▼B

3. drugim zadevnim enotam ATS.

(b) Oddajanje sporočil zrakoplovom se ponavlja v enakih presledkih in nadaljuje toliko časa, kot določi zadevna enota ATS.

▼M2

ODDELEK 13

Odzivnik SSR

SERA.13001 Uporaba odzivnika SSR

(a) Če je zrakoplov opremljen z delujočim odzivnikom SSR, ga pilot uporablja ves čas med letom ne glede na to, ali je zrakoplov v zračnem prostoru, kjer se SSR uporablja za namene ATS, ali zunaj njega.

(b) Piloti ne uporabljajo funkcije IDENT, razen če tako zahteva ATS.

(c) Razen za lete v zračnem prostoru, ki ga pristojni organ določi za obvezno uporabo odzivnika, so zrakoplovi brez zadostne oskrbe z električno energijo izvzeti iz zahteve, da se odzivnik uporablja ves čas.

SERA.13005 Nastavitev kode odzivnika SSR v načinu A

(a) Za sporočitev, da je zrakoplov v posebni nepredvideni situaciji, pilot zrakoplova, opremljenega s SSR:

(1) izbere kodo 7700 za sporočitev izrednega stanja, razen če je ATC že prej dala pilotu navodila, naj odzivnik uporablja na določeni kodi. V slednjem primeru lahko pilot kljub temu izbere kodo 7700, kadar koli obstaja razlog za domnevo, da bi to bil najprimernejši ukrep;

(2) izbere kodo 7600 za sporočitev stanja odpovedi radijske komunikacije;

▼M2

(3) poskusi izbrati kodo 7500 za sporočitev stanja nezakonitega vmešavanja. Če okoliščine to upravičujejo, se namesto te uporabi koda 7700.

(b) Razen v primerih, opisanih v točki (a) zgoraj, pilot:

(1) izbere kode po navodilih enote ATS ali

(2) če ne prejme navodil ATS v zvezi z nastavitvijo kode, izbere kodo 2000 ali drugo kodo, ki jo določi pristojni organ, ali

(3) če se mu ne zagotavljajo storitve služb zračnega prometa, izbere kodo 7000, da izboljša zaznavanje ustrezno opremljenih zrakoplovov, razen če pristojni organ določi drugače.

(c) Kadar se ugotovi, da se koda, prikazana na radarskem zaslonu, razlikuje od kode, ki je bila dodeljena zrakoplovu:

(1) se pilota prosi, da potrdi izbrano kodo in, če je to potrebno zaradi okoliščin, ponovno izbere pravilno kodo, in

(2) če še vedno obstaja razlika med dodeljeno in prikazano kodo, se pilota lahko prosi, da preneha z uporabo odzivnika zrakoplova. Naslednje kontrolno mesto in vsaka druga zadevna enota, ki pri zagotavljanju ATS uporablja SSR in/ali multilateracijo (MLAT), se ustrezno obvesti.

SERA.13010 Informacije na podlagi tlačne višine

(a) Kadar je zrakoplov opremljen z delujočo opremo za uporabo v načinu C, jo pilot neprekinjeno uporablja v tem načinu, razen če mu ATC da drugačna navodila.

(b) Razen če pristojni organ določi drugače, se preverjanje informacij o nivoju na podlagi tlačne višine, ki so prikazane kontrolorju, izvede vsaj enkrat s strani vsake ustrezno opremljene enote ATC ob prvem stiku z zadevnim zrakoplovom ali, če to ni izvedljivo, takoj ko je mogoče za tem.

SERA.13015 Nastavitev identifikacije zrakoplova na odzivniku SSR v načinu S

(a) Zrakoplovi, opremljeni z načinom S, ki ima funkcijo identifikacije zrakoplova, oddajajo identifikacijo zrakoplova, kot je določeno v točki 7 načrta leta ICAO, ali registracijo zrakoplova, kadar ni bil predložen noben načrt leta.

(b) Kadar koli se na radarskem zaslonu opazi, da je identifikacija zrakoplova, ki jo oddaja zrakoplov, opremljen z načinom S, drugačna od pričakovane, se od pilota zahteva, da potrdi in po potrebi ponovno vnese pravilno identifikacijo zrakoplova.

(c) Če po potrditvi pilota, da je bila v identifikacijsko funkcijo v načinu S vnesena pravilna identifikacija zrakoplova, razhajanje še vedno obstaja, kontrolor ukrepa, kot sledi:

(1) obvesti pilota o razhajanju;

(2) kadar je mogoče, popravi oznako, ki prikazuje identifikacijo zrakoplova na radarskem zaslonu, in

▼M2

(3) obvesti naslednje kontrolno mesto in vsako drugo zadevno enoto, ki uporablja način S za namene identifikacije, da je identifikacija zrakoplova, ki jo oddaja zrakoplov, napačna.

SERA.13020 Odpoved odzivnika SSR, kadar je opremljenost z delujočim odzivnikom obvezna

(a) V primeru odpovedi odzivnika po odhodu enota ATC poskuša zagotoviti nadaljevanje leta na namembni aerodrom v skladu z načrtom leta. Vendar se od pilotov lahko pričakuje, da upoštevajo posebne omejitve.

(b) Če odzivnik odpove in ga ni mogoče usposobiti pred odhodom, piloti:

(1) čim prej obvestijo ATS, po možnosti pred predložitvijo načrta leta;

(2) v obrazcu za načrt leta ICAO v točki 10 pod SSR vpišejo črko „N“ za popolno neuporabnost oddajnika ali v primeru delne odpovedi odzivnika vnesejo črko, ki ustreza preostali zmožnosti odzivnika, in

(3) upoštevajo vse objavljene postopke v zvezi z zahtevki za izvzetje iz zahtev po opremljenosti z delujočim odzivnikom SSR.

ODDELEK 14

Postopki za glasovno komunikacijo

SERA.14001 Splošno

Standardizirana frazeologija se uporablja v vseh primerih, za katere je bila določena. Običajni jezik se uporabi le takrat, ko standardizirana frazeologija ne more izraziti namena oddajanja.

SERA.14005 Kategorije sporočil

(a) Kategorije sporočil, ki jih obdela mobilna letalska služba, in prednostni vrstni red pri vzpostavljanju komunikacij in oddajanju sporočil so v skladu s tabelo S14-1.

Tabela S14-1

Kategorija sporočila in vrstni red prednostnega signala v radiotelefoniji	Radiotelefonski signal
(a) Klici v nevarnosti, sporočila v nevarnosti in promet v nevarnosti	**MAYDAY**
(b) Sporočila v sili, vključno s sporočili, ki sledijo signalu za medicinske prevoze	**PAN PAN** *ali* **PAN PAN MEDICAL**
(c) Komunikacije v zvezi z iskanjem smeri	—
(d) Sporočila o varnosti leta	—
(e) Meteorološka sporočila	—
(f) Sporočila o poteku leta	—

(b) Sporočila v nevarnosti in promet v nevarnosti se obravnavajo v skladu z določbami iz točke SERA.14095.

▼M2

(c) Sporočila v sili in promet v sili, vključno s sporočili, ki sledijo signalu za medicinske prevoze, se obravnavajo v skladu z določbami iz točke SERA.14095.

SERA.14010 Sporočila o varnosti leta

Sporočila o varnosti leta vsebujejo naslednje:

(a) sporočila o gibanju in nadzoru;

(b) sporočila, ki jih odda operator zrakoplova ali zrakoplov in se neposredno nanašajo na zrakoplov med letom;

(c) vremenski nasveti, ki se neposredno nanašajo na zrakoplov, ki je v letu ali tik pred odhodom (posamično sporočeni ali za oddajanje);

(d) druga sporočila, ki zadevajo zrakoplov, ki je v letu ali tik pred odhodom.

SERA.14015 Jezik, ki se uporablja pri komunikaciji zrak–zemlja

(a) Radiotelefonske komunikacije zrak–zemlja potekajo v angleškem jeziku ali v jeziku, ki ga običajno uporablja postaja na tleh.

(b) Na zahtevo katerega koli zrakoplova se angleški jezik uporablja na vseh postajah na tleh, ki zagotavljajo storitve določenim aerodromom in potem, ki jih uporabljajo mednarodne službe zračnega prometa. Razen če v posebnih primerih pristojni organ določi drugače, se na aerodromih z več kot 50 000 mednarodnimi premiki IFR letno za komunikacije med enoto ATS in zrakoplovom uporablja angleški jezik. Države članice, v katerih na takih aerodromih na dan začetka veljavnosti te uredbe angleški jezik ni edini jezik, ki se uporablja za komunikacije med enoto ATS in zrakoplovi, se lahko odločijo, da ne bodo uporabljale angleškega jezika in o tem ustrezno obvestijo Komisijo. V tem primeru te države članice najpozneje do 31. decembra 2017 izvedejo študijo o možnosti, da se iz varnostnih razlogov zahteva uporaba angleškega jezika za komunikacije med enoto ATS in zrakoplovi na navedenih aerodromih, da bi se preprečili vdori zrakoplovov na zasedene vzletno-pristajalne steze in druga varnostna tveganja, pri čemer se upoštevajo veljavne določbe Unije in nacionalne zakonodaje o rabi jezikov. Države članice to študijo objavijo, njene rezultate pa pošljejo Agenciji in Komisiji.

(c) Informacije o jezikih, ki so na voljo na določeni postaji na tleh, so vključene v zbornike letalskih informacij in druge objavljene letalske informacije o takih zmogljivostih.

SERA.14020 Črkovanje besed v radiotelefoniji

Kadar se v radiotelefoniji črkujejo lastna imena, kratice služb in besede, katerih črkovanje je lahko dvoumno, se uporablja abeceda iz tabele S14-2.

Tabela S14-2

Abeceda črkovanja v radiotelefoniji

Črka	Beseda	Približna izgovorjava (zapis v latinici)
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VOU
C	Charlie	ČAR LI *ali* ŠAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	EK OU

▼**M2**

Črka	Beseda	Približna izgovorjava (zapis v latinici)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HOU TEL
I	India	IN DI JA
J	Juliett	ĐU LI JET
K	Kilo	KI LOU
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAJK
N	November	NO VEM BA
O	Oscar	OS KA
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	KI BEK
R	Romeo	RO MI OU
S	Sierra	SI ER A
T	Tango	TEN GOU
U	Uniform	JU NI FORM *ali* U NI FORM
V	Victor	VIK TOR
W	Whiskey	WIS KI
X	X-ray	EKS REJ
Y	Yankee	JEN KI
Z	Zulu	ZU LU

V zapisu približne izgovorjave v latinici so podčrtani zlogi, ki se poudarijo.

SERA.14025 Načela za identifikacijo poti ATS, ki niso standardne odhodne in prihodne poti

(a) Uporaba označevalnikov poti ATS v komunikacijah

(1) V glasovnih komunikacijah se osnovne črke označevalnika izgovarjajo v skladu z abecedo črkovanja iz tabele S14-2.

(2) Kadar so uporabljene predpone K, U ali S, se v glasovnih komunikacijah izgovorijo, kot sledi:

(i) K – KOPTER

(ii) U – UPPER

(iii) S – SUPERSONIC

(b) Beseda „kopter“ se izgovarja kot v besedi „helicopter“ ter besedi „upper“ in „supersonic“ kot v angleškem jeziku.

▼M2

SERA.14026 Pomembne točke

Običajno se za nanašanje na pomembno točko v glasovnih komunikacijah uporabi ime v preprostem jeziku za pomembne točke, ki so označene z lokacijo radionavigacijskega sredstva, ali edinstvena petčrkovna izgovorljiva oznaka za pomembne točke, ki niso označene z lokacijo radionavigacijskega sredstva. Če se za lokacijo radionavigacijskega sredstva ne uporablja ime v preprostem jeziku, se nadomesti s kodiranim označevalnikom, ki se v glasovnih komunikacijah izgovarja v skladu z abecedo črkovanja.

SERA.14030 Uporaba označevalnikov za standardne instrumentalne odhodne in prihodne poti

Za standardne instrumentalne odhodne in prihodne poti se v glasovnih komunikacijah uporablja označevalnik v preprostem jeziku.

SERA.14035 Oddajanje številk v radiotelefoniji

(a) Oddajanje številk

(1) Vse številke, ki se uporabljajo pri oddajanju pozivnega znaka zrakoplova, smeri, vzletno-pristajalne steze, smeri vetra in hitrosti, se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej.

(i) Nivoji letenja se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen v primeru nivojev letenja v celih stoticah.

(ii) Nastavitve višinomera se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen nastavitve na 1 000 hPa, ki se oddaja kot „TISOČ“ (ONE THOUSAND).

(iii) Vse številke se pri oddajanju kod odzivnika oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen v primerih, ko kode odzivnika vsebujejo le cele tisočice – takrat se informacije oddajajo z izgovorjavo številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa ji beseda „TISOČ“ (THOUSAND).

(2) Vse številke, ki se uporabljajo pri oddajanju informacij, ki niso informacije, opisane v točki (a)(1), se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, vse številke, ki vsebujejo cele stotice in cele tisočice, pa se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število stotic ali tisočic, sledi pa ji beseda „STO“ (HUNDRED) ali „TISOČ“ (THOUSAND), kot je ustrezno. Kombinacije tisočic in celih stotic se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa jim beseda „TISOČ“ (THOUSAND); zatem se izgovori število, ki predstavlja število stotic in mu sledi beseda „STO“ (HUNDRED).

(3) V primerih, ko je treba jasneje podati številko, oddano kot cela tisočica in/ali cela stotica, se številka odda z izgovorjavo vsake številke posebej.

(4) Pri zagotavljanju informacij v zvezi z relativno smerjo proti predmetu ali konfliktnemu prometu v 12-urnem načinu se informacije podajajo z izgovorjavo številk skupaj, npr. „DESETA URA“ (TEN O'CLOCK) ali „ENAJSTA URA“ (ELEVEN O'CLOCK).

(5) Številke, ki vsebujejo decimalno vejico, se oddajajo, kot je opisano v točki (a)(1), z decimalno vejico na ustreznem mestu, ki se navede z besedo „CELA“ (DECIMAL).

(6) Za identifikacijo prenosnega kanala pri visokofrekvenčnih (VHF) radiotelefonskih komunikacijah se uporablja vseh šest številk številčnega označevalnika, razen v primerih, ko sta tako peta kot šesta številka ničli – v tem primeru se uporabljajo le prve štiri številke.

▼M2

SERA.14040 Izgovorjava številk

Kadar se v komunikaciji uporablja angleški jezik, se številke oddajajo z izgovorjavo, kot je prikazana v tabeli S14-3:

Tabela S14-3

Številka ali številčni element	Izgovorjava
0	ZI-RO
1	WAN
2	TU
3	FRI
4	FO-r
5	FAJF
6	SIKS
7	SEV-n
8	EJT
9	NAJN-r
10	TEN
11	I-LE-VN
12	TWELF
Decimalna vejica	DE-SI-MAL
Sto	HAN-drid
Tisoč	TAU-SND

SERA.14045 Tehnika prenosa

(a) Prenosi so jedrnati in se izgovarjajo z normalnim pogovornim tonom.

(b) V radiotelefonskih komunikacijah se uporabljajo naslednje besede in fraze, kot je ustrezno, in jim je pripisan pomen, kot je naveden v tabeli S14-4:

Tabela S14-4

Fraza	Pomen
POTRDI (ACKNOWLEDGE)	„Potrdi, da si sprejel in razumel to sporočilo.“
DA (AFFIRM)	„Da“
DOVOLJENO (APPROVED)	„Dovoljeno ti je, kot si zahteval.“
PREKINJAM (BREAK)	„Prekinjam sporočilo.“
PREKINJAM, PREKINJAM (BREAK BREAK)	„Prekinjam sporočilo enemu zrakoplovu zaradi začetka sporočila drugemu zrakoplovu v zelo gostem prometu.“
PREKLICUJEM (CANCEL)	„Preklicujem pred tem oddano dovoljenje.“

▼**M2**

Fraza	Pomen
PREVERI (CHECK)	„Preveri sistem ali postopek.“
PROSTO (CLEARED)	„Dovoljujem ti, da nadaljuješ pod določenimi pogoji.“
POTRDI (CONFIRM)	„Zaprošam za potrditev: (*dovoljenja, navodila, ukrepa, informacije*).“
PREKLOPI NA (CONTACT)	„Vzpostavi komunikacijo s/z …“
PRAVILNO (CORRECT)	„Res je“ ali „Tako je“.
POPRAVLJAM (CORRECTION)	„Ta prenos (*ali* oddano sporočilo) je napačen. Pravilna različica je …“
NE UPOŠTEVAJ (DISREGARD)	„Ignoriraj“
KAKO ME SLIŠIŠ? (HOW DO YOU READ)	„Kakšna je razumljivost mojega oddajanja?“ (glej točko SERA.14070(c))
PONAVLJAM (I SAY AGAIN)	„Ponavljam zaradi jasnosti oziroma poudarka.“
ZADRŽI (MAINTAIN)	„Nadaljuj v skladu z določenimi pogoji“ ali v dobesednem pomenu.
POSLUŠAJ (MONITOR)	„Poslušaj na (frekvenci).“
NAPAČNO (NEGATIVE)	„Ne“ *ali* „Ni dovoljeno“ *ali* „To ni pravilno“ *ali* „Ni možno“.
ODGOVORI (OVER)	„Mojega oddajanja je konec in pričakujem tvoj odgovor.“
KONEC (OUT)	„Izmenjave oddajanj je konec in ne pričakuje se noben odgovor.“
PONOVITEV SPOROČILA (READ BACK)	„Ponovi celo sporočilo ali njegov del natančno tako, kot je bilo prejeto“.
NOVO DOVOLJENJE (RECLEARED)	„Sprememba tvojega prejšnjega dovoljenja; to novo dovoljenje nadomesti tvoje prejšnje dovoljenje ali njegov del.“
SPOROČI (REPORT)	„Sporoči, kot je zahtevano.“
PROSIM (REQUEST)	„Prošnja za informacijo o …“ *ali* „Prošnja za dovoljenje …“
RAZUMEM (ROGER)	„Sprejel sem celotno tvoje zadnje sporočilo.“
PONOVI (SAY AGAIN)	„Ponovi vse ali naslednji del tvojega zadnjega sporočila.“
GOVORI POČASNEJE (SPEAK SLOWER)	„Zmanjšaj hitrost govorjenja.“
POČAKAJ (STANDBY)	„Počakaj, poklical te bom nazaj.“
NE MOREM (UNABLE)	„Ni možno upoštevati tvoje prošnje, navodila ali dovoljenja.“

▼M2

Fraza	Pomen
BOM UPOŠTEVAL (WILCO)	*(Okrajšava za „will comply“ (bom upošteval))* „Razumem tvoje sporočilo in ga bom upošteval.“
PONOVI DVAKRAT (WORDS TWICE)	(a) *Kot prošnja:* „Komunikacija je otežena. Prosim, vsako besedo ali skupino besed oddaj dvakrat.“ (b) *Kot informacija*: „Ker je komunikacija otežena, bom vsako besedo ali skupino besed oddal dvakrat.“

SERA.14050 Radiotelefonski pozivni znaki za zrakoplove

(a) Pozivni znaki v celi obliki

Radiotelefonski pozivni znak za zrakoplov je enega od naslednjih tipov:

(1) tipa a) – znaki, ki ustrezajo registrski oznaki zrakoplova; ali

(2) tipa b) – telefonska oznaka operatorja zrakoplova, ki ji sledijo zadnji štirje znaki registrske oznake zrakoplova;

(3) tipa c) – telefonska oznaka operatorja zrakoplova, ki ji sledi identifikacijska številka leta.

(b) Pozivni znaki v skrajšani obliki:

Radiotelefonski pozivni znaki za zrakoplove iz točke (a), razen tipa c), se lahko skrajšajo v primerih, določenih v točki SERA.14055(c). Skrajšani pozivni znaki so ene od naslednjih oblik:

(1) tipa a) – prvi znak registrske oznake in vsaj zadnja dva znaka pozivnega znaka;

(2) tipa b) – telefonska oznaka operatorja zrakoplova, ki ji sledita vsaj zadnja dva znaka pozivnega znaka;

(3) tipa c) – ni skrajšane oblike.

SERA.14055 Radiotelefonski postopki

(a) Zrakoplov med letom ne spremeni tipa svojega radiotelefonskega pozivnega znaka, razen začasno, če mu zaradi varnosti enota ATC da takšno navodilo. Med vzletom, v zadnjem delu končnega prileta ali med vožnjo po tleh pri pristanku se zrakoplovu ne oddajajo sporočila, razen iz varnostnih razlogov.

(b) Vzpostavitev radiotelefonskih komunikacij

(1) Pri vzpostavljanju komunikacije se vedno uporabljajo radiotelefonski pozivni znaki v celi obliki. Pri vzpostavljanju komunikacije zrakoplov začne svoje javljanje z oznako klicane postaje, ki ji sledi oznaka kličoče postaje.

(2) Odgovor na zgornja javljanja vsebuje pozivni znak kličoče postaje, ki mu sledi pozivni znak postaje, ki odgovarja, kar šteje kot povabilo za nadaljevanje oddajanja s strani kličoče postaje. Za prenose komunikacije znotraj ene enote ATS se lahko pozivni znak enote ATS izpusti, kadar tako dovoli pristojni organ.

▼M2

(3) Kadar se želi vzpostaviti stik, se komunikacije začnejo s klicem in odgovorom, kadar pa se zagotovo ve, da bo klicana postaja prejela klic, lahko kličoča postaja prenese sporočilo brez čakanja na odgovor klicane postaje.

(c) Nadaljnje radiotelefonske komunikacije

(1) Radiotelefonski pozivni znaki v skrajšani obliki, kot so določeni v točki SERA.14050(b), se uporabljajo šele potem, ko se vzpostavi zadovoljiva komunikacija in pod pogojem, da ni mogoče, da bi prišlo do zmede. Zrakoplov uporablja svoj pozivni znak v skrajšani obliki šele potem, ko ga je na tak način naslovila letalska postaja.

(2) Pri izdaji dovoljenj ATC in pri ponovitvi takih dovoljenj kontrolorji in piloti vedno dodajo pozivni znak zrakoplova, na katerega se dovoljenje nanaša. Za druge primere se po vzpostavitvi stika dovoli neprekinjena dvosmerna komunikacija brez nadaljnje identifikacije ali javljanja do končanja stika.

SERA.14060 Prenos komunikacij VHF

(a) Ustrezne enote ATS sporočijo zrakoplovu, naj spremeni radijsko frekvenco v skladu z dogovorjenimi postopki. Če zrakoplov ne prejme takšnega sporočila, pred spremembo radijske frekvence obvesti enoto ATS.

(b) Pri vzpostavljanju prvega stika na frekvenci VHF ali pri zapustitvi te frekvence zrakoplov sporoči informacije, ki jih lahko določi ANSP, ki je odgovorna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ.

SERA.14065 Radiotelefonski postopki za preusmeritev kanala glasovne komunikacije zrak–zemlja

(a) Razen če ni ANSP, ki je pristojna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ, določila drugače, po spremembi kanala glasovne komunikacije zrak–zemlja prvi klic enoti ATS vsebuje naslednje elemente:

(1) oznako klicane enote ATS;

(2) pozivni znak in, za zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtinčne sledi, besedo „težek“ (heavy) ali „zelo težek“ (super), če je te zrakoplove tako opredelil pristojni organ;

(3) nivo letenja in, če zrakoplov ne ohrani dovoljenega nivoja, tudi nivo, skozi katerega zrakoplov leti, in nivo, za katerega je dobil dovoljenje;

(4) hitrost, če jo določi ATC, in

(5) dodatne elemente, kot zahteva ANSP, ki je odgovorna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ.

(b) Piloti zagotavljajo informacije o nivojih letenja na najbližjih celih 30 m ali 100 čevljev, kot je prikazano na pilotovem višinomeru.

(c) Prvi klic letališkemu kontrolnemu stolpu

Za zrakoplove, katerim se zagotavlja služba letališke kontrole zračnega prometa, prvi klic vsebuje:

(1) oznako klicane enote ATS;

(2) pozivni znak in, za zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtinčne sledi, besedo „težek“ (heavy) ali „zelo težek“ (super), če je te zrakoplove tako opredelil pristojni organ;

▼M2

(3) položaj in

(4) dodatne elemente, kot zahteva ANSP, ki je odgovorna za zagotavljanje storitev in jo je odobril pristojni organ.

SERA.14070 Testni postopki

(a) Oblika testnih oddajanj je naslednja:

(1) identiteta klicane postaje;

(2) identiteta kličoče postaje;

(3) besedi „PREIZKUS ZVEZE“ (RADIO CHECK);

(4) frekvenca, ki se uporablja.

(b) Oblika odgovora na testno oddajanje je naslednja:

(1) identifikacija postaje, ki prosi za test;

(2) identifikacija postaje, ki odgovarja;

(3) informacije glede razumljivosti oddajanja postaje, ki prosi za testno oddajanje.

(c) Pri izvajanju testov se uporablja naslednja lestvica razumljivosti:

Lestvica razumljivosti

(1) 1 Nerazumljivo

(2) 2 Občasno razumljivo

(3) 3 Težko razumljivo

(4) 4 Razumljivo

(5) 5 Popolnoma razumljivo

SERA.14075 Izmenjava sporočil

(a) Sporočila so jedrnata in nedvoumna ter uporablja se standardna frazeologija, kadar je na voljo.

(1) Kadar sporočilo odda zrakoplov, potrdilo o sprejemu sporočila vsebuje pozivni znak tega zrakoplova.

(2) Kadar potrdilo o sprejemu odda enota ATS zrakoplovu, to vsebuje klicni znak zrakoplova, ki mu po potrebi sledi pozivni znak enote ATS.

(b) Konec pogovora.

Radiotelefonski pogovor konča sprejemna enota ATS ali zrakoplov, ki uporabi svoj pozivni znak.

(c) Popravki in ponovitve

(1) Kadar je pri oddajanju prišlo do pomote, se izgovori beseda „POPRAVLJAM“ (CORRECTION), ponovi se zadnja pravilna skupina besed ali fraza, nato pa se odda pravilna različica.

(2) Če se popravek najlažje naredi s ponovitvijo celotnega sporočila, se pred drugo oddajo sporočila uporabi fraza „POPRAVLJAM, PONAVLJAM“ (CORRECTION, I SAY AGAIN).

(3) Če sprejemna postaja dvomi o pravilnosti sprejetega sporočila, zaprosi za ponovitev bodisi celotnega sporočila bodisi dela sporočila.

▼M2

(4) Če je potrebna ponovitev celotnega sporočila, se izgovori beseda „PONOVI“ (SAY AGAIN). Če je potrebna ponovitev dela sporočila, se uporabi fraza: „PONOVI VSE PRED (SAY AGAIN ALL BEFORE) … (prva razumljiva beseda)“ ali „PONOVI OD (SAY AGAIN) … (beseda pred manjkajočim delom) DO (TO) … (beseda po manjkajočem delu)“ ali „PONOVI VSE OD (SAY AGAIN ALL AFTER) … (zadnja razumljiva beseda)“.

(d) Če se pri preverjanju pravilnosti ponovitve ugotovijo napake v sporočilu, se ob zaključku ponovitve oddajo besede „NAPAČNO, PONOVIM“ (NEGATIVE I SAY AGAIN), ki jim sledi pravilna različica zadevnega dela sporočila.

SERA.14080 Spremljanje komunikacij/Delovni čas

(a) Zrakoplov med letom spremlja komunikacije, kot to zahteva pristojni organ, in razen iz varnostnih razlogov ne preneha spremljanja ne da bi o tem obvestil zadevno enoto ATS.

(1) Zrakoplovi na dolgih čezoceanskih letih ali na letih nad določenimi območji, nad katerimi morajo biti opremljeni z oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT), stalno spremljajo frekvenco VHF za klic v sili 121,5 MHz, razen takrat, ko komunicirajo na drugih kanalih VHF ali ko omejitve opreme na zrakoplovu ali naloge v pilotski kabini ne omogočajo hkratnega spremljanja dveh kanalov.

(2) Zrakoplovi stalno spremljajo frekvenco VHF za klic v sili 121,5 MHz na območjih ali poteh, kjer obstaja možnost prestrezanja zrakoplova ali druge nevarne okoliščine, in če tako zahteva pristojni organ.

(b) Letalske postaje stalno poslušajo na frekvenci VHF za klic v sili 121,5 MHz v delovnem času enot, ki imajo to možnost. Kadar sta dve ali več takih postaj na isti lokaciji, se mora v skladu s to zahtevo na eni od njih izvajati poslušanje na frekvenci 121.5 MHz.

(c) Kadar mora zrakoplov ali enota ATS iz katerega koli razloga začasno prekiniti operacijo spremljanja, o tem po možnosti obvesti druge zadevne postaje in sporoči čas, kdaj naj bi se operacija nadaljevala. Ko se operacija ponovno začne izvajati, se o tem obvesti druge zadevne postaje. Kadar je treba operacijo začasno prekiniti za daljše obdobje, kot je določeno v prvotnem obvestilu, se spremenjeni čas nadaljevanja operacije po možnosti sporoči ob prvotno določenem času ali blizu tega časa.

SERA.14085 Uporaba slepega oddajanja

(a) Kadar zrakoplovu z vsemi razpoložljivimi sredstvi ne uspe vzpostaviti stika na določenem kanalu, na prej uporabljenem kanalu ali drugem ustreznem kanalu na poti in mu ne uspe vzpostaviti komunikacije z ustrezno enoto ATS, drugo enoto ATS ali drugim zrakoplovom, na določenem(-ih) kanalu(-ih) dvakrat odda svoje sporočilo, pred katerim uporabi frazo „SLEPO ODDAJANJE“ (TRANSMITTING BLIND) in po potrebi vključi naslovnika(-e), ki mu (jim) je sporočilo namenjeno.

(b) Kadar zrakoplov ne more vzpostaviti komunikacije zaradi odpovedi sprejemnika, oddaja poročila ob določenih časih, ali na določenih položajih, na kanalu v uporabi, pred poročili pa uporabi frazo „SLEPO ODDAJANJE ZARADI OKVARE SPREJEMNIKA“ (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE). Zrakoplov:

(1) odda predvideno sporočilo in ga v celoti ponovi;

(2) sporoči čas svojega naslednjega predvidenega oddajanja;

▼M2

(3) kadar se mu zagotavlja ATS, oddaja informacije o namenu vodje zrakoplova v zvezi z nadaljevanjem leta.

SERA.14087 Uporaba tehnike relejne komunikacije

(a) Kadar enoti ATS ne uspe vzpostaviti stika z zrakoplovom po klicih na frekvencah, na katerih naj bi poslušal zrakoplov:

(1) zaprosi druge enote ATS, naj ji pomagajo s klicanjem zrakoplova in mu po potrebi posredujejo sporočila o prometu, in

(2) zaprosi zrakoplove na poti, naj poskusijo vzpostaviti komunikacijo z zrakoplovom in mu po potrebi posredujejo sporočila.

(b) Uporabljajo se tudi določbe iz točke (a):

(1) na prošnjo zadevne enote ATS;

(2) kadar pričakovano sporočilo z zrakoplova ni bilo sprejeto v takem časovnem obdobju, da obstaja sum odpovedi komunikacije.

SERA.14090 Specifični komunikacijski postopki

(a) Gibanje vozil

▼C3

Frazeologija za gibanje vozil, razen vozil za vleko letal, na manevrskem območju je enaka frazeologiji, ki se uporablja za gibanje zrakoplovov, razen pri navodilih za vožnjo po tleh, ko se pri komunikaciji z vozili beseda „VOZI“ (TAXI) nadomesti z besedo „NADALJUJ“ (PROCEED).

▼M2

(b) Svetovalna služba zračnega prometa

Svetovalna služba zračnega prometa ne izdaja „dovoljenj“, temveč le „nasvete“, in kadar zrakoplovu predlaga ukrepanje, uporablja besedo „svetujem“ ali „predlagam“.

(c) Navedba težke kategorije vrtinčne sledi

(1) Za zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtinčne sledi, se v prvem radiotelefonskem stiku med takimi zrakoplovi in enotami ATS beseda „težek“ (heavy) navede takoj za klicnim znakom zrakoplova.

(2) Za specifične zrakoplove, ki spadajo v težko kategorijo vrtinčne sledi, kot je določil pristojni organ, se v prvem radiotelefonskem stiku med takimi zrakoplovi in enotami ATS besedi „zelo težek“ (super) navedeta takoj za klicnim znakom zrakoplova.

(d) Postopki v zvezi z odklonom zaradi vremena

Kadar pilot začne komunikacijo z ATC, lahko dobi hiter odgovor, če uporabi frazo „PROSIM ODKLON OD POTI ZARADI VREMENA“ (WEATHER DEVIATION REQUIRED), da sporoči, da sta zaželena prednost na frekvenci in pri odgovoru ATC. Pilot po potrebi začne komunikacijo z uporabo klica v sili „PAN PAN“ (najbolje izgovorjeno trikrat).

▼M2

SERA.14095 Postopki za radiotelefonsko komunikacijo v primeru nevarnosti in sile

(a) Splošno

(1) Sporočila v nevarnosti oziroma sili zajemajo vsa radiotelefonska sporočila v zvezi s stanjem, ki pomeni nevarnost oziroma silo. Stanje, ki pomeni nevarnost ali silo, je opredeljeno kot:

(i) *nevarnost:* stanje, ko grozi resna in/ali neposredna nevarnost in je potrebna takojšnja pomoč;

(ii) *Sila:* stanje, ki se nanaša na varnost zrakoplova ali drugega vozila ali osebe, ki je na krovu ali jo je mogoče videti, vendar takojšnja pomoč ni potrebna.

(2) Na začetku prvega sporočila v nevarnosti oziroma sili se uporabi radiotelefonski signal za nevarnost „MAYDAY“ oziroma radiotelefonski signal za silo „PAN PAN“. Na začetku vsakega nadaljnjega sporočila v nevarnosti oziroma sili je dovoljeno uporabljati radiotelefonske signale za nevarnost oziroma silo.

(3) Avtor sporočil, naslovljenih na zrakoplov v stanju, ki pomeni nevarnost ali silo, karseda omeji število, obseg in vsebino sporočil v skladu s stanjem, v katerem je zrakoplov.

(4) Če enota ATS, na katero zrakoplov naslovi sporočilo, ne potrdi sprejema sporočila v nevarnosti ali sili, zrakoplovu zagotovijo pomoč druge enote ATS v skladu s točko (b)(2) oziroma (b)(3).

(5) Komunikacija z zrakoplovom v nevarnosti in sili običajno poteka na frekvenci prvega sporočila, dokler ne velja, da je mogoče bolje zagotavljati pomoč s prenosom komunikacije na drugo frekvenco.

(6) V primeru sporočil v nevarnosti in sili se prenosi sporočil z radiotelefonijo na splošno opravljajo počasi in razločno, pri čemer se za lažji prepis vsaka beseda razločno izgovori.

(b) Radiotelefonska komunikacija v nevarnosti

(1) Ukrepi zrakoplova v nevarnosti

Zrakoplov v nevarnosti pošlje sporočilo v nevarnosti, ki ima na začetku radiotelefonski signal za nevarnost „MAYDAY“ v skladu s točko (a)(2), po možnosti ponovljen trikrat:

(i) na frekvenci zrak–zemlja, ki je takrat v uporabi;

(ii) zajema čim več naslednjih elementov, ki se izgovorijo razločno in po možnosti v naslednjem vrstnem redu:

(A) naziv enote ATS, na katero je sporočilo naslovljeno (če to dopuščajo čas in okoliščine);

(B) identifikacijo zrakoplova;

(C) naravo stanja, ki pomeni nevarnost;

(D) namero vodje zrakoplova;

(E) trenutni položaj, nivo in smer.

▼M2

(2) Ukrepi enote ATS, na katero zrakoplov naslovi sporočilo, ali prve enote ATS, ki potrdi sprejem sporočila v nevarnosti

Enota ATS, na katero zrakoplov v nevarnosti naslovi sporočilo, ali prva enota ATS, ki potrdi sprejem sporočila v nevarnosti:

(i) nemudoma potrdi sprejem sporočila v nevarnosti;

(ii) prevzame nadzor nad komunikacijo ali izrecno in nedvoumno prenese to odgovornost, pri čemer v takem primeru obvesti zrakoplov; in

(iii) sprejme takojšnje ukrepe, s katerimi zagotovi, da so vse potrebne informacije čim prej na voljo:

(A) zadevni enoti ATS;

(B) zadevnemu operatorju zrakoplova ali njegovemu zastopniku v skladu z vnaprej določenimi ureditvami;

(iv) opozori druge enote ATS, kot je primerno, da prepreči prenos komunikacij z drugimi zrakoplovi na frekvenco, na kateri poteka komunikacija z zrakoplovom v nevarnosti.

(3) Uvedba molka

(i) Zrakoplovu v nevarnosti ali enoti ATS, ki ima nadzor nad prometom v nevarnosti, je dovoljeno, da uvede molk bodisi na vseh postajah mobilne storitve na zadevnem območju ali na kateri koli postaji, ki posega v komunikacijo z zrakoplovom v nevarnosti. Navodila glede na okoliščine naslovi na „vse postaje“ ali le na eno. V vsakem primeru uporablja:

(A) „NEHAJTE ODDAJATI“ (STOP TRANSMITTING);

(B) radiotelefonski signal za nevarnost „MAYDAY“.

(ii) Signali iz točke (b)(3)(i) se uporabljajo le za zrakoplov v nevarnosti in enoto ATS, ki nadzoruje promet v nevarnosti.

(4) Ukrepi vseh drugih enot ATS/zrakoplovov

(i) Komunikacije v primeru nevarnosti imajo absolutno prednost pred vso drugo komunikacijo in enote ATS/zrakoplovi, ki so s takšnimi komunikacijami seznanjeni, ne oddajajo na zadevni frekvenci, razen če:

(A) je nevarnost preklicana ali je promet v nevarnosti končan;

(B) je bil celoten promet v nevarnosti prenesen na druge frekvence;

(C) enota ATS, ki nadzoruje komunikacije, to dovoli;

(D) morajo same(-i) nuditi pomoč.

(ii) Vsaka enota ATS/zrakoplov, ki je seznanjen(-a) s prometom v nevarnosti in sam(-a) ne more pomagati zrakoplovu v nevarnosti, kljub temu še naprej posluša zadeven promet, dokler ni razvidno, da je pomoč zagotovljena.

(5) Končanje komunikacije z zrakoplovom v nevarnosti in končanje molka

(i) Ko zrakoplov ni več v nevarnosti, odda sporočilo o preklicu stanja, ki pomeni nevarnost.

▼**M2**

(ii) Kadar enota ATS, ki je nadzirala komunikacijo z zrakoplovom v nevarnosti, ugotovi, da se je stanje, ki pomeni nevarnost, končalo, sprejme takojšnje ukrepe za zagotovitev, da je ta informacija čim prej na voljo:

(A) zadevnim enotam ATS;

(B) zadevnemu operatorju zrakoplova ali njegovemu zastopniku v skladu z vnaprej določenimi ureditvami.

(iii) Promet v nevarnosti in pogoji za uvedbo molka se končajo z oddajo sporočila, ki vsebuje besede „PROMET V NEVARNOSTI JE KONČAN“ (DISTRESS TRAFFIC ENDED), na frekvenci ali frekvencah, ki se uporabljajo za promet v nevarnosti. To sporočilo odda samo enota ATS, ki nadzoruje komunikacijo, po prejemu sporočila iz točke (b)(5)(i), če jo je za to pooblastil pristojni organ.

(c) Radiotelefonska sporočila v sili

(1) Ukrepi zrakoplova, ki poroča o stanju, ki pomeni silo, razen kot je navedeno v točki (c)(4)

Zrakoplov, ki poroča o stanju, ki pomeni silo, pošlje sporočilo v sili, ki se začne z radiotelefonskim signalom za silo „PAN PAN“ v skladu s točko (a)(2), po možnosti ponovljenim trikrat, pri čemer se vsaka beseda v besedni zvezi izgovori kot francoska beseda „panne“:

(i) na frekvenci zrak–zemlja, ki je takrat v uporabi;

(ii) zajema čim več naslednjih elementov, ki se izgovorijo razločno in po možnosti v naslednjem vrstnem redu:

(A) naziv naslovljene enote ATS;

(B) identifikacijo zrakoplova;

(C) naravo stanja, ki pomeni silo;

(D) namero vodje zrakoplova;

(E) trenutni položaj, nivo in smer;

(F) druge koristne informacije.

(2) Ukrepi naslovljene enote ATS ali prve enote ATS, ki je potrdila sprejem sporočila v sili

Enota ATS, na katero je zrakoplov, ki poroča o stanju, ki pomeni silo, naslovil sporočilo, ali prva enota ATS, ki potrdi sprejem sporočila v sili:

(i) potrdi sprejem sporočila v sili;

(ii) sprejme takojšnje ukrepe, s katerimi zagotovi, da so vse potrebne informacije čim prej na voljo:

(A) zadevni enoti ATS;

(B) zadevnemu operatorju zrakoplova ali njegovemu zastopniku v skladu z vnaprej določenimi ureditvami;

(iii) po potrebi prevzame nadzor nad komunikacijo.

▼M2

(3) Ukrepi vseh ostalih enot ATS/zrakoplovov

Komunikacija v primeru sile ima prednost pred vso drugo komunikacijo, razen komunikacijo v primeru nevarnosti, in vse enote ATS/zrakoplovi poskrbijo, da ne motijo oddajanja sporočil zrakoplovov v sili.

(4) Ukrepi zrakoplova, ki se uporablja za medicinske prevoze

(i) Uporaba signala iz točke (c)(4)(ii) pomeni, da se sporočilo, ki sledi, nanaša na zaščiten medicinski prevoz v skladu z Ženevsko konvencijo iz leta 1949 in dodatnimi protokoli.

(ii) Za namene napovedovanja in identifikacije zrakoplova, ki se uporablja za medicinske prevoze, oddaji radiotelefonskega signala za silo „PAN PAN“, ki se po možnosti ponovi trikrat, pri čemer se vsaka beseda v besedni zvezi izgovori kot francoska beseda „panne“, sledi radiotelefonski signal za medicinske prevoze „MAY-DEE-CAL“, ki se izgovori kot francoska beseda „médical“. Uporaba zgoraj opisanih signalov pomeni, da se sporočilo, ki sledi, nanaša na zaščiten medicinski prevoz.

Sporočilo vsebuje naslednje podatke:

(A) pozivni znak ali druge priznane načine identifikacije medicinskih prevozov;

(B) položaj medicinskih prevozov;

(C) število in vrsto medicinskih prevozov;

(D) načrtovano pot;

(E) predvideni čas na poti ter po potrebi predvideni čas odhoda in prihoda ter

(F) katere koli druge informacije, kot so absolutna višina letenja, zavarovane radijske frekvence, uporabljeni jeziki ter načini in oznake sekundarnih nadzornih radarjev.

(5) Ukrepi naslovljenih enot ATS ali drugih postaj, ki prejmejo sporočilo o medicinskem prevozu

Določbe točk (c)(2) in (c)(3) se ustrezno uporabljajo za enote ATS, ki prejmejo sporočilo o medicinskem prevozu.

▼B

Dodatek 1

Signali

1. ►C1 SIGNALI ZA NEVARNOST PRVE IN DRUGE STOPNJE ◄

1.1 **Splošno**

1.1.1 Brez poseganja v določbe 1.2 in 1.3 zrakoplov, ki je v nevarnosti, uporabi vsa razpoložljiva sredstva, da pritegne pozornost, razglasi svoj položaj in pridobi pomoč.

▼M2

1.1.2 Postopki za telekomunikacijski prenos signalov za nevarnost in silo so v skladu z oddelkom 14.

▼B

1.2 **Signali za nevarnost prve stopnje**

1.2.1 Naslednji signali, ki se uporabljajo skupaj ali ločeno, pomenijo, da grozi resna in neposredna nevarnost in se zahteva takojšnja pomoč:

(a) signal, ►C1 oddan z radiotelegrafijo ◄ ali drugo metodo signaliziranja, sestavljen iz skupine SOS (… — — —… v Morsejevi abecedi);

(b) ►C1 radiotelefonski signal za nevarnost prve stopnje, ki ga sestavlja izgovorjena beseda MAYDAY; ◄

(c) sporočilo o nevarnosti prve stopnje, poslano prek podatkovne zveze, ki prenaša namen besede MAYDAY;

(d) rakete ali izstrelki, ki mečejo rdeče luči, izstreljeni posamično v kratkih časovnih presledkih;

(e) svetilna krogla (svetlobni signal v obliki padala), ki meče rdečo luč;

(f) nastavitev odzivnika na kodo 7700 v načinu A.

1.3 **Signali za nevarnost druge stopnje**

1.3.1 Signali, navedeni v nadaljevanju, ki se uporabljajo skupaj ali ločeno, pomenijo, da želi zrakoplov opozoriti na težave, ki ga silijo k pristanku, ne da bi pri tem zahteval takojšnjo pomoč:

(a) ponavljajoče vklapljanje in izklapljanje pristajalnih luči ali

(b) ponavljajoče vklapljanje in izklapljanje navigacijskih luči na takšen način, da se razlikujejo od utripajočih navigacijskih luči.

1.3.2 ►C1 Signali, ki so navedeni v nadaljevanju in se uporabljajo skupaj ali ločeno, pomenijo, da mora zrakoplov oddati zelo nujno sporočilo v zvezi z varnostjo ladje, zrakoplova ali drugega vozila ali osebe, ki je na krovu ali je vidna:

(a) signal, oddan z radiotelegrafijo ali drugo metodo signaliziranja, sestavljen iz skupine XXX (—..— —..— —..— v Morsejevi abecedi);

(b) radiotelefonski signal za nevarnost druge stopnje, ki ga sestavljata izgovorjeni besedi PAN, PAN;

(c) sporočilo o nevarnosti druge stopnje, poslano prek podatkovne zveze, ki prenaša namen besed PAN, PAN. ◄

2. VIZUALNI SIGNALI ZA OPOZARJANJE ZRAKOPLOVA, KI NEDOVOLJENO LETI V OMEJENEM, PREPOVEDANEM ALI NEVARNEM OBMOČJU ALI ►C1 BO VANJ VSTOPIL ◄

▼B

2.1 ►M3 Kadar se podnevi in ponoči uporabljajo vizualni signali za opozarjanje zrakoplova, ki nedovoljeno leti v omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju ali bo vanj vstopil, serija izstrelkov, sproženih s tal v presledkih 10 sekund, pri čemer vsak izstrelek ob eksploziji odda svetlobo ali zvezdice rdeče in zelene barve, opozarja zrakoplov, da nedovoljeno leti v omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju oziroma bo vanj vstopil ter da mora sprejeti potrebne popravne ukrepe. ◄

3. SIGNALI ZA LETALIŠKI PROMET

3.1 **Svetlobni in pirotehnični signali**

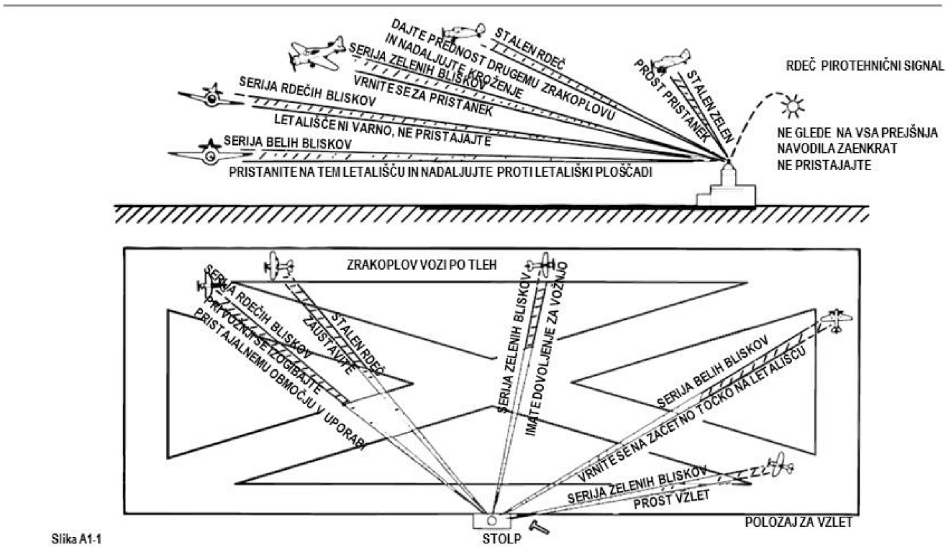
3.1.1 *Navodila*

Tabela AP 1 - 1

▼C1

Svetlobni signal		letališke kontrole:	
		zrakoplovu med letom	zrakoplovu na tleh
usmerjen k zadevnemu zrakoplovu (glej sliko A1-1)	stalen zelen	Prost pristanek	Prost vzlet
	stalen rdeč	Dajte prednost drugemu zrakoplovu in nadaljujte kroženje.	Zaustavite.
	serija zelenih bliskov	Vrnite se za pristanek (*).	Imate dovoljenje za vožnjo.
	serija rdečih bliskov	Letališče ni varno, ne pristajajte.	Pri vožnji se izogibajte pristajalnemu območju v uporabi.
	serija belih bliskov	Pristanite na tem letališču in nadaljujte proti letališki ploščadi (*).	Vrnite se na začetno točko na letališču.
rdeč pirotehnični signal		Ne glede na vsa prejšnja navodila zaenkrat ne pristajajte.	

(*) Dovoljenja za pristanek in vožnjo po tleh bodo dana pravočasno.



Slika A1-1

▼B

3.1.2 *Potrditev s strani zrakoplova*

(a) Med letom:

1. pri dnevni svetlobi:

▼C1

— z mahanjem s krili zrakoplova, razen na kraku med tretjim in četrtim zavojem ter v finalu prileta;

▼B

2. v temi:

— z dvakratnim vklopom in izklopom pristajalnih luči zrakoplova ali, če zrakoplov te opreme nima, z dvakratnim vklopom in izklopom navigacijskih luči.

(b) Na tleh:

1. pri dnevni svetlobi:

— s premikanjem krilc ali smernega krmila zrakoplova;

2. v temi:

— z dvakratnim vklopom in izklopom pristajalnih luči zrakoplova ali, če zrakoplov te opreme nima, z dvakratnim vklopom in izklopom navigacijskih luči.

3.2 **Vizualni talni signali**

3.2.1 *Prepoved pristanka*

3.2.1.1 Vodoravna rdeča kvadratna ploskev z rumenima diagonalama (slika A1-2), vidna na signalnem območju, pomeni, da je pristajanje prepovedano in da se prepoved lahko podaljša.



Slika A1-2

3.2.2 *Posebna previdnost, potrebna med priletom ali pristankom*

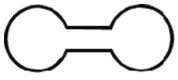
3.2.2.1 Vodoravna rdeča kvadratna ploskev z eno rumeno diagonalo (slika A1-3), vidna na signalnem območju, pomeni, da je zaradi slabega stanja ►C1 manevrske površine ◄ ali iz katerega koli drugega razloga med priletom za pristanek in pristankom potrebna posebna previdnost.



Slika A1-3

3.2.3 *Uporaba vzletno-pristajalnih stez in voznih stez*

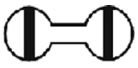
3.2.3.1 Vodoravno usmerjen bel znak v obliki dveh krogov, povezanih s prečko (slika A1-4), viden na signalnem območju, pomeni, da smejo zrakoplovi pristajati, vzletati in voziti po tleh samo po vzletno-pristajalnih in voznih stezah.



Slika A1-4

▼B

3.2.3.2 Enak vodoravno usmerjen bel znak v obliki dveh krogov, povezanih s prečko, kakor v točki 3.2.3.1, pri katerem pa čez vsak krog poteka navpična črna črta (slika A1-5), viden na signalnem območju, pomeni, da smejo zrakoplovi pristajati in vzletati samo na vzletno-pristajalnih stezah, drugih manevriranj pa ni treba omejiti samo na vzletno-pristajalne steze in vozne steze.



Slika A1-5

3.2.4 *Zaprte vzletno-pristajalne steze ali* ►C1 *vozne steze* ◄

▼M2

3.2.4.1 Križi, pobarvani samo z eno kontrastno barvo, belo na vzletno-pristajalnih stezah in rumeno na voznih stezah (slika A1-6), vidni vodoravno na vzletno-pristajalnih stezah in voznih stezah ali njihovih delih, označujejo območje, ki ni primerno za gibanje zrakoplovov.

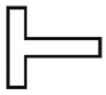
▼B



Slika A1-6

3.2.5 *Smeri za pristajanje ali vzletanje*

3.2.5.1 Vodoravno usmerjen bel ali oranžen znak za pristajanje v obliki črke T (slika A1-7) označuje smer, ki jo mora uporabiti zrakoplov za pristajanje in vzletanje, ►C1 pri čemer je smer vzporedna ◄ z daljšim krakom črke T. Kadar se znak T za pristajanje uporablja ponoči, je osvetljen ali obrobljen z belimi lučmi.



Slika A1-7

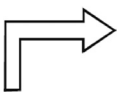
3.2.5.2 Sestav dveh številk (slika A1-8), usmerjen navpično pri letališkem kontrolnem stolpu ali blizu njega, ►C1 kaže zrakoplovu na manevrskih površinah smer za vzlet, ◄ izraženo z enotami 10 stopinj k najbližjim 10 stopinjam magnetnega kompasa.



Slika A1-8

3.2.6 *Vožnja po desni strani*

3.2.6.1 Puščica, pobarvana s pozornost vzbujajočo barvo in usmerjena v desno (slika A1-9), ki je vidna na signalnem območju ali vodoravno na koncu vzletno-pristajalne steze ali pasu v uporabi, pomeni, da morajo zavoji pred pristajanjem in po vzletanju potekati v desno smer.



Slika A1-9

▼B

3.2.7 ►C1 *Urad službe zrakoplovnih informacij* ◄

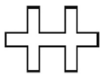
3.2.7.1 ►C1 Črna črka C, usmerjena navpično na rumenem ozadju (slika A1-10), označuje mesto urada službe zrakoplovnih informacij. ◄



Slika A1-10

3.2.8 *Izvajanje letov z jadralnimi letali*

3.2.8.1 Dvojni beli križ, usmerjen vodoravno na signalnem območju (slika A1-11), pomeni, da letališče uporabljajo jadralna letala in da se izvajajo leti z jadralnim letali.



Slika A1-11

4. PARKIRNI SIGNALI

4.1 **Signalist/parkirni signalist zrakoplovu**

4.1.1 Signale uporablja signalist/parkirni signalist, njegove roke so po potrebi osvetljene, da jih pilot lažje opazi, obrnjen je proti zrakoplovu v naslednjem položaju:

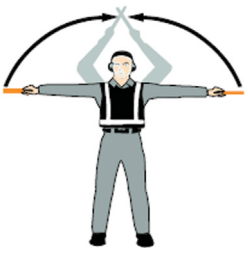
(a) pri zrakoplovu z nepomičnimi krili je na levi strani zrakoplova, kjer ga pilot najbolje vidi, in

(b) pri helikopterjih je tam, kjer ga lahko pilot najbolje vidi.

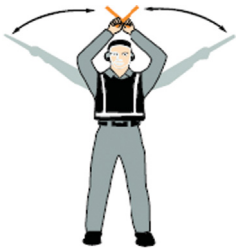
4.1.2 Pred uporabo signalov, navedenih v nadaljevanju, ►C1 se signalist/parkirni signalist prepriča ◄, da na območju, na katerem bo vodil zrakoplov, ni nikakršnih predmetov, ki bi jih lahko zrakoplov pri ravnanju v skladu s SERA.3301(a) kakor koli zadel.

	1. **Spremljevalec ob krilu** (*) Dvignite desno roko nad glavo, palico usmerite navzgor; palico v levi roki pa usmerite navzdol ob telesu. (*) Oseba, ki stoji na koncu krila zrakoplova, s tem signalom pokaže pilotu/parkirnemu signalistu/upravljalcu, odgovornemu za odmik, da gibanje zrakoplova na parkirno mesto ali z njega ni ovirano.
	2. **Določite parkirni prostor/izhod** Popolnoma iztegnjeni roki dvignite naravnost nad glavo in usmerite palici navzgor.

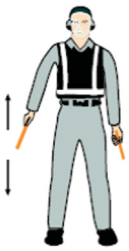
▼B

	3. **Nadaljujte pot do naslednjega signalista/ parkirnega signalista ali upoštevajte usmeritve stolpa/kontrole na tleh** Usmerite obe roki navzgor, premaknite in iztegnite roki na vsako stran telesa ter usmerite palici v smeri naslednjega signalista/parkirnega signalista ali območja za vožnjo po tleh.
	4. **Premaknite se naravnost naprej** Iztegnjeni roki upogibajte v komolcih in premikajte palici gor in dol od višine prsnega koša do glave.
	5(a) **Zavijte v levo (z vidika pilota)** Desna roka in palica sta iztegnjeni pravokotno na telo, z levo roko pa signalizirajte „pojdite naprej“. Hitrost gibanja roke s signalno palico pokaže pilotu hitrost obrata zrakoplova.
	5(b) **Zavijte v desno (z vidika pilota)** Leva roka in palica sta iztegnjeni pravokotno na telo, z desno roko pa signalizirajte „pojdite naprej“. Hitrost gibanja roke s signalno palico pokaže pilotu hitrost obrata zrakoplova.
	6(a) **Normalno ustavljanje** Roki s palicama sta popolnoma iztegnjeni pod kotom 90 stopinj na vsako stran telesa in se počasi premikata do položaja nad glavo, dokler se palici ne prekrižata.

▼B

	6(b) **Nujno ustavljanje** Iztegnjeni roki s palicama se sunkovito dvigneta nad glavo tako, da sta palici prekrižani.
	7(a) **Zavirajte** Dvignite roko nekoliko nad višino ramena, dlan naj bo odprta. Zagotovite si stik z očmi z letalsko posadko, nato stisnite pest. **Ne premikajte se**, dokler letalska posadka z „dvignjenim palcem“ ne potrdi prejema signala.
	7(b) **Spustite zavore** Dvignite roko nekoliko nad višino ramena, dlan je stisnjena v pest. Zagotovite si stik z očmi z letalsko posadko, nato odprite dlan. **Ne premikajte se**, dokler letalska posadka z „dvignjenim palcem“ ne potrdi prejema signala.
	8(a) **Podstavki za kolesa so podstavljeni** S popolnoma iztegnjenima rokama s palicama nad glavo obrnite s „sunkovitim gibom“ palici navznoter, dokler se ne dotakneta. **Prepričajte se**, ali je letalska posadka potrdila prejem.
	8(b) **Podstavki za kolesa so odmaknjeni** S popolnoma iztegnjenima rokama s palicama nad glavo obrnite s „sunkovitim gibom“ palice navzven. **Ne** odmaknite podstavkov, dokler tega ne dovoli letalska posadka.

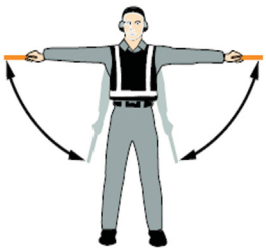
▼B

	9. **Zaženite motor(-je)** Dvignite desno roko do višine glave, palico usmerite navzgor in začnite z roko krožiti; istočasno z levo roko, ki je dvignjena nad glavo, kažite na motor, ki ga je treba zagnati.
	10. **Ugasnite motor(-je)** Iztegnite roko s palico pred telo v višini ramen, premaknite roko in palico na levo ramo ter potegnite palico na desno ramo z gibom rezanja prek vratu.
	11. **Upočasnite** Premaknite iztegnjeni roki navzdol z gibom „trepljanja“ in premikajte palici gor in dol od pasu do kolen.
	12. **Upočasnite motor(-je) na označeni strani** Roki sta spuščeni in palici obrnjeni proti tlom, mahajte z *desno* ali *levo* palico gor in dol, s čimer kažete na motor(-je) na *levi* oziroma *desni* strani, ki ga (jih) je treba upočasniti.
	13. **Pomaknite se nazaj** Z rokama pred telesom v višini pasu krožite naprej. Za zaustavitev vzvratnega premikanja uporabite signal 6(a) ali 6(b).

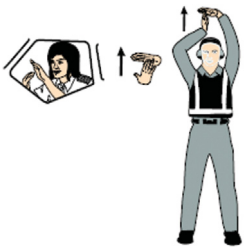
▼B

	14(a) **Obračanje med vzvratno vožnjo (za rep letala na desno)** Usmerite levo roko s palico navzdol in premaknite desno roko z navpičnega položaja nad glavo v vodoravni položaj pred telesom; ponavljajte gib z desno roko.
	14(b) **Obračanje med vzvratno vožnjo (za rep letala na levo)** Usmerite desno roko s palico navzdol in premaknite levo roko z navpičnega položaja nad glavo v vodoravni položaj pred telesom; ponavljajte gib z levo roko.
	15. **Pritrditev/pot je popolnoma prosta** (*) Dvignite desno roko do višine glave, palico usmerite navzgor ali pa pokažite roko „z dvignjenim palcem“; leva roka ostane ob strani pri kolenu. (*) Ta signal se uporablja tudi kot tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal.
	16. **Lebdite** (*) Roki s palicama sta popolnoma iztegnjeni vodoravno na vsako stran telesa. (*) ►C1 Ta signal se uporablja za lebdenje helikopterjev. ◄
	17. **Vzpenjajte se** (*) Roki s palicama sta popolnoma iztegnjeni vodoravno na vsako stran telesa in se z dlanmi, obrnjenimi navzgor, premikata navzgor. Hitrost gibanja rok kaže hitrost dviganja. (*) ►C1 Ta signal se uporablja za lebdenje helikopterjev. ◄

▼B

	18. **Spuščajte se** (*) Roki s palicama sta popolnoma iztegnjeni vodoravno na vsako stran telesa in se z dlanmi, obrnjenimi navzdol, premikata navzdol. Hitrost gibanja rok kaže hitrost spuščanja. (*) ►C1 Ta signal se uporablja za lebdenje helikopterjev. ◄
	19(a) **Premikajte se vodoravno v levo (z vidika pilota)** (*) Iztegnite roko bočno v vodoravni legi na desno stran telesa. Premikajte drugo roko z mahajočo kretnjo v isto smer. (*) ►C1 Ta signal se uporablja za lebdenje helikopterjev. ◄
	19(b) **Premikajte se vodoravno v desno (z vidika pilota)** (*) Iztegnite roko bočno v vodoravni legi na levo stran telesa. Premikajte drugo roko z mahajočo kretnjo v isto smer. (*) ►C1 Ta signal se uporablja za lebdenje helikopterjev. ◄
	20. **Pristanite** (*) Prekrižajte roki s palicama, obrnjenima navzdol, pred telesom. (*) ►C1 Ta signal se uporablja za lebdenje helikopterjev. ◄
	21. **Ohranite položaj/čakajte** Roki s palicama popolnoma iztegnite in usmerite navzdol pod kotom 45 stopinj na vsaki strani telesa. Ostanite v tem položaju, dokler zrakoplov ne dobi dovoljenja za naslednji manever.

▼B

	22. **Odprava/odprema zrakoplova** Zrakoplov odpravite/odpremite s standardnim pozdravom z desno roko in/ali palico. Z očmi ohranite stik z letalsko posadko, dokler zrakoplov ne začne voziti po tleh.
	23. **Ne dotikajte se komand (tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal)** Desno roko popolnoma iztegnite nad glavo in stisnite pest ali držite palico v vodoravni legi; leva roka ostane ob strani pri kolenu.
	24. **Priključite zemeljsko napajanje (tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal)** Držite roki popolnoma iztegnjeni nad glavo, odprite levo dlan v vodoravnem položaju in premaknite konice prstov desne roke ter se od spodaj dotaknite odprte dlani leve roke (oblikujte črko „T“). Ponoči se lahko za oblikovanje črke „T“ nad glavo uporabijo tudi osvetljene palice.
	25. **Izključite napajanje (tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal)** Držite roki popolnoma iztegnjeni nad glavo, konice prstov desne roke naj se dotikajo odprte dlani leve roke, ki je v vodoravnem položaju (oblikujte črko „T“), nato odmaknite desno roko z leve. **Ne** izključite napajanja, dokler tega ne dovoli letalska posadka. Ponoči se lahko za oblikovanje črke „T“ nad glavo uporabijo tudi osvetljene palice.
	26. **Zavrnitev (tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal)** Desno roko držite iztegnjeno bočno vodoravno v višini ramena in usmerite palico proti tlom ali pokažite roko z „navzdol obrnjenim palcem“, leva roka ostane ob strani pri kolenu.

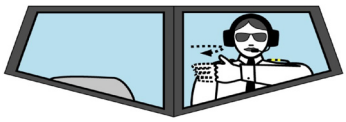
▼B

	27. **Vzpostavite komunikacijo po interfonu (tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal)** Iztegnite obe roki bočno in ju premaknite tako, da z dlanmi prekrijete obe ušesi.
	28. **Spustite/dvignite stopnice (tehnični/oskrbovalni komunikacijski signal)** (*) Desna roka je ob telesu, leva roka je dvignjena nad glavo pod kotom 45 stopinj; premikajte desno roko z mahajočo kretnjo do levega ramena. (*) Ta signal je namenjen predvsem zrakoplovom s sistemom vgrajenih stopnic v sprednjem delu.

4.2 **Pilot zrakoplova signalistu/parkirnemu signalistu**

4.2.1 Te signale uporablja pilot v pilotski kabini; ►C1 njegovi roki sta signalistu/parkirnemu signalistu jasno vidni ◄ in po potrebi osvetljeni, da ju signalist/parkirni signalist lažje opazi.

▼M2

	(a) Zaviranje: dvignite roko z iztegnjenimi prsti vodoravno pred obraz, nato stisnite pest.
	(b) Sprostitev zavor: dvignite roko s stisnjeno pestjo vodoravno pred obraz, nato iztegnite prste.
	(c) Podložite podstavke za kolesa: roki sta iztegnjeni, dlani obrnjeni navzven; premaknite dlani navznoter in ju prekrižajte pred obrazom.
	(d) Odstranite podstavke za kolesa: roki sta prekrižani pred obrazom, dlani sta obrnjeni navzven; premaknite roki navzven.

▼M2

	(e) Pripravljen za zagon motorja(-jev): Dvignite ustrezno število prstov na eni roki, s čimer pokažete številko motorja, ki ga je treba zagnati.

▼B

4.3 **►C1 Tehnični/oskrbovalni komunikacijski signali ◄**

4.3.1 Ročni signali se uporabljajo samo, če v zvezi s tehničnimi/oskrbovalnimi komunikacijskimi signali ni možna ►C1 glasovna komunikacija. ◄

4.3.2 Signalisti/parkirni signalisti se prepričajo, da so od letalske posadke prejeli potrditev tehnično/oskrbovalnih komunikacijskih signalov.

5. STANDARDNI ROČNI SIGNALI ZA IZREDNE RAZMERE

5.1 Ročni signali, opisani v nadaljevanju, so določeni kot minimum, potreben za komunikacijo v izrednih razmerah med poveljnikom letališke enote za reševanje in požarno varnost (ARFF) za ukrepe v primeru nesreč/gasilci ARFF in posadko v pilotski kabini in/ali kabinsko posadko ponesrečenega zrakoplova. Ročni signali ARFF za izredne razmere, namenjeni posadki pilotske kabine, se izvajajo na sprednji levi strani zrakoplova.

	1. **Priporočam evakuacijo** Priporočilo o evakuaciji temelji na reševanju in gašenju požara zrakoplova ter na oceni zunanjih razmer poveljnika za ukrepe v primeru nesreč. Roka je iztegnjena vodoravno od telesa z dvignjeno dlanjo v ravni oči. S premikanjem roke nazaj dajajte znamenja. Roko, ki ne daje znamenj, držite ob telesu. Ponoči – enako, s palicami.
	2. **Priporočam zaustavitev** Priporočite zaustavitev evakuacije, ki poteka. Zaustavite gibanje zrakoplova in drugih dejavnosti, ki potekajo. Roki sta pred glavo – prekrižani v zapestjih Ponoči – enako, s palicami
	3. **►C1 Nevarnost obvladana ◄** Ni zunanjega dokaza o nevarnih razmerah ali „konec nevarnosti“. Roki sta iztegnjeni navzven in navzdol pod kotom 45 stopinj. Sočasno premikajte roki navznoter pod pasom, dokler se zapestji ne križata, nato iztegnite navzven na začetni položaj. Ponoči – enako, s palicami.

▼B

	4. **Požar** Premikajte desno roko s „pahljajočimi“ kretnjami od ramena do kolena, pri čemer je leva roka hkrati usmerjena proti območju požara. Ponoči – enako, s palicami.

▼B

Dodatek 2

Prosto leteči baloni brez posadke

1. RAZVRSTITEV PROSTO LETEČIH BALONOV BREZ POSADKE

1.1 **Prosto leteči baloni brez posadke se razvrstijo kot (glejte sliko AP2-1):**

▼C1

(a) *lahki:* prosto leteči balon brez posadke, ki prevaža koristni tovor enega ali več zavojev s skupno maso, manjšo od 4 kg, razen če se šteje za težek balon v skladu točko 2, 3 ali 4 odstavka (c), ali

(b) *srednje težki:* prosto leteči balon brez posadke, ki prevaža koristni tovor dveh ali več zavojev s skupno maso 4 kg ali več, vendar manj kot 6 kg, razen če se šteje za težek balon v skladu s točko 2, 3 ali 4 odstavka (c), ali

(c) *težki:* prosto leteči balon brez posadke, ki prevaža koristni tovor:

1. s skupno maso 6 kg ali več ali

2. vsebuje zavoj z maso 3 kg ali več ali

3. vsebuje zavoj z maso 2 kg ali več s površinsko gostoto, ki je večja od 13 g na kvadratni centimeter in se določi na podlagi delitve skupne mase zavoja koristnega tovora v gramih s površino njegove najmanjše ploskve v kvadratnih centimetrih, ali

4. uporablja vrv ali drugo pripravo za visenje koristnega tovora, ki potrebuje udarno silo 230 N ali več, da se obešen koristni tovor loči od balona.

▼B

2. SPLOŠNA OPERATIVNA PRAVILA

▼C1

2.1 Prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno uporabljati brez ustrezne odobritve države, v kateri je izpuščen v zrak.

2.2 Prosto letečega balona brez posadke, razen lahkega balona, ki se uporablja izključno za meteorološke namene in upravlja na način, ki ga predpiše pristojni organ, ni dovoljeno upravljati čez ozemlje druge države brez ustreznega dovoljenja zadevne druge države.

2.3 Dovoljenje iz točke 2.2 je treba pridobiti pred izpustitvijo balona, če se pri načrtovanju operacije upravičeno pričakuje, da lahko balon zanese v zračni prostor druge države. Takšno dovoljenje se lahko pridobi za serijo balonskih poletov ali za ponavljajoče se polete določene vrste, na primer za polete balonov za raziskovanje atmosfere.

2.4 Prosto leteči balon brez posadke se uporablja v skladu s pogoji, ki jih določi država registracije in država(-e), ki naj bi jo (jih) balon preletel.

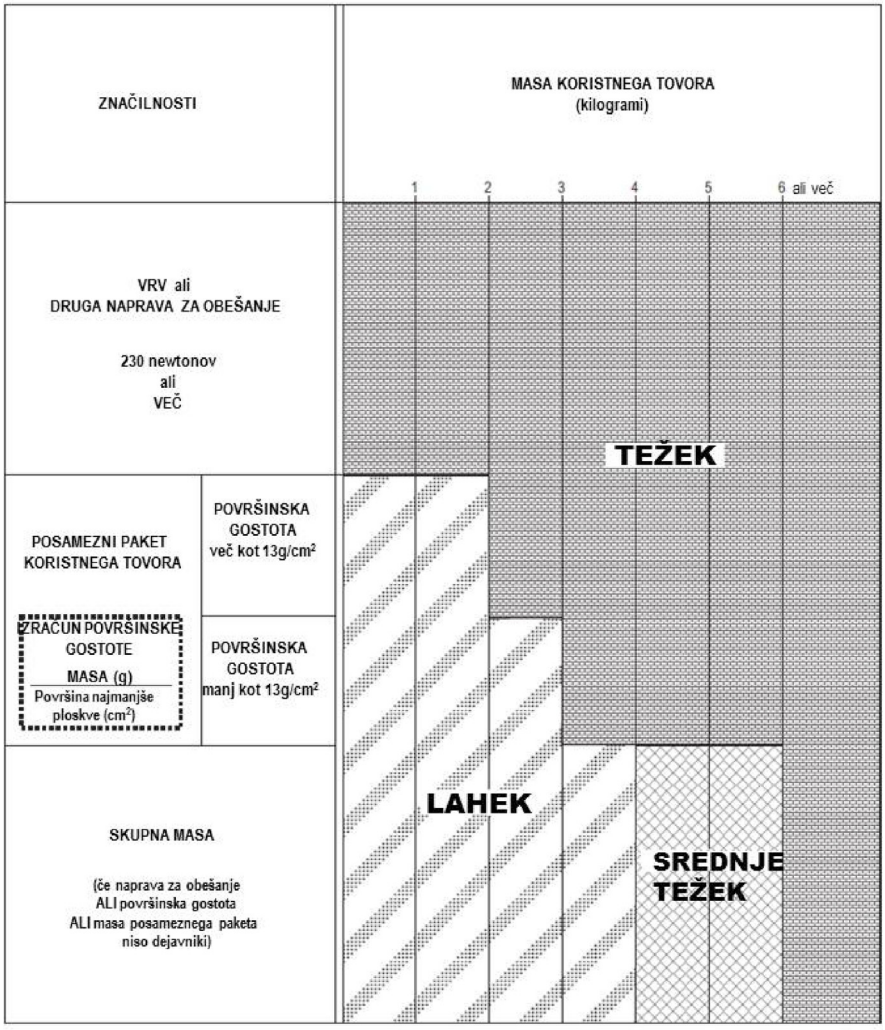
2.5 Prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno uporabljati tako, da bi udarec balona ali katerega koli njegovega dela, vključno z njegovim koristnim tovorom, ob površino zemlje povzročil nevarnost za osebe ali lastnino.

2.6 Težkega prosto letečega balona ni dovoljeno uporabljati nad odprtim morjem brez predhodne uskladitve z ANSP.

▼B

Slika AP2-1

▼C1



Slika AP2-1

▼B

3. OPERATIVNE OMEJITVE IN ZAHTEVE ZA OPREMO

3.1 ►C1 Težkega prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati brez dovoljenja ANSP na katerem koli nivoju ali skozi kateri koli nivo pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), na katerem: ◄

(a) so oblaki ali zatemnilni pojavi, ki pokrivajo več kot štiri osmine neba, ali

(b) kadar je vodoravna vidljivost manjša od 8 km.

3.2 Težkega ali srednje težkega prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno izpustiti na način, ki bi povzročil, da bi balon letel nižje od 300 m (1 000 čevljev) nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali skupino ljudi na prostem, ki ►C1 niso povezani z operacijo. ◄

3.3 Težkega prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati, če:

(a) ►C1 ni opremljen z vsaj dvema napravama ali sistemoma za končanje poleta balona, ki sta samodejna ali upravljana s telekomando in delujeta neodvisno drug od drugega; ◄

(b) se pri polietilenskih balonih brez tlaka za končanje poleta balonske kupole ne uporabita vsaj dve metodi, sistema, napravi ali kombinacije teh, ki delujejo neodvisno drug od drugega;

▼B

(c) ►C1 kupola balona ni opremljena z napravo(-ami), ki odbija(-jo) radarske žarke, ali z materialom, ki odbija radarske žarke, da je zagotovljen odboj do kopenskega radarja, ki deluje v frekvenčnem območju od 200 Mhz do 2 700 Mhz, in/ali če balon ni opremljen z drugimi napravami, ki bodo operatorju zunaj dosega radarja, nameščenega na zemlji, omogočile neprekinjeno sledenje balona. ◄

3.4 Težkega prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati pod naslednjimi pogoji:

(a) v območju, v katerem se uporablja oprema SSR, nameščena na zemlji, razen če je balon opremljen z odzivnikom sekundarnega nadzorovalnega radarja z zmogljivostjo za sporočanje tlačne višine, ki neprekinjeno deluje na dodeljeni kodi ali jo lahko po potrebi vključi postaja za sledenje, ali

(b) v območju, v katerem se uporablja oprema ADS-B, nameščena na zemlji, razen če je balon opremljen z odzivnikom ADS-B z zmogljivostjo za sporočanje tlačne višine, ki deluje neprekinjeno ali jo lahko po potrebi vključi postaja za sledenje.

3.5 Prosto letečega balona brez posadke, opremljenega z vlečno anteno, pri kateri je za prelom na kateri koli točki potrebna sila, večja od 230 N, ni dovoljeno upravljati, če antena nima barvnih zastavic ali trakov, pritrjenih v presledkih, ki niso večji od 15 m.

3.6 Ponoči ali v katerem koli drugem času, ki ga predpiše pristojni organ, težkega prosto letečega balona brez posadke ni dovoljeno upravljati ►C1 pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), ◄ razen če so balon, njegovi dodatki in koristni tovor, ne glede na to, če so med operacijo ločeni ali ne, osvetljeni.

3.7 ►C1 Težkega prosto letečega balona brez posadke, ki je opremljen z napravo za obešanje tovora (ki ni odprto padalo pozornost vzbujajoče barve), daljšo od 15 m, ponoči ni dovoljeno upravljati pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), razen če je naprava za obešanje pobarvana v izmenjujočih se pasovih pozornost vzbujajočih barv ali so nanjo pritrjene barvaste zastavice. ◄

4. KONČANJE POLETA BALONA

4.1 Upravljavec težkega prosto letečega balona brez posadke sproži ustrezne naprave za končanje poleta iz točke 3.3(a) in (b):

(a) ko se ugotovi, da so vremenske razmere slabše od tistih, ki so predpisane za operacijo;

(b) če sta motnja v delovanju ali kakršen koli drugi razlog za vsako nadaljnjo operacijo nevarna za zračni promet ali osebe ►C1 ali premoženje na tleh ◄ ali

(c) pred nedovoljenim vstopom v zračni prostor nad ozemljem druge države.

▼C1

5. NAJAVA POLETA

5.1 **Najava pred poletom**

5.1.1 Zgodnja najava predvidenega poleta prosto letečega balona brez posadke srednje težke ali težke kategorije se opravi pri ustrezni enoti služb zračnega prometa vsaj sedem dni pred datumom predvidenega poleta.

5.1.2 Najava predvidenega poleta vključuje naslednje informacije, ki jih lahko zahteva ustrezna enota služb zračnega prometa:

(a) identifikacijo poleta balona ali naziv oznake projekta;

(b) razvrstitev in opis balona;

▼C1

(c) kodo SSR, kodo zrakoplova ali frekvenco neusmerjenega radijskega oddajnika (NDB), kot je ustrezno;

(d) ime in telefonsko številko upravljavca;

(e) mesto izpustitve;

(f) predvideni čas izpustitve (ali čas začetka in zaključka večkratnih izpustitev);

(g) število balonov, ki se bodo izpustili, in časovni razpored presledkov med izpustitvami (če gre za večkratne izpustitve);

(h) pričakovano smer vzpenjanja;

(i) nivo(-je) potovalnega leta (tlačno višino);

(j) predviden porabljeni čas za prečkanje tlačne višine 18 000 m (60 000 čevljev) ali doseganje nivoja potovalnega leta, če je ta nivo na ali pod 18 000 m (60 000 čevljev), skupaj s predvideno lokacijo. Če je operacija sestavljena iz zaporednih izpustitev, je treba vključiti predvideni čas, ko bo prvi in zadnji balon v seriji dosegel ustrezni nivo (npr. 122136Z–130330Z);

(k) predvideni datum in čas končanja poleta in načrtovano mesto udarca/vrnitve balona. Pri dolgotrajnem poletu balonov, zaradi katerega ni mogoče natančno napovedati dneva in časa končanja poleta ter mesta udarca, je treba uporabiti izraz „dolgotrajen“. Če mora biti na voljo več kot eno mesto udarca/vrnitve balona, je treba vsako mesto navesti skupaj z ustreznim predvidenim časom udarca. Če se predvideva serija zaporednih udarcev, je treba vključiti predvideni čas prvega in zadnjega balona v seriji (npr. 070330Z–072300Z).

▼M2

5.1.3 Vsaka sprememba informacij pred izpustitvijo, najavljena v skladu s točko 5.1.2, se pošlje zadevni enoti ATS vsaj 6 ur pred predvidenim časom izpustitve ali, v primeru raziskav sončnih ali kozmičnih motenj z vključenim elementom kritičnega časa, vsaj 30 minut pred predvidenim časom začetka operacije.

▼B

5.2 **Obvestilo o izpustitvi**

5.2.1 ►C1 Takoj po izpustitvi srednje težkega ali težkega prosto letečega balona brez posadke upravljavec ustrezni enoti služb zračnega prometa prijavi: ◄

(a) identifikacijo poleta balona;

(b) mesto izpustitve;

(c) dejanski čas izpustitve;

(d) predvideni čas prehoda čez tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev) ali predvideni čas ►C1 doseganja nivoja potovalnega leta, ◄ če je ta nivo na ali pod 18 000 m (60 000 čevljev), in predvideno lokacijo ter

(e) vsako spremembo informacij, predhodno prijavljenih v skladu s točko 5.1.2(g) in (h).

5.3 **Prijava preklica**

5.3.1 Takoj ko je znano, da je predvideni polet srednje težkega ali težkega prosto letečega balona brez posadke, ki je bil predhodno ►C1 najavljen v skladu ◄ z odstavkom 5.1, preklican, upravljavec obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa.

▼B

6. ZAPISOVANJE POLOŽAJA IN POROČILA O POLOŽAJU

6.1 ►C1 Upravljavec težkega prosto letečega balona brez posadke, ki leti na ali pod tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), spremlja pot poleta balona in pošilja poročila o položaju balona v skladu z zahtevami služb zračnega prometa. ◄ Upravljavec zapisuje položaj balona vsaki dve uri, razen če službe zračnega prometa zahtevajo poročila o položaju balona v pogostejših časovnih presledkih.

6.2 Upravljavec težkega prosto letečega balona brez posadke, ki leti nad tlačno višino 18 000 m (60 000 čevljev), spremlja napredovanje poleta balona in pošilja poročila o položaju balona v skladu z zahtevami služb zračnega prometa. Upravljavec zapisuje položaj balona vsakih 24 ur, razen če službe zračnega prometa zahtevajo poročila o položaju balona v pogostejših časovnih presledkih.

6.3 Če položaja ni mogoče zapisovati v skladu s točkama 6.1 in 6.2, upravljavec o tem takoj obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa. To obvestilo vsebuje zadnji zabeleženi položaj. Takoj ko upravljavec začne ponovno slediti balonu, o tem obvesti ustrezno enoto služb zračnega prometa.

6.4 Eno uro pred začetkom načrtovanega ►C1 spusta težkega ◄ prosto letečega balona brez posadke upravljavec pošlje ustrezni enoti ATS naslednje informacije v zvezi z balonom:

(a) trenutni geografski položaj;

(b) trenutni nivo (tlačno višino);

(c) napovedani čas vstopa v območje tlačne višine 18 000 m (60 000 čevljev), če je ustrezno;

(d) napovedani čas in mesto udarca na zemljo.

6.5 Upravljavec težkega ali srednje težkega prosto letečega balona brez posadke ustrezno enoto služb zračnega prometa obvesti o koncu operacije.

▼B

Dodatek 3

▼C1

Tabela nivojev potovalnega leta

▼B

1.1 ►C1 Nivoji potovalnega leta, ki jih je treba upoštevati, so: ◄

SLED (*)											
o d 000 stopinj do 179 stopinj						o d 180 stopinj do 359 stopinj					
leti IFR			leti VFR			leti IFR			leti VFR		
n ivo			n ivo			n ivo			n ivo		
FL	čevljev	metrov	FL	čevljev	metrov	FL	čevljev	metrov	FL	čevljev	metrov
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			
itd.	itd.	itd.				itd.	itd.	itd.			

(*) Magnetna sled ali sled na koordinatni mreži na polarnih območjih pri zemljepisnih širinah, ki presegajo 70 stopinj, in znotraj razširitev navedenih območij, kakor jih predpišejo pristojni organi. Sled na koordinatni mreži je določena z omrežjem črt, ki so vzporedne z greenwiškim poldnevnikom; omrežje črt je načrtano na polarni stereografski karti, na kateri je smer proti severnemu polu uporabljena kot sever koordinatne mreže.

▼B

Dodatek 4

Razredi zračnega prostora ATS – Storitve, ki se zagotavljajo, in zahteve za letenje

▼C1

(v zvezi s SERA.6001 in SERA.5025(b))

Razred	Vrsta leta	Zagotovljeno razdvajanje	Zagotovljena storitev	Omejitev hitrosti (*)	Zahteva za zmožnost radijske komunikacije	Zahtevana neprekinjena dvosmerna glasovna komunikacija zrak–zemlja	Potrebno dovoljenje ATC
A	samo IFR	vsi zrakoplovi	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
B	IFR	vsi zrakoplovi	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
	VFR	vsi zrakoplovi	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	služba kontrole zračnega prometa	ni relevantno	da	da	da
	VFR	VFR od IFR	1. služba kontrole zračnega prometa za razdvajanje od IFR ►**M2** 2. služba kontrole zračnega prometa, prometne informacije VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu) ◄	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da
D	IFR	IFR od IFR	služba kontrole zračnega prometa, prometne informacije o letih VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu)	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da

▼C1

Razred	Vrsta leta	Zagotovljeno razdvajanje	Zagotovljena storitev	Omejitev hitrosti (*)	Zahteva za zmožnost radijske komunikacije	Zahtevana nepreki-njena dvosmerna glasovna komuni-kacija zrak–zemlja	Potrebno dovo-ljenje ATC
	VFR	brez	►M2 služba kontrole zračnega prometa, prometne informacije IFR/VFR in VFR/VFR (in na zahtevo nasveti za izogibanje prometu) ◄	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da
E	IFR	IFR od IFR	služba kontrole zračnega prometa in po možnosti prometne informacije o letih VFR	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da	da	da
	VFR	brez	po možnosti prometne informacije	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	ne (**)	ne (**)	ne
F	IFR	IFR od IFR po možnosti	svetovalna služba zračnega prometa, služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da (***)	ne (***)	ne
	VFR	brez	služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	ne (**)	ne (**)	ne
G	IFR	brez	služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	da (**)	ne (**)	ne
	VFR	brez	služba informacij za letenje, če je zahtevana	250 vozlov IAS pod 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL	ne (**)	ne (**)	ne

▼B

(*) Če je nivo absolutne višine prehoda nižji od 3 050 m (10 000 čevljev) AMSL, je treba uporabiti FL 100 namesto 10 000 čevljev. Pristojni organ lahko izvzame tipe zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo vzdrževati te hitrosti.

(**) Piloti ves čas ohranjajo pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu v območju RMZ.

(***) Glasovna komunikacija zrak–zemlja je obvezna za lete, vključene v svetovalno službo. Piloti ves čas ohranjajo pozornost na glasovno komunikacijo zrak–zemlja in po potrebi vzpostavijo dvosmerno komunikacijo na ustreznem komunikacijskem kanalu v območju RMZ.

▼M2

Dodatek 5

Tehnične specifikacije za opazovanja iz zrakoplova in poročanje z glasovno komunikacijo

A. **NAVODILA ZA POROČANJE**

VZOREC AIREP SPECIAL

	TOČKA	PARAMETER	ODDAJANJE V TELEFONIJI, kot je usttrezno
	—	Oznaka vrste sporočila — posebno poročilo iz zrakoplova	[AIREP] POSEBNO
Oddelek 1	1	Identifikacija zrakoplova	*(identifikacija zrakoplova)*
	2	Položaj	POLOŽAJ *(zemljepisna širina in zemljepisna dolžina)* NAD *(pomembna točka)* ABEAM *(pomembna točka)* *(pomembna točka) (smer) (razdalja)*
	3	Čas	*(čas)*
	4	Nivo	NIVO LETENJA *(številka)* ali *(številka)* METROV ali ČEVLJEV VZPENJANJE NA NIVO LETENJA *(številka)* ali *(številka)* METROV ali ČEVLJEV SPUŠČANJE NA NIVO LETENJA *(številka)* ali *(številka)* METROV ali ČEVLJEV
	5	Naslednji položaj in previdenI čas preleta	*(položaj) (čas)*
	6	Nadaljnje pomembne točke	*(položaj)* NASLEDNJI
Oddelek 2	7	Predvideni čas prihoda	*(aerodrom) (čas)*
	8	Avtonomija	AVTONOMIJA *(ure in minute)*
Oddelek 3	9	Poljav, zaradi katerega se pripravi posebno poročilo iz zrakoplova: — Zmerna turbulenca — Huda turbulenca — Zmerna zaledenitev — Huda zanedenitev — Močan zavetrni val — Nevihta brez toče — Nevihta s točo — Močan prašni/peščeni vihar — Oblak vulkanskega pepela — Vulkanska aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana	 ZMERNA TURBULENCA HUDA TURBULENCA ZMERNA ZALEDENITEV HUDA ZANEDENITEV MOČAN ZAVETRNI VAL NEVIHTA BREZ TOČE NEVIHTA S TOČO MOČAN PRAŠNI ali PEŠČENI VIHAR OBLAK VULKANSKEGA PEPELA VULKANSKA AKTIVNOST PRED IZBRUHOM ali IZBRUH VULKANA

▼M2

1. VSEBINA POROČIL IZ ZRAKOPLOVA

1.1 **Poročila o položaju in posebna poročila iz zrakoplova**

1.1.1 Oddelek 1 vzorca iz točke A je obvezen za poročila o položaju in posebna poročila iz zrakoplova, vendar se lahko točki 5 in 6 izpustita. Oddelek 2 se v celoti ali delno doda le, če tako zahteva operator ali njegov pooblaščeni zastopnik ali če vodja zrakoplova meni, da je to potrebno. Oddelek 3 se vključi v posebna poročila iz zrakoplova.

1.1.2 Razmere, ki zahtevajo izdajo posebnega poročila iz zrakoplova, se izberejo s seznama v točki SERA.12005(a).

1.1.3 V primeru posebnih poročil iz zrakoplova, ki vsebujejo informacije o vulkanski aktivnosti, se pripravi poročilo po letu, pri čemer se uporabi obrazec za poročanje o vulkanski aktivnosti (vzorec VAR) iz točke B. Vsi elementi, ki se opazijo, se zabeležijo oziroma označijo na primernih mestih na obrazcu vzorca VAR.

1.1.4 Posebna poročila iz zrakoplova se izdajo čim prej, potem ko je bil opažen pojav, zaradi katerega se pripravi posebno poročilo iz zrakoplova.

2. PODROBNA NAVODILA ZA POROČANJE

2.1 Točke iz poročila iz zrakoplova se sporočijo v vrstnem redu, v katerem so navedene na obrazcu vzorca AIREP SPECIAL.

— OZNAKA VRSTE SPOROČILA. Sporočite „POSEBNO“ (SPECIAL) za posebno sporočilo iz zrakoplova.

Oddelek 1

Točka 1 – IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Sporočite radiotelefonski pozivni znak zrakoplova, kot je predpisano v točki SERA.14050.

Točka 2 – POLOŽAJ. Sporočite položaj glede na zemljepisno širino (stopinje kot 2 števki ali stopinje in minute kot 4 števke, čemur sledi „sever“ (North) ali „jug“ (South)) in zemljepisno dolžino (stopinje kot 3 števke ali stopinje in minute kot 5 števk, čemur sledi „vzhod“ (East) ali „zahod“ (West)) ali kot pomembno točko, opredeljeno s kodiranim označevalnikom (2 do 5 znakov), ali kot pomembno točko, ki ji sledita smer magnetnega kompasa (3 števke) in razdalja v navtičnih miljah od točke. Pred pomembno točko po potrebi sporočite „ABEAM“.

Točka 3 – ČAS. Sporočite čas v urah in minutah usklajenega svetovnega časa (UTC) (4 števke), razen pri navedbi časa v minutah čez uro (2 števki) v skladu z regionalnimi sporazumi o zračni navigaciji. Sporočeni čas mora biti dejanski čas zrakoplova na položaju in ne čas izvora ali oddaje poročila. Čas se ob izdaji posebnega poročila iz zrakoplova vedno navede v urah in minutah UTC.

Točka 4 – NIVO LETENJA ALI ABSOLUTNA VIŠINA. Sporočite nivo letenja s 3 števkami pri standardni nastavitvi tlačnega višinomera. Sporočite absolutno višino v metrih z navedbo „METROV“ (METRES) ali v čevljih z navedbo „ČEVLJEV“ (FEET) pri QNH. Sporočite „VZPENJANJE“ (CLIMBING) (čemur sledi navedba nivoja) ob vzpenjanju in „SPUŠČANJE“ (DESCENDING) (čemur sledi navedba nivoja) ob spuščanju na nov nivo po preletu pomembne točke.

▼M2

Točka 5 – NASLEDNJI POLOŽAJ IN PREDVIDENI ČAS PRELETA. Sporočite naslednjo točko javljanja in predvideni čas njenega preleta ali sporočite predvideni položaj, ki bo dosežen uro pozneje, v skladu z veljavnimi postopki za sporočanje položaja. Uporabite podatkovne konvencije, določene v točki 2 za sporočanje položaja. Sporočite predvideni čas preleta tega položaja. Navedite čas v urah in minutah UTC (4 številke), razen pri navedbi časa v minutah čez uro (2 številki) v skladu z regionalnimi sporazumi o zračni navigaciji.

Točka 6 – NADALJNJE POMEMBNE TOČKE. Sporočite nadaljnjo pomembno točko, ki sledi „naslednjemu položaju in predvidenemu času preleta“.

Oddelek 2

Točka 7 – PREDVIDENI ČAS PRIHODA. Sporočite ime aerodroma prvega načrtovanega pristanka in nato predvideni čas prihoda na tem aerodromu v urah in minutah UTC (4 številke).

Točka 8 – AVTONOMIJA. Sporočite „AVTONOMIJA“ (ENDURANCE), čemur sledi avtonomija v urah in minutah (4 številke).

Oddelek 3

Točka 9 – POJAV, ZARADI KATEREGA SE PRIPRAVI POSEBNO POROČILO IZ ZRAKOPLOVA. Navedite enega od naslednjih pojavov, na katere zrakoplov naleti ali jih opazi:

— zmerno turbulenco kot „ZMERNA TURBULENCA“ (TURBULENCE MODERATE) in

— hudo turbulenco kot „HUDA TURBULENCA“ (TURBULENCE SEVERE);

Uporabljata se naslednji specifikaciji:

— Zmerna – razmere, v katerih lahko pride do manjših sprememb lege in/ali absolutne višine zrakoplova, vendar ostane zrakoplov ves čas pod pozitivnim nadzorom. Običajno pride do manjših sprememb v hitrosti letenja. Spremembe odčitkov merilnika pospeška znašajo od 0,5 g do 1,0 g v težišču zrakoplova. Težave pri hoji. Potniki čutijo pritisk ob varnostne pasove. Nepritrjeni predmeti se premikajo.

— Huda – razmere, v katerih pride do nenadnih sprememb v legi in/ali absolutni višini zrakoplova; zrakoplov je lahko krajša obdobja brez nadzora. Običajno pride do velikih sprememb v hitrosti letenja. Spremembe odčitkov merilnika pospeška so večje od 1,0 g v težišču zrakoplova. Potniki so močno pritisnjeni ob varnostne pasove. Nepritrjeni predmeti se prevračajo.

— zmerno zaledenitev kot „ZMERNA ZALEDENITEV“ (ICING MODERATE), hudo zaledenitev kot „HUDA ZALEDENITEV“ (ICING SEVERE);

Uporabljata se naslednji specifikaciji:

— Zmerna – razmere, v katerih je lahko zaželena sprememba smeri in/ali absolutne višine.

— Huda – razmere, v katerih je nujna takojšnja sprememba smeri in/ali absolutne višine.

▼M2

— močan zavetrni val kot „MOČAN ZAVETRNI VAL“ (MOUNTAIN WAVE SEVERE);

Uporablja se naslednja specifikacija:

— Močan – razmere, v katerih znaša spremni navzdol usmerjen zračni tok 3,0 m/s (600 čevljev/min) ali več in/ali zrakoplov naleti na hudo turbulenco.

— nevihto brez toče kot „NEVIHTA BREZ TOČE“ (THUNDERSTORM), nevihto s točo kot „NEVIHTA S TOČO“ (THUNDERSTORM WITH HAIL);

Uporablja se naslednja specifikacija:

sporočajte samo nevihte, ki so:

— slabo vidne ali

— skrite v plasti oblakov ali

— razširjene ali

— tvorijo nevihtne linije.

— močan prašni ali peščeni vihar kot „MOČAN PRAŠNI VIHAR“ (DUSTSTORM HEAVY) ali „MOČAN PEŠČENI VIHAR“ (SANDSTORM HEAVY);

— oblak vulkanskega pepela kot „OBLAK VULKANSKEGA PEPELA“ (VOLCANIC ASH CLOUD);

— vulkansko aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana kot „VULKANSKA AKTIVNOST PRED IZBRUHOM“ (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY) ali „IZBRUH VULKANA“ (VOLCANIC ERUPTION);

Uporablja se naslednja specifikacija:

„Vulkanska aktivnost pred izbruhom“ v tem kontekstu pomeni nenavadno in/ali povečano vulkansko aktivnost, ki lahko napoveduje vulkanski izbruh.

2.2 Informacije, zabeležene na obrazcu za poročanje o vulkanski aktivnosti (vzorec VAR), niso namenjene radiotelefonskemu sporočanju, temveč jih operator ali član letalske posadke takoj po prihodu na aerodrom izroči letališki meteorološki službi. Če taka služba ni enostavno dostopna, se izpolnjeni obrazec izroči v skladu z lokalnimi dogovori med izvajalci MET in ATS ter operatorjem zrakoplova.

3. POSREDOVANJE METEOROLOŠKIH INFORMACIJ, PREJETIH Z GLASOVNO KOMUNIKACIJO

Ob prejemu posebnih poročil iz zrakoplova enote ATS ta poročila nemudoma posredujejo zadevni meteorološki službi bdenja (MWO). Da bi zagotovili asimilacijo poročil iz zrakoplova v zemeljskih avtomatiziranih sistemih, se elementi poročil pošiljajo v skladu s spodaj navedenimi podatkovnimi konvencijami in v določenem vrstnem redu.

— NASLOVNIK. Zabeležite klicano postajo in po potrebi relejno postajo.

— OZNAKA VRSTE SPOROČILA. Zabeležite „ARS“ za posebno poročilo iz zrakoplova.

— IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Zabeležite identifikacijo zrakoplova v skladu s podatkovno konvencijo, določeno za točko 7 načrta leta, brez presledka med oznako operatorja in registracijo zrakoplova ali identifikacijo leta, če se uporablja.

▼M2

Oddelek 1

Točka 0 – POLOŽAJ. Zabeležite položaj glede na zemljepisno širino (stopinje kot 2 števki ali stopinje in minute kot 4 števke, čemur brez presledka sledi S (severno, ang. N) ali J (južno, ang. S)) in zemljepisno dolžino (stopinje kot 3 števke ali stopinje in minute kot 5 števk, čemur brez presledka sledi V (vzhodno, ang. E) ali Z (zahodno, ang. W)) ali kot pomembno točko, opredeljeno s kodiranim označevalnikom (2 do 5 znakov), ali kot pomembno točko, ki ji sledita smer magnetnega kompasa (3 števke) in razdalja v navtičnih miljah od točke (3 števke). Pred pomembno točko po potrebi zabeležite „ABEAM“.

Točka 1 – ČAS. Zabeležite čas v urah in minutah UTC (4 števke).

Točka 2 – NIVO LETENJA ALI ABSOLUTNA VIŠINA. Pri sporočanju nivoja letenja zabeležite „F“, ki mu sledijo 3 števke (npr. „F310“). Pri sporočanju absolutne višine zabeležite višino v metrih, čemur sledi „M“, ali v čevljih, čemur sledi „FT“. Pri vzpenjanju zabeležite „ASC“ (nivo) oziroma pri spuščanju „DES“ (nivo).

Oddelek 2

Točka 9 – POJAV, ZARADI KATEREGA SE PRIPRAVI POSEBNO POROČILO IZ ZRAKOPLOVA. Sporočeni pojav zabeležite:

— zmerno turbulenco kot „TURB MOD“;

— hudo turbulenco kot „TURB SEV“;

— zmerno zaledenitev kot „ICE MOD“;

— hudo zaledenitev kot „ICE SEV“;

— močan zavetrni val kot „MTW SEV“;

— nevihto brez toče kot „TS“;

— nevihto s točo kot „TSGR“;

— močan prašni ali peščeni vihar kot „HVY SS“;

— oblak vulkanskega pepela kot „VA CLD“;

— vulkansko aktivnost pred izbruhom ali izbruh vulkana kot „VA“;

— točo kot „GR“;

— kumulonimbusni oblak kot „CB“.

ČAS ODDAJE SPOROČILA. Zabeležite le, če se sporoči oddelek 3.

4. POSEBNE DOLOČBE ZA POROČANJE O STRIŽNEM VETRU IN VULKANSKEM PEPELU

4.1 **Poročanje o strižnem vetru**

4.1.1 V poročanje o opazovanjih iz zrakoplova o pojavu strižnega vetra v fazah začetnega vzpenjanja in prileta se vključi vrsta zrakoplova.

▼M2

4.1.2 Pri poročanju o strižnem vetru v fazah začetnega vzpenjanja ali prileta ali če je bil strižni veter napovedan, vendar zrakoplov nanj ni naletel, vodja zrakoplova čim prej obvesti ustrezno enoto ATS, razen če ve, da je pristojno enoto ATS o tem že obvestil predhodni zrakoplov.

4.2 **Poročanje o vulkanski aktivnosti po letu**

4.2.1 Operator zrakoplova ali član letalske posadke takoj po prihodu na aerodrom letališki meteorološki službi predloži izpolnjeno poročilo o vulkanski aktivnosti; če taka služba članom letalske posadke pristalega zrakoplova ni enostavno dostopna, pa se izpolnjeni obrazec obravnava v skladu z lokalnimi dogovori med izvajalci MET in ATS ter operatorjem zrakoplova.

4.2.2 Letališka meteorološka služba, ki prejme izpolnjeno poročilo o vulkanski aktivnosti, to takoj pošlje meteorološki službi bdenja, pristojni za meteorološko bdenje na območju z informacijami za letenje, na katerem je bila opažena vulkanska aktivnost.

▼M2

B. OBRAZEC ZA POSEBNO POROČILO IZ ZRAKOPLOVA O VULKANSKI AKTIVNOSTI (VZOREC VAR)

VZOREC VAR: za poročanje po letu

POROČILO O VULKANSKI AKTIVNOSTI

Poročila iz zrakoplova so izjemno pomembna pri ocenjevanju nevarnosti, ki bi jih lahko vulkanski prah predstavljal za letalske operacije.

OPERATOR:			IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA: (kot je navedena na načrtu leta)		
VODJA ZRAKOPLOVA:					
AERODROM ODHODA:	DATUM:	ČAS; UTC:	AERODROM PRIHODA:	DATUM:	ČAS; UTC:
NASLOVNIK			AIREP POSEBNO		
Točke 1–8 je treba takoj sporočiti enoti ATS, s katero ste v kontaktu.					
1) IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA			2) POLOŽAJ		
3) ČAS			4) NIVO LETENJA ALI ABSOLUTNA VIŠINA		
5) VULKANSKA AKTIVNOST OPAŽENA NA (položaj ali smer, ocenjen nivo oblaka pepela in oddaljenost od zrakoplova)					
6) TEMPERATURA ZRAKA			7) VETER (SPOT WIND)		
8) DODATNE INFORMACIJE ZAZNAN SO_2 da ☐ ne ☐ Stik s prahom da ☐ ne ☐			Drugo _____ (kratek opis aktivnosti, zlasti vertikalno in lateralno razširjenost oblaka prahu, in, če je mogoče, horizontalno premikanje, hitrost vačanja itd.)		
Po pristanku izpolnite točke 9–16 in po telefaksu pošljite obrazec na: (številko telefaksa zagotovi meteorološki organ na podlagi lokalnih ureditev med meteorološkim organom in zadevnim operatorjem.)					
9) GOSTOTA OBLAKA PRAHU	☐ (a) redek		☐ (b) zmerno gost		☐ (c) zelo gost
10) BRAVA OBLAKA PRAHU	☐ (a) bela		☐ (b) svetlo siva		☐ (c) temno siva
	☐ (d) črna		☐ (e) drugo _____		
11) IZBRUH	☐ (a) neprekinjen		☐ (b) prekinjen		☐ (c) ni viden
12) MESTO AKTIVNOSTI	☐ (a) vrh		☐ (b) pobočje		☐ (c) eno samo
	☐ (d) več kot eno		☐ (e) ni vidno		
13) DRUGA OPAŽANJA IZBRUHA	☐ (a) strele		☐ (b) žarenje		☐ (c) velike skale
	☐ (d) uhajanje prahu		☐ (e) gobast oblak		☐ (f) vse našteto
14) VPLIV NA ZRAKOPLOV	☐ (a) komunikacija		☐ (b) navigacijski sistemi		☐ (c) motorji
	☐ (d) pitot statični		☐ (e) vtrobransko steklo		☐ (f) okna
15) DRUGI VPLIVI	☐ (a) turbulenca		☐ (b) orenj svetega Elma		☐ (c) drugi dimi
16) DRUGE INFORMACIJE (Vse informacije, ki se štejejo za koristne.)					

▼B

Dodatek k PRILOGI

Seznam skupno dogovorjenih razlik, o katerih se obvesti ICAO v skladu s členom 5 te uredbe:

▼M2

Priloga 2 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 2 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena

▼B

Razlika A2-01	
Priloga 2 ICAO Poglavje 3 3.2.2	Nova določba. SERA.3210(b) iz Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa: „(b) *Zrakoplov, ki opazi, da je manevrska sposobnost drugega zrakoplova zmanjšana, da temu zrakoplovu prednost.*“
Razlika A2-02	
Priloga 2 ICAO Poglavje 3 3.2.3.2(b)	Izvedbena uredba (EU) št. 923/2012 v odstavku SERA.3215(b)(2) določa (z dodatkom podčrtanega besedila k standardu ICAO v točki 3.2.3.2(b) Priloge 2): ►C1 „2. *razen če so zrakoplovi mirujoči in kako drugače primerno osvetljeni, imajo na območju gibanja na letališču po možnosti prižgane luči, ki so namenjene označitvi skrajnih koncev zrakoplova*“; ◄
Razlika A2-03	
Priloga 2 ICAO Poglavje 3 3.2.5(c) in (d)	Odstavek SERA.3225 iz Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 se razlikuje od standarda ICAO v točki 3.2.5(c) in točki 3.2.5(d) Priloge 2 v tem, da določa, da se pododstavka (c) in (d) ne uporabljata za balone: ►C1 „(c) razen balonov, naredi vse zavoje v levo, kadar se pripravlja na pristanek in po vzletu, razen če je navedeno drugače ali dobi drugačna navodila od ATC; (d) razen balonov, pristaja in vzleta v veter, razen če varnost, konfiguracija vzletno-pristajalne steze ali upoštevanje zračnega prometa določajo, da je primernejša druga smer.“ ◄
▼M2 **Razlika A2-04**	
Priloga 2 ICAO Poglavje 3 3.3.1.2	Točka 3.3.1.2 Priloge 2 ICAO se nadomesti s točko SERA.4001(b) Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012. Razlike med navedenim standardom ICAO in navedeno uredbo Unije so: — Glede letov VFR, načrtovanih prek mednarodnih meja, se uredba Unije (točka SERA.4001(b)(5)) razlikuje od standarda ICAO v točki 3.3.1.2(e) Priloge 2 z dodatkom naslednjega podčrtanega besedila: *„vsakega leta čez mednarodne meje, če zadevna država ni določila drugače.“*

▼M2

	— Glede letov VFR in IFR, načrtovanih kot nočni leti, se v točko SERA.4001(b)(6) navedene uredbe Unije doda naslednja zahteva: „(6) *vsakega načrtovanega nočnega leta, če zapusti bližino aerodroma.“*

▼B

Razlika A2-05	
Priloga 2 ICAO Poglavje 3 3.2.2.4	Nova določba. Odstavek SERA.3210(c)(3)(i) Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 se razlikuje od standarda ICAO v točki 3.2.2.4 Priloge 2 tako, da določa, da: „(i) *Prehitevanje jadralnih letal. Jadralno letalo, ki prehiteva drugo jadralno letalo, lahko spremeni svojo smer v desno ali levo.*“

▼M2

_____	

▼B

Razlika A2-07	
Priloga 2 ICAO Poglavje 4 4.6	Točka 4.6 Priloge 2 ICAO se nadomesti s SERA.5005 iz Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012, ki v točki (f) vključuje merila za višino ovire: „(f) *Leti VFR se ne izvajajo, razen če so potrebni za vzletanje ali pristajanje ali če pristojni organ izda dovoljenje:* 1. ►**M3** *nad gosto naseljenimi območji velemest, mest ali naselij ali nad zbrano množico ljudi na prostem na višini, ki je manj kot 300 m (1 000 čevljev) nad najvišjo oviro v radiju 600 m od zrakoplova* ◄; ►**C1** 2. *kjer koli drugje, razen v območjih, navedenih v točki 1, na relativni višini, ki je manj kot 150 m (500 čevljev) nad zemljo ali vodo ali 150 m (500 čevljev) nad najvišjo oviro v radiju 150 m (500 čevljev) od zrakoplova.* ◄“
Razlika A2-08	
Priloga 2 ICAO Poglavje 3 3.8 in Dodatek 2	►**C1** Besedna zveza „v nevarnosti“ („in distress“) iz dela 3.8 poglavja 3 ni vključena v zakonodajo Unije, s čimer se razširja področje uporabe spremstva na vse vrste letov, ki zaprosijo za takšno storitev. ◄ Tudi določbe iz delov 1.1 do vključno 1.3 Dodatka 2 ter določbe iz Dodatka A niso vključene v zakonodajo Unije.

▼M2

Priloga 3 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 3 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena

Razlika A3-01	
Priloga 3 ICAO Poglavje 5	Nova določba. Točka SERA.12005 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa: (b) Pristojni organi po potrebi določijo druge razmere, o katerih poročajo vsi zrakoplovi, če nanje naletijo ali jih opazijo.

Priloga 10 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 10 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena

Razlika A10-01	
Priloga 10 ICAO Zvezek II Poglavje 5 5.2.1.4.1	Poglavje 5.2.1.4.1 zvezka II Priloge 10 ICAO je preneseno v točko SERA.14035 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 z nekaterimi razlikami. Razlike med standardom ICAO in navedeno uredbo Unije so: SERA.14035 Prenos številk v radiotelefoniji (a) Prenos številk (1) Vse številke, ki se uporabljajo pri prenosu pozivnega znaka zrakoplova, smeri, vzletno-pristajalne steze, smeri vetra in hitrosti, se prenašajo z izgovorjavo vsake številke posebej. (i) Nivoji letenja se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen v primeru nivojev letenja v celih stoticah. (ii) Nastavitev višinomera se oddaja z izgovorjavo vsake številke posebej, razen nastavitve na 1 000 hPa, ki se oddaja kot „TISOČ“ (ONE THOUSAND). (iii) Vse številke se pri oddajanju kod odzivnika oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, razen v primerih, ko kode odzivnika vsebujejo le cele tisočice – takrat se informacije oddajajo z izgovorjavo številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa ji beseda „TISOČ“ (THOUSAND). (2) Vse številke, ki se uporabljajo pri oddajanju informacij, ki niso informacije, opisane v točki (a)(1), se oddajajo z izgovorjavo vsake številke posebej, vse številke, ki vsebujejo cele stotice in cele tisočice, pa se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število stotic ali tisočic, sledi pa ji beseda „STO“ (HUNDRED) ali „TISOČ“ (THOUSAND), kot je ustrezno. Kombinacije tisočic in celih stotic se oddajajo z izgovorjavo vsake številke, ki predstavlja število tisočic, sledi pa jim beseda „TISOČ“ (THOUSAND); zatem se izgovori število, ki predstavlja število stotic, sledi pa mu sledi beseda „STO“ (HUNDRED).

▼M2

	(3) V primerih, ko je treba jasneje podati številko, oddano kot cela tisočica in/ali cela stotica, se številka odda z izgovorjavo vsake številke posebej. (4) Pri zagotavljanju informacij v zvezi z relativno smerjo proti predmetu ali konfliktnemu prometu v 12-urnem načinu se informacije podajajo z izgovorjavo številk skupaj, npr. „DESETA URA“ (TEN O'CLOCK) ali „ENAJSTA URA“ (ELEVEN O'CLOCK). (5) Številke, ki vsebujejo decimalno vejico, se oddajajo, kot je opisano v točki (a)(1), z decimalno vejico na ustreznem mestu, ki se navede z besedo „CELA“ (DECIMAL). (6) Za identifikacijo prenosnega kanala pri visokofrekvenčnih (VHF) radiotelefonskih komunikacijah se uporablja vseh šest številk številčnega označevalnika, razen v primerih, ko sta tako peta kot šesta številka ničli – v tem primeru se uporabljajo le prve štiri številke.
Razlika A10-02	
Priloga 10 ICAO Zvezek II Poglavje 5 5.2.1.7.3.2.3	Poglavje 5.2.1.7.3.2.3 zvezka II Priloge 10 ICAO je preneseno v točko SERA.14055 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 z razliko. Razlika med navedenim standardom ICAO in navedeno uredbo Unije je: SERA.14055 Radiotelefonski postopki (b) (2) Odgovor na zgornje klice vsebuje pozivni znak kličoče postaje, ki mu sledi pozivni znak postaje, ki odgovarja, kar šteje kot povabilo za nadaljevanje prenosa s strani kličoče postaje. Za prenose komunikacije znotraj ene enote ATS se lahko pozivni znak enote ATS izpusti, kadar tako dovoli pristojni organ.

▼M2

Priloga 11 ICAO

Razlike med to uredbo in mednarodnimi standardi iz Priloge 11 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, kakor je bila spremenjena

▼B

Razlika A11-01	
Priloga 11 ICAO Poglavje 2 Odstavek 2.25.5	Odstavek SERA.3401(d)(1) Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 se razlikuje od standarda ICAO v točki 2.25.5 Priloge 11 tako, da navaja ►C1 „*Preverjanja točnega časa se zagotovijo vsaj na najbližjo ~~polovico~~ minuto.*“ ◄
Razlika A11-02	
Priloga 11 ICAO Poglavje 2 Odstavek 2.6.1	►C1 Možnost izjem. Odstavek SERA.6001 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 dovoljuje zrakoplovom, da presežejo omejitev hitrosti 250 vozlov, če pristojni organ to odobri tipom zrakoplovov, ki zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov ne morejo ohranjati te hitrosti. ◄
Razlika A11-03	
Priloga 11 ICAO Poglavje 3	Nova določba. Odstavek SERA.8005(b) Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 navaja: ►C1 (b) V dovoljenjih, ki jih izdajo enote kontrole zračnega prometa, je določeno razdvajanje: 1. med vsemi leti v zračnem prostoru razredov A in B; 2. med leti IFR v zračnem prostoru razredov C, D in E; 3. med leti IFR in VFR v zračnem prostoru razreda C; 4. med leti IFR in posebnimi leti VFR; 5. med posebnimi leti VFR, razen če pristojni organ določi drugače; vendar se lahko v primerih iz točke (b) podnevi v vizualnih meteoroloških razmerah v zračnem prostoru razredov D in E, če za to zaprosi pilot zrakoplova, če se strinja pilot drugega zrakoplova in če je tako določil pristojni organ, let dovoli na podlagi lastnega ohranjanja razdvajanja za določen del leta pod 3 050 m (10 000 čevljev) med vzpenjanjem ali spuščanjem. ◄
Razlika A11-04	
Priloga 11 ICAO Poglavje 3	Odstavek SERA.8015 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa (z dodatkom podčrtanega besedila k standardu ICAO iz točke 3.7.3.1 Priloge 11): (e) Ponovitev dovoljenj in varnostnih informacij

▼B

	►C1 1. Letalska posadka kontrolorju zračnega prometa ponovi dele dovoljenj in navodil ATC v zvezi z varnostjo, ki se sporočajo glasovno. Vedno se ponovijo: (i) dovoljenja ATC za poti; (ii) dovoljenja in navodila za vstop in pristanek na kateri koli vzletno-pristajalni stezi, vzlet z nje, čakanje pred njo, prečkanje, vožnjo in povratno vožnjo po njej ter (iii) vzletno-pristajalna steza v uporabi, nastavitve višinomerov, kode SSR, na novo dodeljeni komunikacijski kanali, navodila za nivoje, navodila za smer in hitrost leta ter (iv) nivoji prehoda, če jih izda kontrolor ali so vključeni v oddajanje informacij ATIS. ◄
Razlika A11-05	
Priloga 11 ICAO Poglavje 3	Odstavek SERA.8015(e)(2) Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa (z dodatkom podčrtanega besedila k standardu ICAO iz točke 3.7.3.1.1 Priloge 11): 2. Druga dovoljenja ali navodila, vključno s pogojnimi dovoljenji in navodili za vožnjo po tleh, se ponovijo ali potrdijo tako, da se jasno pokaže, da so bila razumljena in se bodo upoštevala.

▼M2

Razlika A11-06	
Priloga 11 ICAO Poglavje 3	Nova določba. Točka SERA.5010 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa: **SERA.5010 Posebni leti VFR v kontroliranih conah** Izvajanje posebnih letov VFR se lahko v kontrolirani coni dovoli na podlagi dovoljenja ATC. Razen v posebnih primerih, ki jih za helikopterje odobri pristojni organ, kot so, med drugim, medicinski leti, operacije iskanja in reševanja ter leti za gašenje požarov, veljajo naslednji dodatni pogoji: (a) takšni leti se lahko opravljajo samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače; ~~(a)~~ (b) ki jih upošteva pilot: (1) zunaj oblakov in z vidnostjo površja; (2) vidljivost iz pilotske kabine je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje; (3) pri letenju s hitrostjo največ 140 vozlov IAS, da se ustrezno omogoči pravočasno opažanje drugega prometa in ovir in s tem prepreči trčenje, ter

▼M2

	(c) enota kontrole zračnega prometa zrakoplovu ne izda dovoljenja za posebni let VFR za vzlet ali pristanek na aerodromu znotraj kontrolirane cone ali vstop v cono letališkega prometa ali letališkega šolskega kroga, kadar so sporočene meteorološke razmere na aerodromu slabše od naslednjih minimumov: ~~(b) ki jih upošteva ATC:~~ ~~(1) samo podnevi, razen če pristojni organ dovoli drugače;~~ ~~(2)~~ (1) vidljivost pri tleh je najmanj 1 500 m oziroma najmanj 800 m za helikopterje; (2) baza oblačnega pokrova je nižja od 180 m (600 čevljev).

▼B

Razlika A03-07	
Priloga 3 ICAO Poglavje 5	Nova določba. Odstavek SERA.12005 Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 določa: (b) Pristojni organi po potrebi določijo druge razmere, o katerih morajo poročati vsi zrakoplovi, če naletijo nanje ali jih opazijo.