Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības "Oficiālajā Vēstnesī" un ir pieejamas datubāzē "Eur-Lex". Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

►B

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 923/2012

(2012. gada 26. septembris),

ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►M1	Komisijas Regula (ES) 2015/340 (2015. gada 20. februāris)	L 63	1	6.3.2015.
►M2	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/1185 (2016. gada 20. jūlijs)	L 196	3	21.7.2016.
►M3	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/835 (2017. gada 12. maijs)	L 124	35	17.5.2017.
►M4	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/469 (2020. gada 14. februāris)	L 104	1	3.4.2020.
►M5	grozīta ar Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/1177 (2020. gada 7. augusts)	L 259	12	10.8.2020.
►M6	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/886 (2020. gada 26. jūnijs)	L 205	14	29.6.2020.
►M7	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/666 (2021. gada 22. aprīlis)	L 139	187	23.4.2021.
►M8	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1772 (2023. gada 12. septembris)	L 228	73	15.9.2023.
►M9	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/379 (2024. gada 25. janvāris)	L 379	1	26.1.2024.

▼B

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 923/2012

(2012. gada 26. septembris),

ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šīs regulas nolūks ir izveidot vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām, kas tiks piemēroti vispārējās nozīmes gaisa satiksmei Regulas (EK) Nr. 551/2004 darbības jomā.

2. Proti, šo regulu piemēro vispārējas nozīmes gaisa satiksmē iesaistītajiem gaisa telpas izmantotājiem un gaisa kuģiem:

a) kuri veic lidojumus uz Savienību, Savienības teritorijā vai no Savienības;

b) kuriem ir Savienības dalībvalsts nacionālā piederība un reģistrācijas zīmes un kas veic lidojumus jebkurā gaisa telpā, ciktāl tie nav pretrunā noteikumiem, kurus publicējusi valsts, kurai ir jurisdikcija pār pārlidojamo teritoriju.

▼M8

3. Šo regulu piemēro arī dalībvalstu kompetentajām iestādēm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, tīkla pārvaldniekam, lidlauku ekspluatantiem un gaisa kuģu ekspluatācijā iesaistītajam personālam uz zemes.

▼M2

4. Šo regulu nepiemēro lidmodeļiem un rotaļu lidaparātiem. Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka tiek izstrādāti valsts noteikumi, kuros prasīts lidmodeļus un rotaļu lidaparātus izmantot tā, lai līdz minimumam samazinātu civilās aviācijas drošības, personu, īpašuma un citu gaisa kuģu apdraudējumu.

▼B

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "precizitāte" ir aprēķinātās vai izmērītās vērtības atbilstības pakāpe faktiskajai vērtībai;

▼M2

_____

▼B

3) "konsultatīvā gaisa telpa" ir noteiktu izmēru gaisa telpa vai noteikts maršruts, kurā ir pieejami gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi;

▼B

4) “konsultatīvais maršruts” ir noteikts maršruts, kurā ir pieejami gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi;

5) “akrobātisks lidojums” ir ar iepriekšēju nodomu veikti gaisa kuģa manevri ar ātru tā telpiskā stāvokļa maiņu, neparastu telpisko stāvokli vai neparastām ātruma izmaiņām, kas nav nepieciešams parastā lidojumā vai apmācībā tādu apliecību vai kvalifikācijas atzīmju saņemšanai, kas nav akrobātisko lidojumu apliecības vai kvalifikācijas atzīmes;

6) “lidlauks” ir noteikts zemes vai ūdens virsmas iecirknis (tostarp jebkuras ēkas, būves vai iekārtas) vai iecirknis uz stacionāras konstrukcijas, stacionāras konstrukcijas atklātā jūrā vai peldošas konstrukcijas, kas ir pilnīgi vai daļēji paredzēta gaisa kuģu atlidošanai, aizlidošanai un kustībai pa šo virsmu;

7) “lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojumi” ir gaisa satiksmes vadības pakalpojumi lidlauka satiksmei;

8) “lidojumu vadības tornis” ir struktūrvienība, kas izveidota gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanai lidlauka satiksmei;

9) “lidlauka satiksme” ir jebkāda satiksme lidlauka manevrēšanas teritorijā un visi gaisa kuģu lidojumi lidlauka apkaimē. Gaisa kuģis, kas lido lidlauka apkaimē, citu starpā ir gaisa kuģis, kas ielido lidlauka lidojumu riņķī vai izlido no tā;

10) “lidlauka lidojumu riņķis” ir noteikti maršruti, kuros jālido gaisa kuģiem, veicot lidojumus lidlauka apkaimē;

11) “lidlauka satiksmes zona” ir noteiktu izmēru gaisa telpa ap lidlauku, kas ir paredzēta lidlauka satiksmes aizsardzībai;

12) “speciālie aviācijas darbi” ir gaisa kuģa lidojums, kura laikā gaisa kuģis tiek izmantots specializētiem pakalpojumiem, piemēram, lauksaimniecībai, būvniecībai, fotografēšanai, topogrāfiskajai uzmērīšanai, novērošanai un patrulēšanai, meklēšanai un glābšanai, avioreklāmai u. c.;

13) “aeronavigācijas informācijas publikācija (*AIP*)” ir publikācija, ko izdod attiecīga valsts pilnvarota iestāde vai ko izdod kopīgi ar šo iestādi un kas satur ilgtermiņā izmantojamu aeronavigācijas informāciju;

14) “aeronavigācijas mobilo sakaru dienests” ir mobilo sakaru dienests sakariem starp aviācijas stacijām un gaisa kuģu radiostacijām vai starp gaisa kuģu radiostacijām, kurā var iekļaut glābšanas līdzekļu radiostacijas, kā arī avārijas vietu norādošās radiobākas, kas darbojas briesmu un avārijas ziņojumu raidīšanas frekvencēs;

15) “aviācijas stacija” ir aviācijas mobilo sakaru dienesta zemes stacija. Noteiktos gadījumos aviācijas stacija var atrasties, piemēram, uz kuģa vai uz platformas jūrā;

▼B

16) “lidmašīna” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kura cēlējspēks lidojuma laikā rodas galvenokārt no gaisa aerodinamiskās iedarbības uz tā virsmām, kuras dotajos lidojuma apstākļos paliek nekustīgas;

17) “gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (*ACAS*)” ir gaisa kuģa sistēma, kas balstīta uz sekundārās novērošanas radara (*SSR*) transpondera signāliem un kas strādā neatkarīgi no zemes aprīkojuma, lai pilotam sniegtu informāciju par iespējamu sadursmi ar tādu gaisa kuģi, kurš aprīkots ar *SSR* transponderiem;

18) “gaisa kuģis” ir ikviens lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu;

19) “gaisa kuģa adrese” ir unikāla 24 bitu kombinācija, kas pieejama piešķiršanai gaisa kuģim sakaru “gaiss–zeme”, navigācijas un novērošanas mērķiem;

▼M8

19.a) “gaisa kuģa identifikācija” ir burtu, ciparu grupa vai to kombinācija, kura ir vai nu identiska gaisa kuģa izsaukuma signālam, kas tiek izmantots “gaiss–zeme” sakaros, vai ir tās kodēts ekvivalents un kura tiek izmantota gaisa kuģa identificēšanai gaisa satiksmes pakalpojumu “zeme–zeme” sakaros;

▼B

20) “novērojums no gaisa kuģa” ir viena vai vairāku meteoroloģisku elementu veidu novērtēšana, ko veic no lidojumā esoša gaisa kuģa;

21) “*AIRMET* informācija” ir meteoroloģiskās novērošanas dienesta izplatīta informācija par faktiskajām vai gaidāmajām meteoroloģiskajām parādībām lidojuma maršrutā, kuras var ietekmēt gaisa kuģa ekspluatācijas drošību mazā augstumā, kas nav iekļauta prognozē lidojumiem mazā augstumā attiecīgajam lidojumu informācijas rajonam vai tā daļai;

22) “sakari “gaiss–zeme”” ir divvirzienu sakari starp gaisa kuģiem un stacijām vai atrašanās vietām uz zemes virsmas;

23) “sakaru “gaiss–zeme” kontroles radiostacija” ir aviācijas telesakaru stacija, kura galvenokārt ir atbildīga par ziņojumu apstrādi, kas ir saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju un vadību attiecīgajā rajonā;

24) “ziņojums no gaisa kuģa” ir ziņojums no lidojumā esoša gaisa kuģa, kas ir sagatavots atbilstīgi prasībām par atrašanās vietu, lidojuma gaitu un/vai meteoroloģiskajiem apstākļiem;

▼M2

25) “manevrēšana gaisā” ir helikoptera/vertikālās pacelšanās un nolaišanās gaisa kuģa (VTOL) pārvietošanās virs lidlauka virsmas, parasti zemes ietekmē un ar zemes ātrumu, kas parasti nepārsniedz 37 km/h (20 mezglus);

▼B

26) “gaisa satiksme” ir visi gaisa kuģi, kas atrodas lidojumā vai tiek ekspluatēti lidlauka manevrēšanas teritorijā;

▼M2

27) “gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi” ir konsultatīvajā gaisa telpā sniegti pakalpojumi, lai nodrošinātu, cik tas praktiski iespējams, distancēšanu starp gaisa kuģiem, kuri tiek ekspluatēti saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) lidojuma plāniem;

28) “gaisa satiksmes vadības (*ATC*) atļauja” ir atļauja gaisa kuģim turpināt kustību gaisa satiksmes vadības struktūrvienības noteiktajos apstākļos;

▼B

29) “gaisa satiksmes vadības norādījumi” ir gaisa satiksmes vadības norādījumi, kas liek pilotam veikt konkrētas darbības;

30) “gaisa satiksmes vadības pakalpojumi” ir pakalpojumi, ko sniedz, lai:

a) novērstu sadursmes:

1) starp gaisa kuģiem; un

2) manevrēšanas teritorijā starp gaisa kuģiem un šķēršļiem; un

b) paātrinātu un saglabātu sakārtotu gaisa satiksmes plūsmu;

31) “gaisa satiksmes vadības struktūrvienība” ir vispārējs termins, ar ko var apzīmēt lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru, pieejas kontroles struktūrvienību vai lidlauka vadības torni;

32) “gaisa satiksmes pakalpojumi (*ATS*)” ir vispārējs termins lidojumu informācijas dienesta, trauksmes izziņošanas dienesta, gaisa satiksmes konsultatīvo pakalpojumu, gaisa satiksmes vadības pakalpojumu (lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības pakalpojumu, pieejas kontroles pakalpojumu vai lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojumu) apzīmēšanai;

▼M2

33) “gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) gaisa telpa” ir ar atbilstošu alfabēta burtu apzīmētas noteiktu izmēru gaisa telpas, kurās drīkst veikt noteiktu veidu lidojumus un attiecībā uz kurām ir paredzēti gaisa satiksmes pakalpojumi un ekspluatācijas noteikumi;

34) “gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) ziņojumu savākšanas punkts (*ARO*)” ir struktūrvienība, kas izveidota, lai saņemtu ar gaisa satiksmes pakalpojumiem saistītus ziņojumus un pirms izlidošanas iesniegtos lidojuma plānus;

34.a) “gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) novērošanas pakalpojums” ir pakalpojums, ko tieši sniedz *ATS* novērošanas sistēma;

35) “gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) struktūrvienība” ir vispārējs termins, ar ko var apzīmēt gaisa satiksmes vadības struktūrvienību, lidojumu informācijas centru, lidlauka lidojumu informācijas dienestu vai gaisa satiksmes pakalpojumu ziņojumu savākšanas punktu;

▼B

36) “gaisa trase” ir gaisa satiksmes vadības rajons vai tā daļa, kas izveidota koridora formā;

37) “trauksmes izziņošanas pakalpojumi” ir pakalpojums, kuru sniedz, lai informētu attiecīgās organizācijas par gaisa kuģiem, kam nepieciešama meklēšanas un glābšanas dienestu palīdzība, un lai šīm organizācijām sniegtu nepieciešamo palīdzību;

▼M2

38) “rezerves lidlauks” ir lidlauks, uz kuru gaisa kuģis var lidot, ja tam nav iespējams vai nav ieteicams turpināt lidojumu uz plānotās nosēšanās lidlauku vai veikt tajā nosēšanos, un kurā ir pieejami vajadzīgie pakalpojumi un iekārtas, un kurš atbilst gaisa kuģa veiktspējas prasībām un darbojas paredzamajā izmantošanas laikā. Rezerves lidlaukus iedala, kā norādīts turpmāk:

a) pacelšanās rezerves lidlauks – rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis vajadzības gadījumā varētu veikt nosēšanos īsi pēc pacelšanās, ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku;

b) rezerves lidlauks maršrutā – rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja novirzīšanās kļuvusi nepieciešama lidojuma maršrutā;

c) rezerves lidlauks lidojuma galamērķī – ir rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja tam nav iespējams vai nav ieteicams veikt nosēšanos plānotajā galamērķa lidlaukā;

▼B

39) “absolūtais augstums” ir vertikālais attālums no vidējā jūras līmeņa (*MSL*) līdz plaknei, punktam vai par punktu pieņemtam objektam;

40) “pieejas kontroles pakalpojums” ir gaisa satiksmes vadības pakalpojums ielidojošajiem un izlidojošajiem gaisa kuģiem, kas veic kontrolējamus lidojumus;

41) “pieejas kontroles struktūrvienība” ir struktūrvienība, kas izveidota, lai nodrošinātu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus gaisa kuģiem, kas veic kontrolējamus lidojumus un kas ielido vienā vai vairākos lidlaukos vai izlido no tiem;

42) “perons” ir noteikts iecirknis, kas paredzēts gaisa kuģu novietošanai, pasažieru izkāpšanai vai iekāpšanai, pasta vai kravas iekraušanai un izkraušanai, degvielas uzpildei, stāvēšanai un tehniskajai apkopei;

43) “lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs (*ACC*)” ir struktūrvienība, kas izveidota, lai nodrošinātu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus gaisa kuģiem, kuri tās jurisdikcijā esošajos gaisa satiksmes vadības rajonos veic kontrolējamus lidojumus;

44) “lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības dienests” ir gaisa satiksmes vadības dienests kontrolējamiem lidojumiem gaisa satiksmes vadības rajonos;

45) “zonālā navigācija (*RNAV*)” ir navigācijas metode, kas pieļauj gaisa kuģu lidojumus pa jebkuru vēlamo trajektoriju uz zemes vai kosmosā esošu aeronavigācijas līdzekļu darbības zonās, vai arī autonomo līdzekļu vai to kombinācijas iespēju robežās;

46) “*ATS* maršruts” ir konkrēts maršruts, kas noteikts gaisa satiksmes plūsmu vadībai un novirzīšanai;

47) “automātiskā atkarīgā novērošana apraides režīmā (*ADS-B*)” ir līdzekļi, ar kuriem gaisa kuģis, lidlauka transportlīdzekļi un citi objekti, izmantojot datu posmu apraides režīmā, var automātiski pārraidīt un/vai saņemt datus, tādus kā gaisa kuģa identifikācijas indekss, atrašanās vieta un attiecīgā gadījumā papildu informācija;

▼B

48) “automātiskā atkarīgā novērošana – līgums (*ADS-C*)” ir līdzekļi, ar kuriem *ADS-C* vienošanās noteikumi starp zemes un gaisa kuģu sistēmām tiks apmainīti, izmantojot datu posmu, nosakot, kādos apstākļos *ADS-C* ziņojumi varētu tikt pieprasīti un kādi dati var tikt iekļauti ziņojumos;

▼M2

48.a) “automātiskā atkarīgā novērošana – līgums (*ADS-C*)” ir ziņošanas plāns, kas nosaka *ADS-C* datu ziņošanas nosacījumus (t. i., gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības pieprasītos datus un *ADS-C* ziņojumu biežumu, kas jāsaskaņo pirms *ADS-C* izmantošanas gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā);

▼B

49) “lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests (*ATIS*)” ir kārtējās ikdienas informācijas automātiska sniegšana visu diennakti vai noteiktā diennakts laikā ielidojošiem un izlidojošiem gaisa kuģiem:

a) “lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests, kas izmanto datu posmu (*D-ATIS*)” ir *ATIS* informācijas pārraide, izmantojot datu pārraides sakarus;

b) “balss informācijas automātiskās pārraidīšanas dienests lidlauka rajonā (balss *ATIS*)” ir *ATIS* informācijas pārraide, izmantojot ilgstošu un atkārtotu balss pārraidi;

50) “apakšējās mākoņu robežas augstums” ir attālums no zemes vai ūdens virsmas līdz pašam zemākajam mākoņu slānim zem 6 000 metriem (20 000 pēdām), kas aizsedz vairāk nekā pusi debess;

51) “pārslēgšanās punkts” ir punkts, kurā gaisa kuģis, veicot lidojumu kādā *ATS* maršruta posmā, kuru nosaka, vadoties pēc ļoti augstas frekvences (*VHF*) riņķa darbības radiobākām, no gaisa kuģim aizmugurē esošas radiobākas frekvences pārslēdzas uz nākamo, gaisa kuģim priekšā esošas radiobākas frekvenci;

52) “atļaujas darbības robeža” ir punkts, līdz kuram ir spēkā gaisa kuģim piešķirtā gaisa satiksmes vadības atļauja;

53) “lidojumiem nozīmīgs mākonis” ir mākonis, kura apakšējās mākoņu robežas augstums ir zemāks par 1 500 m (5 000 pēdām) vai zemāks par minimālo sektora absolūto augstumu, izvēloties lielāko lielumu, vai negaisa mākonis, vai vertikāls gubu mākonis jebkādā augstumā;

54) “kods (*SSR* kods)” ir numurs, kurš ir piešķirts konkrētam A režīmā vai C režīmā transpondera raidītam daudzu impulsu atbildes signālam;

55) “kompetentā iestāde” ir iestāde, kurai dalībvalsts piešķīrusi kompetenci nodrošināt atbilstību šīs regulas prasībām;

56) “gaisa satiksmes vadības rajons” ir kontrolējama gaisa telpa virs zemes virsmas augstāk par noteiktu robežu;

▼M4

57) “kontrolējams lidlauks” ir lidlauks, kurā lidlauka satiksmei tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi;

▼B

58) “kontrolējama gaisa telpa” ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi atbilstoši gaisa telpu klasifikācijai;

59) “kontrolējams lidojums” ir lidojums, kam nepieciešama gaisa satiksmes vadības atļauja;

60) “dispečera–pilota datu pārraides sakari (*CPDLC*)” ir sakaru līdzekļi starp dispečeru un pilotu, izmantojot datu pārraides posmu *ATC* sakariem;

61) “gaisa satiksmes vadības zona” ir no zemes virsmas līdz noteiktai augšējai robežai kontrolējama gaisa telpa;

62) “augstuma uzņemšana kreisēšanas režīmā” ir lidmašīnas kreisēšanas paņēmiens, kura rezultātā, samazinoties lidmašīnas svaram, palielinās absolūtais augstums;

63) “kreisēšanas līmenis” ir līmenis, ko saglabā ievērojamā lidojuma daļā;

64) “pašreizējais lidojuma plāns (*CPL*)” ir lidojuma plāns ar izmaiņām, ja tādas ir, kuras radījušas vēlāk izsniegtas atļaujas;

65) “bīstama zona” ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kuras robežās noteiktos laika periodos var notikt darbības, kas ir bīstamas gaisa kuģa lidojumam;

66) “datu pārraides sakari” ir sakaru veids, kas paredzēts ziņojumu apmaiņai, izmantojot datu pārraides posmu;

67) “dati” ir jebkurš lielums vai lielumu kopa, kas var būt par atsauci vai pamatu citu lielumu aprēķināšanai;

68) “iepriekšēja nosacīta atļauja” ir atļauja, ko gaisa kuģim izsniedz gaisa satiksmes vadības struktūrvienība, kas konkrētajā brīdī nav pilnvarota veikt šā gaisa kuģa lidojuma vadīšanu;

69) “aprēķinātais pagājušais laiks” ir aprēķinātais laiks, kurš nepieciešams lidojumam no viena nozīmīga punkta uz citu;

▼M8

69.a) “aprēķinātais bremžu paliktņu noņemšanas datums” ir aprēķinātais datums, kurā gaisa kuģis uzsāks ar izlidošanu saistītu kustību;

▼B

70) “aprēķinātais bremžu paliktņu noņemšanas laiks” ir aprēķinātais laiks, kurā gaisa kuģis uzsāks ar izlidošanu saistītu kustību;

▼M2

71) “aprēķinātais ierašanās laiks (*ETA*)” *IFR* lidojumos ir aprēķinātais laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies virs noteiktā ar aeronavigācijas līdzekli aprēķinātā punkta, no kura paredzams uzsākt instrumentālās pieejas procedūru, vai, ja nav ar lidlauku saistīta aeronavigācijas līdzekļa, laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies virs lidlauka. Vizuālo lidojumu noteikumu (*VFR*) lidojumos aprēķinātais ierašanās laiks ir aprēķinātais laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies virs lidlauka;

▼B

72) “aprēķinātais pieejas laiks” ir laiks, kurā *ATC* sagaida, kad atlidojušais gaisa kuģis pēc gaidīšanas atstās gaidīšanas punktu, lai pabeigtu nosēšanos. Faktiskais gaidīšanas punkta atstāšanas laiks būs atkarīgs no pieejas atļaujas;

73) “iesniegtais lidojuma plāns (*FPL*)” ir lidojuma plāns bez jebkādām turpmākām izmaiņām, kuru kapteinis vai viņa norīkotais pārstāvis iesniedz *ATS* struktūrvienībai;

74) “lidojuma apkalpes loceklis” ir sertificēts apkalpes loceklis, kura pienākumi ir saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju lidojuma apkalpes darba laikā;

75) “lidojumu informācijas centrs” ir struktūrvienība, kas izveidota, lai nodrošinātu lidojumu informācijas un trauksmes izziņošanas pakalpojumus;

76) “lidojumu informācijas rajons” ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā tiek nodrošināti lidojumu informācijas un trauksmes izziņošanas pakalpojumi;

77) “lidojumu informācijas pakalpojumi” ir pakalpojumi, kas tiek nodrošināti, lai sniegtu konsultācijas un informāciju, kas ir noderīga drošai un efektīvai lidojumu veikšanai;

78) “lidojuma līmenis (*FL*)” ir pastāvīga atmosfēras spiediena līmenis, kas noteikts attiecībā pret atmosfēras standarta spiediena līmeni 1 013,2 hPa un kas atšķiras no pārējiem līmeņiem par noteiktu spiediena intervālu;

79) “lidojuma plāns” ir gaisa satiksmes dienestu struktūrvienībām iesniedzama noteikta informācija par paredzamo gaisa kuģa lidojumu vai lidojuma posmu;

80) “redzamība lidojumā” ir redzamība lidojuma laikā no gaisa kuģa pilotu kabīnes lidojuma virzienā;

81) “prognoze” ir gaidāmo meteoroloģisko apstākļu apraksts noteiktam laikam vai laika periodam vai noteiktai gaisa telpas daļai;

82) “redzamība uz zemes” ir redzamība lidlaukā, par ko ziņo pilnvarots novērotājs vai automātiskas sistēmas;

83) “kurss” ir virziens, kurā ir vērsta gaisa kuģa garenvirziena ass un kuru parasti izsaka grādos no ziemeļiem (patiesais kurss, magnētiskais kurss, kurss pēc kompasa, kurss pēc koordinātām);

84) “relatīvais augstums” ir vertikālais attālums no plaknes, punkta vai par punktu uzskatīta objekta līdz noteiktam līmenim;

85) “helikopters” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kas noturas gaisā lidojuma laikā galvenokārt viena vai vairāku nesošo propelleru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos propellerus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm;

86) “starptautisko ūdeņu gaisa telpa” ir gaisa telpa ārpus sauszemes teritorijas un teritoriālajiem ūdeņiem, kā noteikts Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijā (Montegobeja, 1982. gads);

87) “*IFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;

▼B

88) “*IFR* lidojums” ir lidojums, kuru veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem;

89) “*IMC*” ir saīsinājums instrumentālo meteoroloģisko apstākļu apzīmēšanai;

▼M2

89.a) “instrumentālās pieejas operācija” ir pieeja un nosēšanās, izmantojot instrumentus, kas sniedz navigācijas norādījumus, pamatojoties uz instrumentālās pieejas procedūru. Ir divas metodes instrumentālās pieejas operāciju veikšanai:

a) divdimensiju (2D) instrumentālās pieejas operācija, kurā izmanto tikai horizontālos navigācijas norādījumus; un

b) trīsdimensiju (3D) instrumentālās pieejas operācija, kurā izmanto horizontālos un vertikālos navigācijas norādījumus;

▼M8

89.b) “integrētā lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēma (*IFPS*)” ir Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla sistēma, ar kuras palīdzību gaisa telpā, uz ko attiecas šī regula, centralizēts lidojumu plānu apstrādes un izplatīšanas dienests nodrošina lidojumu plānu saņemšanu, apstiprināšanu un izplatīšanu;

▼B

90) “instrumentālās pieejas procedūra (*IAP*)” ir virkne iepriekš noteiktu manevru, kurus veic, vadoties no pilotēšanas instrumentiem, lai izvairītos no sadursmēm ar šķēršļiem, no pieejas sākuma posma kontrolpunkta vai, attiecīgos gadījumos, no noteikta atlidošanas maršruta sākuma līdz punktam, no kura var tikt pabeigta nosēšanās, bet, ja nosēšanās nav pabeigta, tad līdz punktam, no kura ievēro šķēršļu pārlidošanas kritērijus gaidīšanas rajonā vai maršrutā. Instrumentālās pieejas procedūras tiek klasificētas šādi:

▼M2

a) neprecīzas pieejas (*NPA*) procedūra ir instrumentālās pieejas procedūra, kas paredzēta A tipa 2D instrumentālās pieejas operācijām;

b) pieejas procedūra, izmantojot vertikālos norādījumus (*APV*), ir veiktspējas navigācijas (*PBN*) instrumentālās pieejas procedūra, kas paredzēta A tipa 3D instrumentālās pieejas operācijām;

c) precīzas pieejas (*PA*) procedūra ir instrumentālās pieejas procedūra, kas pamatojas uz navigācijas sistēmām (*ILS, MLS, GLS* un *SBAS* I kategorija) un paredzēta A vai B tipa 3D instrumentālās pieejas operācijām;

▼B

91) “instrumentālie meteoroloģiskie apstākļi (*IMC*)” ir meteoroloģiskie apstākļi, kas izteikti tādos lielumos kā redzamība, attālums līdz mākoņiem un mākoņu apakšējās robežas augstums; šie lielumi ir mazāki par minimumiem, kas noteikti vizuālajiem meteoroloģiskajiem apstākļiem;

92) “nosēšanās zona” ir kustības zonas daļa, kas paredzēta gaisa kuģu nosēšanās vai pacelšanās veikšanai;

93) “līmenis” ir vispārējs termins, kas attiecas uz lidojumā esoša gaisa kuģa stāvokli vertikālajā plaknē un var nozīmēt gan relatīvo augstumu, gan absolūto augstumu, gan lidojuma līmeni;

94) “manevrēšanas teritorija” ir lidlauka daļa bez peroniem, kas paredzēta gaisa kuģu pacelšanās, nosēšanās un manevrēšanas vajadzībām;

▼M2

94.a) “degvielas minimums” ir termins, ko izmanto, lai aprakstītu situāciju, kad gaisa kuģa degvielas krājumi ir samazinājušies līdz tādam daudzumam, ka gaisa kuģim jānosēžas konkrētā lidlaukā un papildu kavēšanās nav pieļaujama;

▼B

95) “režīms (*SSR*)” ir vispārpieņemts identifikators, kas saistīts ar konkrētām *SSR* vaicātāju pārraidītu vaicājumu signālu funkcijām. Pastāv četri režīmi, kas precizēti *ICAO* konvencijas 10. pielikumā: A, C, S un starprežīms;

▼M2

95.a) “lidmodelis” ir bezpilota lidaparāts, kas nav rotaļu lidaparāts un kura ekspluatācijas masa nepārsniedz kompetentās iestādes noteiktos ierobežojumus, kurš spēj lidot atmosfērā un ko izmanto tikai skatēm un atpūtas pasākumiem;

95.b) “kalnains rajons” ir rajons ar mainīgu reljefa profilu, kurā reljefa paaugstinājuma izmaiņas pārsniedz 900 m (3 000 pēdas) uz 18,5 km (10,0 jūras jūdzēm);

▼B

96) “kustības zona” ir lidlauka daļa, kas paredzēta gaisa kuģu pacelšanās, nosēšanās un manevrēšanas vajadzībām un kura sastāv no manevrēšanas teritorijas un perona (peroniem);

▼M8

96.a) “tīkla pārvaldnieks” ir struktūra, kurai uzticēts veikt uzdevumus, kas nepieciešami, lai izpildītu Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. pantā minētās funkcijas;

▼B

97) “nakts” ir laika periods no civilās vakara krēslas beigām līdz civilās rītausmas sākumam. Civilā krēsla beidzas vakarā, kad saules diska centrs atrodas 6 ° zem horizonta, un sākas rītā, kad saules diska centrs atrodas 6 ° zem horizonta;

▼M8

97.a) “*NOTAM*” ir paziņojums, ko izplata, izmantojot telesakaru līdzekļus, un kas satur informāciju par jebkuras aeronavigācijas iekārtas, pakalpojuma un procedūras ieviešanu, stāvokli vai izmaiņām tajā, kā arī par radušos apdraudējumu, par kuru ir svarīgi laikus brīdināt ar lidojumu saistīto personālu;

▼B

98) “šķērslis” ir visi stacionārie (pagaidu vai pastāvīgie) un kustīgie objekti vai to daļas, kuri:

a) atrodas zonā, kas paredzēta gaisa kuģu manevrēšanai pa zemes virsmu; vai

b) ir izvirzīti virs noteiktām virsmām, kuras paredzētas lidojošu gaisa kuģu aizsardzībai; vai

c) atrodas ārpus minētajām virsmām un ir novērtēti kā tādi, kas var būt bīstami aeronavigācijai;

99) “ekspluatācijas vieta” ir vieta, ko ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis izvēlējies, lai veiktu nosēšanos, pacelšanos un/vai darbības ar vinču;

▼M8

99.a) “lidojuma plāna autors” ir persona vai organizācija, kas integrētajai lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēmai (*IFPS*) iesniedz lidojumu plānus un jebkādus saistītus precizējošus ziņojumus, tostarp piloti, ekspluatanti un pārstāvji, kas rīkojas to vārdā, kā arī *ATS* struktūrvienības;

▼B

100) “gaisa kuģa kapteinis” ir pilots, kuru iecēlis ekspluatants vai – vispārējās nozīmes aviācijas gadījumā – īpašnieks, lai atbildētu par gaisa kuģa vadīšanu un lidojuma drošu norisi;

▼M8

100.a) “lidojuma sagatavošanas fāze” ir periods no lidojuma plāna pirmās iesniegšanas līdz pirmās gaisa satiksmes vadības atļaujas izdošanai;

▼B

101) “barometriskais augstums” ir absolūtā augstuma mērvienībās izteikts atmosfēras spiediens, kas atbilst šim spiedienam standarta atmosfērā, kā noteikts Čikāgas konvencijas 8. pielikuma 1. daļā;

102) “problemātiska psihoaktīvo vielu lietošana” ir viena vai vairākas psihoaktīvās vielas, ko aviācijas personāls lieto veidā, kas:

a) rada tiešu bīstamību lietotājam vai apdraud citu personu dzīvību, veselību vai labklājību; un/vai

b) rada vai padziļina profesionālas, sociālas, garīgas vai fiziskas problēmas vai traucējumus;

103) “aizliegtā zona” ir noteiktu izmēru gaisa telpa virs valsts sauszemes teritorijas vai teritoriālajiem ūdeņiem, kurā ir aizliegti gaisa kuģu lidojumi;

▼M1

104) “psihoaktīva viela” ir alkohols, opiāti, kanabinoīdi, sedatīvi un miega zāles, kokaīns, citi psihostimulatori, halucinogēni un gaistoši šķīdinātāji, izņemot kofeīnu un tabaku;

▼B

105) “radiolokators” ir radioatklāšanas ierīce, kas sniedz informāciju par objektu attālumu, azimutu un/vai vietas leņķi;

106) “obligātā radiozona (*RMZ*)” ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā radioiekārtu atrašanās gaisa kuģī un to izmantošana ir obligāta;

107) “radionavigācijas dienests” ir dienests, kas sniedz informāciju par vadību vai datus par atrašanās vietu, lai garantētu efektīvu un drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, izmantojot vienu vai vairākus radionavigācijas līdzekļus;

108) “radiotelefonija” ir radiosakaru veids, kas galvenokārt paredzēts informācijas apmaiņai mutvārdos;

109) “daudzkārtēju lidojumu plāns” ir lidojuma plāns, kas saistīts ar vairākiem, bieži atkārtojamiem, regulāri veicamiem atsevišķiem lidojumiem ar identiskām galvenajām īpatnībām un kuru ekspluatants iesniedz *ATS* struktūrvienībām glabāšanai un atkārtotai izmantošanai;

110) “ziņošanas punkts” ir noteikts ģeogrāfisks orientieris, attiecībā pret kuru var paziņot par gaisa kuģa atrašanās vietu;

111) “ierobežotu lidojumu zona” ir noteiktu izmēru gaisa telpa virs kādas valsts sauszemes teritorijas vai teritoriālajiem ūdeņiem, kuras robežās gaisa kuģa lidojumi ir ierobežoti saskaņā ar atsevišķiem konkrētiem nosacījumiem;

112) “maršruta segments” ir maršruts vai maršruta daļa, kurā lidojums parasti tiek veikts bez starpposma apstāšanās;

113) “skrejceļš” ir noteikts sauszemes lidlauka taisnstūra iecirknis, kas ir sagatavots gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās veikšanai;

▼M2

114) “gaidīšanas vieta pie skrejceļa” ir noteikta vieta, kas paredzēta, lai aizsargātu skrejceļu, šķēršļu ierobežošanas virsmu vai instrumentālās nosēšanās sistēmas (*ILS*) / nosēšanās vadības mikroviļņu sistēmas (*MLS*) kritisko/jutīgo zonu, un kurā manevrējošiem gaisa kuģiem un transportlīdzekļiem jāapstājas un jāgaida, ja nav citu norādījumu no lidlauka lidojumu vadības torņa;

▼B

115) “redzamība uz skrejceļa (*RVR*)” ir attālums, kura robežās uz skrejceļa ass esoša gaisa kuģa pilots var redzēt skrejceļa marķējumu vai skrejceļu ierobežojošās ugunis, vai skrejceļa ass līniju apzīmējošās ugunis;

▼M2

116) “drošību ietekmējošs personāls” ir personas, kuras var apdraudēt aviācijas drošību, ja tās pienācīgi nepilda savus pienākumus un funkcijas, citu starpā gaisa kuģa apkalpes locekļi, gaisa kuģa tehniskās apkopes personāls, lidlauka personāls, glābēji, ugunsdzēsēji un apkalpojošais personāls, personas, kam atļauts bez pavadības piekļūt kustības zonai, un gaisa satiksmes dispečeri;

▼B

117) “planieris” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kuru lidojumā notur gaisa aerodinamiskā iedarbība uz tā nekustīgajām nesošajām virsmām un kura brīvais lidojums nav atkarīgs no dzinēja, tostarp deltaplāni, paraplāni un citi līdzīgi lidaparāti;

118) “sekundārās novērošanas radars (*SSR*)” ir novērošanas radara sistēma, kas izmanto raidītājus/uztvērējus (vaicātājus) un transponderus;

119) “*SIGMET* informācija” ir meteoroloģiskās novērošanas dienesta publicēta informācija par faktiskajām vai gaidāmajām laika parādībām lidojuma maršrutā, kuras var ietekmēt gaisa kuģu lidojumu drošību;

120) “signāllaukums” ir laukums lidlaukā, ko izmanto zemes signālu izvietošanai;

121) “nozīmīgs punkts” ir noteikta ģeogrāfiska vieta, kas tiek izmantota *ATS* maršruta, gaisa kuģa maršruta noteikšanai, kā arī citiem navigācijas un gaisa satiksmes vadības mērķiem;

122) “speciāls *VFR* lidojums” ir *VFR* lidojums, kuru gaisa satiksmes vadība atļāvusi veikt vadības zonā, ja meteoroloģiskie apstākļi ir sliktāki nekā vizuālie meteoroloģiskie apstākļi (*VMC*);

123) “nomaldījies gaisa kuģis” ir gaisa kuģis, kas ievērojami novirzījies no tā paredzētās ceļa līnijas vai kas ziņo, ka ir apmaldījies;

124) “novērošanas radars” ir radiolokācijas iekārta, kuru izmanto gaisa kuģa koordinātu noteikšanai pēc tāluma un azimuta;

125) “manevrēšana” ir gaisa kuģa virzīšanās kustība pa lidlauka vai ekspluatācijas vietas virsmu, izmantojot savu piedziņu, izņemot pacelšanos vai nosēšanos;

126) “manevrēšanas ceļš” ir noteikts ceļš sauszemes lidlaukā, kas izveidots gaisa kuģu manevrēšanai un paredzēts, lai savienotu vienu lidlauka daļu ar otru, tostarp:

▼B

a) gaisa kuģa manevrēšanas josla stāvvietā ir perona daļa, kas apzīmēta kā manevrēšanas ceļš un paredzēta tikai gaisa kuģu nokļūšanai stāvvietā;

b) perona manevrēšanas ceļš ir manevrēšanas ceļu sistēmas daļa, kas izvietota uz perona un paredzēta gaisa kuģiem manevrēšanas maršruta nodrošināšanai pa peronu;

c) ātrās nobraukšanas manevrēšanas ceļš ir manevrēšanas ceļš, kas šaurā leņķī savienots ar skrejceļu un ļauj lidmašīnām, kuras veic nosēšanos, nogriezties no skrejceļa ar lielāku ātrumu, nekā tas iespējams, nogriežoties uz citiem manevrēšanas ceļiem, tādējādi līdz minimumam samazinot atrašanās laiku uz skrejceļa;

127) "teritorija" ir sauszemes teritorijas un tām blakus esošie teritoriālie ūdeņi valsts suverēnā vai sizerēnā varā, aizsardzībā vai mandātā;

128) "skrejceļa slieksnis" ir nosēšanās veikšanai izmantojamā skrejceļa iecirkņa sākums;

129) "kopējais aprēķinātais pagājušais laiks" ir:

a) *IFR* lidojumos – aprēķinātais laiks, kas nepieciešams no pacelšanās brīža līdz brīdim, kad tiks pārlidots tāds ar aeronavigācijas līdzekļa palīdzību noteikts atrašanās punkts, no kura paredzams uzsākt instrumentālās pieejas procedūru, vai, ja aeronavigācijas līdzeklis nav saistīts ar galamērķa lidlauku, līdz galamērķa lidlauka pārlidošanas brīdim;

b) *VFR* lidojumos – aprēķinātais laiks, kas nepieciešams no pacelšanās brīža līdz galamērķa lidlauka pārlidošanas brīdim;

▼M2

129.a) "rotaļu lidaparāts" ir bezpilota lidaparāts, kas projektēts vai paredzēts vienīgi vai ne tikai tam, lai ar to rotaļātos bērni, kas jaunāki par 14 gadiem.;

▼B

130) "ceļa līnija ("treks")" ir gaisa kuģa lidojuma trajektorijas projekcija uz zemes virsmas, kuras virziens jebkurā punktā parasti tiek izteikts grādos no ziemeļiem (ģeogrāfiskajiem, magnētiskajiem vai kartes ziemeļiem);

131) "sadursmju novēršanas rekomendācijas" ir gaisa satiksmes vadības dienestu sniegtas rekomendācijas, precizējot manevrus, lai palīdzētu pilotam izvairīties no sadursmes;

132) "informācija par satiksmi" ir gaisa satiksmes vadības struktūrvienību sniegta informācija, lai brīdinātu pilotu par citiem zināmiem vai novērotiem gaisa kuģiem, kas var būt tā atrašanās vietas vai paredzētā lidojuma maršruta tuvumā, un palīdzētu pilotam izvairīties no sadursmes;

133) "vadības nodošanas punkts" ir noteikts punkts gaisa kuģa maršrutā, kurā atbildību par gaisa satiksmes vadības pakalpojumiem no vienas gaisa satiksmes vadības struktūrvienības vai dispečera darba vietas nodod citai;

134) "pārejas absolūtais augstums" ir augstums, kurā (vai zemāk par kuru) gaisa kuģa vertikālo stāvokli kontrolē atbilstoši tā absolūtajiem augstumiem;

135) "pārejas līmenis" ir pats zemākais lidojuma līmenis, kurš var tikt izmantots lidojumam augstāk par pārejas absolūto augstumu;

▼B

136) “uztvērējraidītāja obligātas izmantošanas zona (*TMZ*)” ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā barometriskā augstuma uztvērējraidītāju atrašanās gaisa kuģī un to izmantošana ir obligāta;

137) “neidentificēts gaisa kuģis” ir gaisa kuģis, kura atrašanās lidojumā kādā apgabalā ir novērota vai par to ir ziņots, bet kura identitāte nav zināma;

138) “bezpilota brīvais gaisa balons” ir par gaisu vieglāks bezpilota gaisa kuģis bez dzinēja brīvā lidojumā;

139) “*VFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē vizuālo lidojumu noteikumus;

140) “*VFR* lidojums” ir lidojums, kuru veic atbilstoši vizuālo lidojumu noteikumiem;

141) “redzamība” aeronavigācijas nolūkiem nozīmē lielāko attālumu, kādā:

a) uz spilgta fona ir iespējams saskatīt un atpazīt atbilstošu izmēru tumšu objektu, kas atrodas netālu no zemes;

b) uz neapgaismota fona ir iespējams saskatīt un identificēt aptuveni 1 000 kandelu spilgtas ugunis;

142) “vizuālie meteoroloģiskie apstākļi” ir meteoroloģiskie apstākļi, kas izteikti tādos lielumos kā redzamība, attālums līdz mākoņiem un apakšējās mākoņu robežas augstums un kas atbilst noteiktajam minimumam vai ir labāki;

143) “*VMC*” ir saīsinājums, ko lieto, lai apzīmētu vizuālos meteoroloģiskos apstākļus;

▼M4

144) “kritiskā zona” ir noteiktu izmēru zona, kura plešas ap precīzas instrumentālās pieejas zemes aprīkojumu un kurā transportlīdzekļu vai gaisa kuģu klātbūtne izraisīs nepieņemamus vadības signālu traucējumus;

145) “jutīgā zona” ir zona, kura plešas aiz kritiskās zonas un kurā gaisa kuģu vai transportlīdzekļu, vai to abu novietošana stāvvietā vai kustība ietekmēs vadības signālu tiktāl, ka tas var kļūt par nepieņemamu traucējumu gaisa kuģiem, kas izmanto signālu;

▼M7

146) “*U-space* gaisa telpa” ir dalībvalstu noteikta *UAS* ģeogrāfiskā zona, kurā *UAS* operācijas ir atļautas tikai ar *U-space* pakalpojumu atbalstu;

147) “*U-space* pakalpojums” ir pakalpojums, kura pamatā ir digitālie pakalpojumi un funkciju automatizācija un kurš paredzēts, lai atbalstītu to, ka lielam skaitam *UAS* ir droša, neapdraudēta un efektīva piekļuve *U-space* gaisa telpai.

▼B

3. pants

Atbilstība

Dalībvalstis nodrošina atbilstību šīs regulas pielikumā izklāstītajiem vienotajiem noteikumiem un normām, neskarot Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. pantā ietvertos elastīguma noteikumus un Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pantā paredzēto aizsardzības pasākumu piemērošanu.

▼B

4. pants

Atbrīvojumi speciālajām operācijām

▼M2

1. Kompetentās iestādes pēc pašu iniciatīvas vai pēc attiecīgo struktūru lūguma atsevišķām struktūrām vai struktūru kategorijām var piešķirt atbrīvojumus no konkrētu šīs regulas prasību izpildes attiecībā uz šādām darbībām sabiedrības interesēs un mācību pasākumiem, kas nepieciešami šo darbību drošai izpildei:

▼B

a) policijas un muitas operācijas;

b) satiksmes uzraudzības un pakaļdzīšanās operācijas;

c) valsts sektora iestāžu vai to vārdā veiktas vides kontroles operācijas;

d) meklēšana un glābšana;

e) medicīniskās palīdzības lidojumi;

f) evakuācijas darbi;

g) ugunsdzēšanas darbi;

h) atbrīvojumi, kas nepieciešami, lai garantētu tādu lidojumu drošību, kurus veic valsts vadītāju, ministru un citu līdzvērtīga ranga valsts amatpersonu pārvadāšanai.

2. Kompetentā iestāde, kas atļauj šos atbrīvojumus, ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc šāda atbrīvojuma apstiprināšanas informē *EASA* par šo atbrīvojumu būtību.

3. Šis pants neskar 3. pantu, un to var piemērot gadījumos, kad 1. punktā uzskaitītās darbības nav iespējams veikt kā operatīvās gaisa satiksmes darbības, vai tad, ja pretējā gadījumā uz tām nevarētu attiecināt šajā regulā ietvertos elastīguma noteikumus.

▼M2

Šis pants neskar arī helikopteru ekspluatācijas minimumus, kas ietverti īpašajos apstiprinājumos, kurus kompetentā iestāde piešķīrusi saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 ([1]) V pielikumu.

▼M4

4.a pants

Ļoti augstas frekvences (*VHF*) avārijas frekvence

1. Neskarot 2. punktu, dalībvalstis nodrošina, ka *VHF* avārijas frekvence (121,500 MHz) tiek izmantota tikai avārijas situācijās, kā noteikts pielikuma SERA.14095. punkta d) apakšpunktā.

2. Dalībvalstis izņēmuma kārtā var atļaut 1. punktā minēto *VHF* avārijas frekvenci izmantot citām vajadzībām, kas nav minētas pielikuma SERA.14095. punkta d) apakšpunktā, ja vien šāda izmantošana tiek ierobežota līdz tam, kas ir vajadzīgs tās mērķa sasniegšanai un lai mazinātu ietekmi uz briesmu vai avārijas situācijās esošiem gaisa kuģiem un uz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību darbībām.

([1]) Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

▼B

5. pants

Atšķirības

1. Pēc šīs regulas stāšanās spēkā, bet ne vēlāk kā dienā, no kuras to sāk piemērot, dalībvalstis:

a) oficiāli paziņo *ICAO*, ka ir novērstas visas iepriekš paziņotās atšķirības no tiem *ICAO* standartiem un ieteicamās prakses, par ko ir šī regula, izņemot gadījumus, kad šie standarti un prakse ir saistīti ar būtiskām dalībvalstu drošības un aizsardzības politikas interesēm saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pantu;

b) paziņo *ICAO* kopīgi pieņemtās atšķirības, kas iekļautas šīs regulas pielikuma papildinājumā.

2. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 15. pielikumu visas dalībvalstis savā aeronavigācijas informācijas publikācijā publicē kopīgi pieņemtās atšķirības, par kurām ir paziņots *ICAO* saskaņā ar šā panta 1. punkta b) apakšpunktu, kā arī visus pārējos noteikumus, kurus ir bijis jāpieņem vietējo gaisa aizsardzības un drošības apsvērumu dēļ saskaņā ar šā panta 1. punkta a) apakšpunktu.

6. pants

Grozījumu uzraudzība

1. Pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija ar *Eurocontrol* un *EASA* atbalstu iedibina pastāvīgu procesu, kā:

a) nodrošināt, lai visi grozījumi, ko pieņem Čikāgas konvencijas sakarā un kas skar šīs regulas darbības jomu, tiktu uzraudzīti un analizēti; un

b) vajadzības gadījumā izstrādāt priekšlikumus grozījumiem šīs regulas pielikumā.

2. Attiecīgi piemēro šīs regulas 5. panta noteikumus par atšķirību novēršanu un paziņošanu un to publicēšanu aeronavigācijas informācijas publikācijā un 7. panta noteikumus par grozījumiem pielikumā.

7. pants

Pielikuma grozījumi

1. Pielikumu groza saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktu.

2. Grozījumi, kas minēti 1. punktā, citu starpā var būt grozījumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstību tiesību aktiem turpmākajā šīs regulas darbības jomas paplašināšanas gaitā, lai tajā ietvertu ne vien 2. pielikuma noteikumus, bet arī citu *ICAO* konvencijas pielikumu un citu dokumentu attiecīgos noteikumus vai izmaiņas, kas izriet no šo attiecīgo *ICAO* konvencijas pielikumu un citu dokumentu atjauninātajām redakcijām vai no izmaiņām jebkurās attiecīgajās Savienības regulās.

8. pants

Pārejas un papildu pasākumi

1. Ja dalībvalstis pirms šīs regulas stāšanās spēkā ir pieņēmušas vēl citus noteikumus, kas papildina *ICAO* standartu, tās nodrošina, lai šie noteikumi atbilstu šai regulai.

▼B

2. Piemērojot šo pantu, šādi *ICAO* standartu papildinoši noteikumi netiek uzskatīti par atšķirību Čikāgas konvencijas nozīmē. Izmantojot aeronavigācijas informācijas publikācijas, dalībvalstis publicē šos papildu noteikumus, kā arī visus citus jautājumus, par kuriem atbilstoši šai regulai lemj kompetentā iestāde. Ne vēlāk kā divus mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā vai kad tiek pieņemts attiecīgais papildu noteikums, dalībvalstis par to informē arī Komisiju un *EASA*.

9. pants

Prasības attiecībā uz drošību

Kad šī regula būs stājusies spēkā, dalībvalstis, neskarot 7. pantu, iedibināto drošības līmeņu uzturēšanai vai paaugstināšanai gādā par to, lai drošības pārvaldības procesā, aplūkojot visus šīs regulas īstenošanas aspektus, īstenošanas plāna sakarā tiktu veikts drošības novērtējums, tostarp apzināts apdraudējums, novērtēts un mazināts risks, pirms faktisku izmaiņu izdarīšanas iepriekš pastāvošajās procedūrās. Šādos riska mazināšanas pasākumos var ietilpt 3. panta piemērošana.

10. pants

Grozījumi Regulās (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 1265/2007 un (ES) Nr. 255/2010 un Īstenošanas regulā (ES) Nr. 1035/2011

1. Regulu (EK) Nr. 730/2006 groza šādi:

a) regulas 2. panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

“3) “*IFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;

4) “*VFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē vizuālo lidojumu noteikumus;”.

2. Regulu (EK) Nr. 1033/2006 groza šādi:

a) regulas 2. panta 2. punkta 8. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“8) “*IFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;”;

b) regulas 3. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pielikumā minētie noteikumi attiecas uz lidojumu plānu iesniegšanu, pieņemšanu un nosūtīšanu par katru lidojumu, uz kuru attiecas šī regula, un uz visiem lidojuma plāna galveno elementu grozījumiem lidojuma sagatavošanas fāzē saskaņā ar šo regulu.”;

c) regulas pielikuma virsrakstu un 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Noteikumi, kas minēti 3. panta 1. punktā

1. Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 (*) 4. sadaļa.

(*) OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.”

3. Regulu (EK) Nr. 1794/2006 groza šādi:

a) regulas 2. panta c) un d) punktu aizstāj ar šādiem:

▼B

"c) "*IFR*" ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;

d) "*VFR*" ir saīsinājums, kas apzīmē vizuālo lidojumu noteikumus;".

4. Regulu (EK) Nr. 1265/2007 groza šādi:

a) regulas 2. panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5) "lidojumi, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem" (*VFR* lidojumi) ir visi lidojumi, kurus veic atbilstoši vizuālo lidojumu noteikumiem;".

5. Regulu (ES) Nr. 255/2010 groza šādi:

a) regulas 2. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3) "*IFR*" ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;".

6. Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 groza šādi:

a) regulas II pielikuma 4. punkta a) apakšpunktā atsauci "2. pielikums par lidojuma noteikumiem (10. izdevums, 2005. gada jūlijs)" aizstāj ar atsauci "Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012";

b) regulas II pielikuma 4. punkta c) apakšpunktā atsauci "11. pielikums par gaisa satiksmes pakalpojumiem: 13. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 47-B" groza, tās beigās pievienojot šādu teikuma daļu "un attiecīgā gadījumā Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012";

c) regulas III pielikuma 2. punkta b) apakšpunktā atsauci "11. pielikums par gaisa satiksmes pakalpojumiem: 13. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 47-B" groza, tās beigās pievienojot šādu teikuma daļu "un attiecīgā gadījumā Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012".

11. pants

Stāšanās spēkā

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

To piemēro no 2012. gada 4. decembra.

2. Dalībvalstis, atkāpjoties no 1. punkta otrās daļas, var pieņemt lēmumu šīs regulas noteikumus nepiemērot līdz 2014. gada 4. decembrim.

Ja dalībvalsts izvēlas izmantot šo iespēju, tā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 12. panta 1. punktu dara zināmus Komisijai un *EASA* šādas atkāpes iemeslus, ilgumu, kā arī paredzēto šīs regulas īstenošanas grafiku un ar to saistīto atkāpju grafiku.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

▼B

PIELIKUMS

LIDOJUMU NOTEIKUMI

1. SADAĻA

Lidojumi pāri starptautiskajiem ūdeņiem

SERA.1001 Vispārīgi noteikumi

a) Attiecībā uz lidojumiem pāri starptautiskajiem ūdeņiem bez izņēmumiem piemēro Čikāgas konvencijas 2. pielikumu. Lai nodrošinātu nepārtrauktību un gaisa satiksmes pakalpojumu darbības vienlabalainību, jo īpaši funkcionālajos gaisa telpas blokos, Čikāgas konvencijas 11. pielikumu var piemērot gaisa telpā virs starptautiskajiem ūdeņiem tā, lai tas atbilstu noteikumiem, ko piemēro virs dalībvalstu teritorijas. Tas neskar valsts gaisa kuģu lidojumus atbilstīgi Čikāgas konvencijas 3. pantam. Tas neskar arī dalībvalstu pienākumus nodrošināt, lai lidojumu informācijas rajonā, kurā attiecīgās dalībvalstis atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar *ICAO* reģionālajiem aeronavigācijas nolīgumiem, gaisa kuģu darbības notiktu drošā, ātrā un efektīvā veidā.

b) Tajās starptautisko ūdeņu daļās, kurās kāda dalībvalsts saskaņā ar *ICAO* reģionālās aeronavigācijas nolīgumu ir uzņēmusies atbildību par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu, attiecīgā dalībvalsts izraugās *ATS* sniedzēju šo pakalpojumu nodrošināšanai.

2. SADAĻA

Piemērojamība un atbilstības nodrošināšana

▼M8

SERA.2001 Priekšmets

Neskarot SERA.1001. punktu, šo pielikumu piemēro gaisa telpas izmantotājiem un gaisa kuģiem:

a) kuri veic lidojumus uz Savienību, Savienības teritorijā vai no Savienības;

b) kuriem ir Savienības dalībvalsts valstspiederības un reģistrācijas zīmes un kuri veic lidojumus jebkurā gaisa telpā, ciktāl tie nav pretrunā noteikumiem, ko publicējusi valsts, kurai ir jurisdikcija pār pārlidojamo teritoriju.

▼B

SERA.2005 Lidojumu noteikumu ievērošana

Gaisa kuģa ekspluatācija lidojuma laikā, lidlauka kustības zonā vai ekspluatācijas vietā tiek veikta saskaņā ar vispārējiem noteikumiem, piemērojamajiem vietējiem noteikumiem, kā arī papildus – lidojuma laikā – ievērojot vai nu:

a) vizuālo lidojumu noteikumus; vai

b) instrumentālo lidojumu noteikumus.

SERA.2010 Atbildība

a) Gaisa kuģa kapteiņa atbildība

Gaisa kuģa kapteinis neatkarīgi no tā, vai viņš izmanto vadības ierīces vai ne, ir atbildīgs par gaisa kuģa vadīšanu saskaņā ar šo regulu, izņemot gadījumus, kad kapteinis var atkāpties no šiem noteikumiem, ja šāda atkāpšanās ir absolūti nepieciešama drošības interesēs.

▼B

b) Gatavošanās lidojumam

Pirms lidojuma sākuma gaisa kuģa kapteinis iepazīstas ar visu pieejamo informāciju, kas saistīta ar plānoto darbību. Gatavošanās lidojumam, kad paredzēts izlidot no lidlauka apkaimes, un ikvienam instrumentālam lidojumam ietver rūpīgu iepazīšanos ar pieejamajiem faktisko un prognozējamo laika apstākļu ziņojumiem, ņemot vērā prasības attiecībā uz degvielu un rezerves kursu, ja lidojumu nav iespējams pabeigt paredzētajā kārtībā.

SERA.2015 Gaisa kuģa kapteiņa pilnvaras

Gaisa kuģa kapteinis, pildot pienākumus, ir pilnvarots pieņemt galīgo lēmumu par gaisa kuģa izmantošanu.

SERA.2020 Problemātiska psihoaktīvo vielu lietošana

Neviena persona, kuras funkcijas ir kritiskas lidojumu drošībai (drošību ietekmējošs personāls), nedrīkst uzsākt šo funkciju veikšanu, kamēr tā atrodas tādu psihoaktīvu vielu ietekmē, kuru dēļ ir pasliktināta šā cilvēka veiktspēja. Šādas personas nesāk nekāda veida problemātisku vielu lietošanu.

3. SADAĻA

Vispārīgie noteikumi un sadursmju novēršana

1. NODAĻA

Cilvēku un īpašuma aizsardzība

SERA.3101 Nevērīga vai vieglprātīga gaisa kuģa ekspluatācija

Nav pieļaujams gaisa kuģi ekspluatēt nevērīgi vai vieglprātīgi, apdraudot citu cilvēku dzīvību vai īpašumu.

SERA.3105 Minimālie augstumi

Izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams pacelšanās vai nosēšanās vajadzībām vai ja ir saņemta kompetentās iestādes atļauja, gaisa kuģu lidojumu augstums virs pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā ir tāds, lai avārijas gadījumā būtu iespējama gaisa kuģa nosēšanās, pārmērīgi neapdraudot cilvēku dzīvību vai īpašumu uz zemes virsmas. Minimālie augstumi *VFR* lidojumiem ir SERA.5005. punkta f) apakšpunktā noteiktie minimālie augstumi, bet minimālie augstumi *IFR* lidojumiem ir SERA.5015. punkta b) apakšpunktā noteiktie augstumi.

SERA.3110 Kreisēšanas līmeņi

Kreisēšanas līmeņi, kādos jāveic lidojums vai lidojuma daļa, tiek izteikti šādos lielumos:

a) lidojumu līmeņi, veicot lidojumu zemākā izmantojamā lidojuma līmenī vai augstāk, vai vajadzības gadījumā virs pārejas absolūtā augstuma;

b) absolūtie augstumi, veicot lidojumu zemāk par zemāko izmantojamo lidojuma līmeni vai vajadzības gadījumā pārejas absolūtajā augstumā vai zemāk.

SERA.3115 Priekšmetu izmešana vai šķidrumu izsmidzināšana

No gaisa kuģa lidojuma laikā nekas netiek izmests vai izsmidzināts, izņemot, ja tas tiek veikts saskaņā ar:

a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un

b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

▼B

SERA.3120 Vilkšana

Gaisa kuģis nevelk nevienu gaisa kuģi vai citu priekšmetu, izņemot saskaņā ar:

a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un

b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

SERA.3125 Izpletņlēkšana

Izpletņlēkšana, izņemot lēcienus ar izpletni avārijas gadījumos, tiek veikta tikai saskaņā ar:

a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un

b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

SERA.3130 Akrobātiskie lidojumi

Akrobātiskus lidojumus veic vienīgi saskaņā ar:

a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un

b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

SERA.3135 Grupas lidojumi

Gaisa kuģi nelido grupā, izņemot, ja to gaisa kuģu kapteiņi, kuri piedalās lidojumā, par to ir iepriekš vienojušies, un kontrolējamā gaisa telpā grupas lidojums tiek veikts saskaņā ar kompetentās iestādes paredzētiem nosacījumiem. Šie nosacījumi ir šādi:

a) vienu no gaisa kuģu kapteiņiem ieceļ par lidojuma līderi;

b) grupa darbojas kā viens gaisa kuģis attiecībā uz navigāciju un ziņošanu par atrašanās vietu;

c) par gaisa kuģu distancēšanu lidojuma laikā ir atbildīgs lidojuma līderis un to pārējo gaisa kuģu kapteiņi, kas piedalās lidojumā, un tā ietver pārejas periodus, kad gaisa kuģi veic manevrus, lai panāktu distancēšanos grupā un iekļaujoties tajā un atdaloties no tās; un

d) valsts gaisa kuģu gadījumā – tiek saglabāta maksimālā distance sānos, priekšā un aizmugurē, kā arī vertikālā distance starp visiem gaisa kuģiem un lidojuma līderi, kā noteikts Čikāgas konvencijā. Citu gaisa kuģu gadījumā, kas nav valsts gaisa kuģi, – ikviens gaisa kuģis saglabā distanci līdz lidojuma līderim, sānos, priekšā un aizmugurē nepārsniedzot 1 km (0,5 nm), bet vertikāli nepārsniedzot 30 m (100 ft).

SERA.3140 Bezpilota brīvie gaisa baloni

Bezpilota brīvos gaisa balonus ekspluatē tādā veidā, lai līdz minimumam samazinātu draudus cilvēkiem, īpašumam un pārējiem gaisa kuģiem, un saskaņā ar 2. papildinājumā izklāstītajiem nosacījumiem.

▼B

SERA.3145 Aizliegtās zonas un ierobežotu lidojumu zonas

Gaisa kuģi neveic lidojumus aizliegtā zonā vai ierobežotu lidojumu zonā, par kuru ziņas pienācīgi un noteiktā kārtībā publiskotas, izņemot saskaņā ar ierobežojuma nosacījumiem vai ar tās dalībvalsts atļauju, virs kuras teritorijas ir izveidotas šādas zonas.

2. NODAĻA

Sadursmju novēršana

SERA.3201 Vispārīgi noteikumi

Nekas šajā regulā neatbrīvo gaisa kuģa kapteini no atbildības par tādu darbību veikšanu, kas vislabāk ļaus novērst sadursmi, tostarp sadursmju novēršanas manevriem, kuru pamatā ir *ACAS* iekārtu sniegtās rekomendācijas attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes.

SERA.3205 Distance

Gaisa kuģi pārvietojas, ievērojot tādu distanci, lai neradītu sadursmes draudus.

SERA.3210 Priekšrocības tiesības

a) Gaisa kuģis, kuram ir priekšrocības tiesības, saglabā savu kursu un ātrumu.

b) Gaisa kuģis, kuram ir zināms, ka cita gaisa kuģa manevrēšanas spējas ir pasliktinātas, dod ceļu šim gaisa kuģim.

c) Gaisa kuģis, kuram saskaņā ar turpmāk tekstā minētajiem noteikumiem jādod ceļš citam gaisa kuģim, izvairās lidot virs tā, zem tā vai šķērsot tā ceļu, ja vien tas nenotiek drošā attālumā un ņemot vērā gaisa kuģa pēcstrūklas turbulences ietekmi.

1. *Tuvošanās frontāli.* Diviem gaisa kuģiem tuvojoties frontāli vai gandrīz frontāli un pastāvot sadursmes iespējai, abi gaisa kuģi maina savu kursu, pagriežoties pa labi.

2. *Tuvošanās saplūstošos kursos.* Diviem gaisa kuģiem tuvojoties saplūstošos virzienos aptuveni vienā un tajā pašā līmenī, kreisajā pusē esošais gaisa kuģis dod ceļu, izņemot šādus gadījumus:

i) par gaisu smagāks mehānisks gaisa kuģis dod ceļu dirižabļiem, planieriem un gaisa baloniem;

ii) dirižabļi dod ceļu planieriem un gaisa baloniem;

iii) planieri dod ceļu gaisa baloniem;

iv) mehānisks gaisa kuģis dod ceļu gaisa kuģim, ja ir redzams, ka tas velk citu gaisa kuģi vai kādu objektu.

3. *Apdzīšana.* Apdzenošs gaisa kuģis ir gaisa kuģis, kurš tuvojas citam gaisa kuģim no aizmugures pa taisni, kura ar apdzenamā gaisa kuģa simetrijas plakni veido leņķi, kas šaurāks nekā 70°, t. i., tādā pozīcijā attiecībā pret citu gaisa kuģi, ka nakts laikā nebūtu iespējams redzēt kādu no gaisa kuģa kreisā vai labā borta navigācijas ugunīm. Apdzenamajam gaisa kuģim ir priekšrocības tiesības, un apdzenošais gaisa kuģis neatkarīgi no tā, vai tas veic pacelšanos, nolaišanos vai atrodas horizontālā lidojumā, dod ceļu otram gaisa kuģim, mainot savu kursu pa labi; nekādas turpmākas abu gaisa kuģu savstarpējā stāvokļa izmaiņas neatbrīvo apdzenošo gaisa kuģi no šīs prasības pildīšanas, līdz tas ir pilnībā un drošā attālumā pabeidzis apdzīšanu.

i) *Planieri, kas apdzen.* Planieris, kas apdzen citu planieri, var mainīt savu kursu pa labi vai pa kreisi.

▼B

4. *Nosēšanās.* Gaisa kuģis, kas veic lidojumu vai manevrē uz zemes vai ūdens, dod ceļu gaisa kuģim, kurš veic nosēšanos vai tuvošanās zemei beidzamo posmu.

i) Ja divi vai vairāki par gaisu smagāki gaisa kuģi tuvojas lidlaukam vai ekspluatācijas vietai nosēšanās nolūkā, tad tas gaisa kuģis, kura lidojuma augstums ir lielāks, dod ceļu gaisa kuģim ar mazāku lidojuma augstumu, taču gaisa kuģis, kura lidojuma augstums ir mazāks, neizmanto šo noteikumu, lai nogrieztu ceļu citam gaisa kuģim, kurš veic pēdējo posmu, tuvojoties zemei, vai lai apdzītu šo gaisa kuģi. Tomēr mehānisks, par gaisu smagāks gaisa kuģis dod ceļu planieriem.

ii) *Avārijas nosēšanās.* Gaisa kuģis, kuram ir zināms, ka cits gaisa kuģis veic piespiedu nosēšanos, dod ceļu šim gaisa kuģim.

5. *Pacelšanās*. Gaisa kuģis, kurš veic manevrus lidlauka manevrēšanas laukumā, dod ceļu gaisa kuģim, kurš veic pacelšanos vai gatavojas veikt pacelšanos.

d) Gaisa kuģa, personu un transportlīdzekļu kustība pa zemes virsmu

1. Gadījumā, ja pastāv draudi, ka varētu sadurties divi gaisa kuģi, kuri veic manevrus lidlauka kustības zonā vai līdzvērtīgā ekspluatācijas vietas daļā, tad:

i) diviem gaisa kuģiem tuvojoties frontāli vai gandrīz frontāli, tie abi apstājas vai, ja iespējams, maina savu kursu pa labi, lai saglabātu drošu distanci;

ii) diviem gaisa kuģiem tuvojoties saplūstošos kursos, pa kreisi esošais gaisa kuģis dod ceļu otram gaisa kuģim;

iii) gaisa kuģim, kuru apdzen cits gaisa kuģis, ir priekšrocības tiesības, un apdzenošais gaisa kuģis ievēro drošu attālumu līdz otram gaisa kuģim.

2. Kontrolējamā lidlaukā gaisa kuģis, kurš veic manevrus manevrēšanas laukumā, apstājas un gaida pie visām gaidīšanas vietām pie skrejceļa, izņemot tad, ja lidojumu vadības tornis ir devis skaidru atļauju izbraukt uz skrejceļa vai to šķērsot.

3. Gaisa kuģis, kurš veic manevrus manevrēšanas laukumā, apstājas un gaida pie visām ieslēgtajām stopugunīm, un var turpināt kustību saskaņā ar 2. punktu tikai tad, kad ugunis tiek izslēgtas.

4. Personu un transportlīdzekļu kustība lidlaukos

i) Personu vai transportlīdzekļu, tostarp vilktu gaisa kuģu, kustību lidlauka manevrēšanas teritorijā pēc nepieciešamības kontrolē lidojumu vadības tornis, lai novērstu briesmas šīm personām/transportlīdzekļiem vai gaisa kuģiem, kas nosēžas, manevrē vai paceļas.

ii) Ja izmanto sliktas redzamības procedūras:

▼M4

A) līdz minimumam samazina to personu un transportlīdzekļu skaitu, kas darbojas lidlauka manevrēšanas teritorijā, un pievērš īpašu uzmanību prasībām aizsargāt radionavigācijas līdzekļu kritisko(-ās) un jutīgo(-ās) zonu(-as);

▼M4

B) saskaņā ar iii) apakšpunkta noteikumiem metode vai metodes, ko izmanto transportlīdzekļu un manevrējošu gaisa kuģu nošķiršanai, ir tādas, kādas norādījis aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (“*ANSP*”) un apstiprinājusi kompetentā iestāde, ņemot vērā pieejamos palīglīdzekļus;

▼B

C) ja uz viena skrejceļa vienlaikus tiek lietoti *ILS* un *MLS* II kategorijas vai III kategorijas precīzie instrumenti, jāaizsargā ierobežotākas *ILS* vai *MLS* kritiskās un jutīgās zonas.

iii) Neatliekamās palīdzības transportlīdzekļiem, kas dodas palīdzēt gaisa kuģim briesmu gadījumā, ir priekšroka attiecībā pret pārējo virsmas kustības satiksmi.

iv) Saskaņā ar iii) punkta noteikumiem transportlīdzekļiem, kas atrodas manevrēšanas teritorijā, jāievēro šādi noteikumi:

▼M4

A) transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, dod ceļu gaisa kuģiem, kuri nosēžas, paceļas vai veic manevrēšanu;

▼B

B) transportlīdzekļi dod ceļu citiem transportlīdzekļiem, kuri velk gaisa kuģi;

C) transportlīdzekļi dod ceļu citiem transportlīdzekļiem saskaņā ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības norādījumiem;

D) neatkarīgi no A), B) un C) apakšpunkta noteikumiem transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, ievēro lidojumu vadības torņa norādījumus.

SERA.3215 Gaisa kuģa gaitas ugunis

a) Izņemot e) punktā paredzētos gadījumus, gaisa kuģiem ir šādas ugunis:

1) pretsadursmju ugunis, kas paredzētas, lai pievērstu uzmanību gaisa kuģim; un

▼M2

2) izņemot gaisa balonus – navigācijas ugunis, kas paredzētas, lai novērotājam norādītu gaisa kuģa relatīvo trajektoriju. Citas ugunis netiek ieslēgtas, ja tās iespējams kļūdaini uztvert par šīm ugunīm.

———————

▼B

b) Izņemot e) punktā paredzēto gadījumu, naktī:

1) visi gaisa kuģi, kas manevrē lidlauka kustības zonā, ieslēdz navigācijas ugunis, kas paredzētas, lai novērotājam norādītu gaisa kuģa relatīvo trajektoriju, un netiek ieslēgtas citas ugunis, ja tās iespējams kļūdaini uztvert par navigācijas ugunīm;

▼M9

2) ja vien tie nav nekustīgi un atbilstoši apgaismoti, visi gaisa kuģi lidlauka kustības zonā, ciktāl tas ir praktiski pamatoti, ieslēdz ugunis, kas paredzētas to konstrukcijas gabarītu parādīšanai;

▼B

3) visi gaisa kuģi, kuri veic manevrēšanu vai kuri tiek vilkti lidlauka kustības zonā, ieslēdz ugunis, kas paredzētas, lai pievērstu uzmanību gaisa kuģim; un

▼B

4) visi gaisa kuģi lidlauka kustības zonā ar iedarbinātiem dzinējiem ieslēdz ugunis, kas norāda uz šo faktu.

c) Izņemot e) punktā paredzēto gadījumu, visi gaisa kuģi, kas veic lidojumu un ir aprīkoti ar pretsadursmju ugunīm, lai izpildītu a) punkta 1. apakšpunkta prasības, ieslēdz šīs ugunis arī dienas laikā.

d) Izņemot e) punktā paredzēto gadījumu, visi gaisa kuģi, kuri:

1) veic manevrēšanu vai tiek vilkti lidlauka kustības zonā un kuri ir aprīkoti ar pretsadursmju ugunīm, lai izpildītu b) punkta 3. apakšpunkta prasības; vai

2) atrodas lidlauka kustības zonā un ir aprīkoti ar ugunīm, lai izpildītu b) punkta 4. apakšpunkta prasības,

ieslēdz šīs ugunis arī dienas laikā.

e) Pilotam ir atļauts izslēgt a), b), c) un d) punktā paredzētās zibšņugunis vai samazināt to intensitāti, ja tās:

1) negatīvi ietekmē vai var negatīvi ietekmēt pienākumu apmierinošu veikšanu; vai

2) bīstami apžilbina vai var bīstami apžilbināt novērotāju.

SERA.3220 Modelēti instrumentālie lidojumi

Gaisa kuģis neveic lidojumus modelētos instrumentālā lidojuma apstākļos, ja vien:

a) gaisa kuģis nav aprīkots ar pilnībā darba kārtībā esošu dubulto vadību; un

b) cits kvalificēts pilots (šajos noteikumos saukts par dublējošo pilotu) nav ieņēmis darba vietu, lai darbotos kā dublējošais pilots personai, kura veic lidojumu modelētos instrumentālos apstākļos. Dublējošajam pilotam ir atbilstoša redzamība gaisa kuģa priekšpusē un abās tā pusēs, vai arī gaisa kuģī atrodas kompetents novērotājs, kurš sazinās ar dublējošo pilotu un no kura atrašanās vietas redzamības lauks papildina drošības pilota redzamības lauku.

SERA.3225 Gaisa kuģa ekspluatācija lidlaukā vai tā apkaimē

Gaisa kuģis, kurš tiek ekspluatēts lidlaukā vai tā apkaimē:

a) novēro pārējo lidlauka satiksmi, lai izvairītos no sadursmes;

b) ievēro citu ekspluatēto gaisa kuģu kustības shēmu vai izvairās no tās;

c) izņemot gaisa balonus un ja vien nav norādīts citādi vai ja *ATC* nav sniegusi citas instrukcijas, tuvojoties, lai veiktu nosēšanos, vai pēc pacelšanās visus pagriezienus veic pa kreisi;

d) izņemot gaisa balonus un ja vien drošības noteikumu, skrejceļa izvietojuma vai gaisa satiksmes apsvērumu dēļ nav vēlams izvēlēties citu virzienu, nosēšanos un pacelšanos veic pret vēju.

▼B

SERA.3230 Darbības uz ūdens

a) Ja divi gaisa kuģi vai gaisa kuģis un kuģis tuvojas viens otram un pastāv sadursmes risks, tad gaisa kuģis turpina kustību, rūpīgi ņemot vērā esošos apstākļus un nosacījumus, tostarp attiecīgā otra kuģa ierobežojumus.

1. *Tuvošanās saplūstošos kursos.* Gaisa kuģis, kura labajā pusē atrodas cits gaisa kuģis vai kuģis, dod ceļu, lai ievērotu drošu distanci.

2. *Tuvošanās frontāli.* Gaisa kuģis, kurš tuvojas citam gaisa kuģim vai kuģim frontāli vai gandrīz frontāli, maina savu kursu, pagriežoties pa labi, lai ievērotu drošu distanci.

3. *Apdzīšana.* Gaisa kuģim vai kuģim, kurš tiek apdzīts, ir priekšrocības tiesības, un apdzenošais gaisa kuģis maina savu kursu, pagriežoties, lai ievērotu drošu distanci.

4. *Nosēšanās un pacelšanās.* Gaisa kuģis, kurš veic nosēšanos uz ūdens vai pacelšanos no ūdens, ciktāl tas iespējams, ievēro drošu distanci ar visiem kuģiem un izvairās traucēt to vadīšanu.

b) *Ugunis, kuras gaisa kuģim jāieslēdz uz ūdens*. Naktī vai jebkurā citā laika periodā, kādu var noteikt kompetentā iestāde, visi gaisa kuģi uz ūdens ieslēdz ugunis saskaņā ar 1972. gada Konvenciju par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem, izņemot gadījumus, kad šiem gaisa kuģiem to izdarīt nav iespējams; tādā gadījumā tie ieslēdz tādas gaismas, kuru īpašības un novietojums ir pēc iespējas līdzīgāks starptautiskajos noteikumos paredzētajam.

3. NODAĻA

Signāli

SERA.3301 Vispārīgi noteikumi

a) Ievērojot vai saņemot jebkuru no 1. papildinājumā norādītajiem signāliem, gaisa kuģis veic tādus pasākumus, kādi var būt nepieciešami saskaņā ar šajā papildinājumā norādīto signālu interpretāciju.

b) Izmantojot 1. papildinājumā noteiktos signālus, tiem ir tur norādītā nozīme. Tie tiek izmantoti tikai norādītajam nolūkam, un netiek lietoti nekādi citi signāli, kurus iespējams sajaukt ar tiem.

c) Signalizētājs / manevru vadītājs ir atbildīgs par standarta manevrēšanas signālu parādīšanu gaisa kuģim skaidrā un precīzā veidā, izmantojot 1. papildinājumā noteiktos signālus.

d) Signalizētāja / manevru vadītāja funkcijas var pildīt tikai personas, kas apmācītas, kvalificētas un apstiprinātas atbilstīgi attiecīgajiem Savienības vai valsts tiesību aktiem.

e) Signalizētājs / manevru vadītājs valkā atšķirīgas fluorescējošas krāsas tērpu, lai gaisa kuģa apkalpe varētu atpazīt, ka viņš vai viņa ir par manevrēšanas operāciju atbildīgā persona.

f) Ikviens zemes darbinieks, kurš piedalās jebkādu signālu parādīšanā, diennakts gaišajā laikā izmanto dienas gaismā fluorescējošus zižļus, galda tenisa raketes vai cimdus. Nakts stundās vai sliktas redzamības apstākļos tiek izmantoti apgaismoti zižļi.

▼B

4. NODAĻA

Laiks

SERA.3401 Vispārīgi noteikumi

a) Izmanto *GMT* koordinēto universālo laiku (Griničas laiku), 24 stundas ilgu diennakti, kas sākas pusnaktī, izsakot stundās un minūtēs, un vajadzības gadījumā sekundēs.

b) Laika pārbaudi veic pirms kontrolējama lidojuma veikšanas un, ja nepieciešams, citos laika momentos lidojuma laikā.

c) Neatkarīgi no tā, kāds laiks tiek lietots datu pārraides sakaros, tā precizitāte ir līdz vienai sekundei pēc Griničas laika.

d) Laiks gaisa satiksmes pakalpojumos

1. Pirms gaisa kuģis sāk manevrēšanu, lai paceltos, lidojumu vadības torņi informē pilotu par pareizu pulksteņa laiku, ja vien nav ieviestas procedūras, kas pilotam ļauj pareizu laiku uzzināt no citiem avotiem. Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības informē gaisa kuģi par pareizu laiku arī pēc pieprasījuma. Laika pārbaužu rezultāti jāsniedz vismaz ar precizitāti līdz tuvākajai minūtei.

4. SADAĻA

Lidojuma plāni

SERA.4001 Lidojuma plāna iesniegšana

a) Informāciju par ieplānoto lidojumu vai lidojuma daļu gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām iesniedz lidojuma plāna formā. Termins "lidojuma plāns" tiek lietots, lai – atkarībā no situācijas – apzīmētu pilnīgu informāciju par lidojuma plāna aprakstā ietvertajiem ar attiecīgā lidojuma maršrutu saistītajiem elementiem vai ierobežotu informāciju, kas cita starpā nepieciešama atļaujas saņemšanai kādas nelielas lidojuma daļas veikšanai, piemēram, gaisa trases šķērsošanai, nosēšanās veikšanai kontrolējamā lidlaukā vai pacelšanās veikšanai no šāda lidlauka.

b) Lidojuma plānu iesniedz, pirms tiek sākts:

1) jebkurš lidojums vai tā daļa, kas jānodrošina ar gaisa satiksmes vadības pakalpojumiem;

2) jebkurš *IFR* lidojums konsultatīvā gaisa telpā;

3) jebkurš lidojums konkrētos rajonos vai uz šiem rajoniem, vai konkrētos maršrutos, ko noteikusi kompetentā iestāde, lai atvieglotu lidojumu informācijas sniegšanu, brīdināšanu un meklēšanas un glābšanas pakalpojumu nodrošināšanu;

4) jebkurš lidojums konkrētos rajonos vai uz šiem rajoniem, vai konkrētos maršrutos, ko noteikusi kompetentā iestāde, lai atvieglotu saskaņošanu ar attiecīgajām militārajām vienībām vai ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām kaimiņvalstīs, lai izvairītos no iespējamās gaisa kuģa pārtveršanas identificēšanas nolūkos;

5) jebkurš lidojums pāri valsts robežai, ja vien attiecīgās valstis nav noteikušas citādi;

6) visi lidojumi, ko paredzēts veikt naktī, ja ir paredzēts izlidot no lidlauka apkaimes.

▼M8

c) Lidojuma plānu:

1) iesniedz pirms izlidošanas:

i) tieši tīkla pārvaldniekam vai ar gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkta starpniecību saskaņā ar tīkla pārvaldnieka izstrādātām un uzturētām darbības rokasgrāmatām, kuras satur nepieciešamos norādījumus un informāciju, ja daļā lidojuma maršruta vai visā maršrutā Eiropas vienotajā gaisa telpā ir nolūks nodrošināt lidojumu saskaņā ar *IFR*; vai

▼M8

ii) gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktam citos gadījumos,

2) lidojuma laikā pārraida attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai vai sakaru "gaiss–zeme" kontroles radiostacijai.

d) Ja vien kompetentā iestāde iekšzemes *VFR* lidojumiem nav noteikusi īsāku termiņu, lidojuma plānu lidojumam, kuru paredzēts veikt pāri valsts robežai vai kuram jānodrošina gaisa satiksmes vadības pakalpojumi vai gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi, iesniedz:

1) ne agrāk kā 120 stundas pirms aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika;

2) vismaz 3 stundas pirms aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika lidojumiem, kuriem var tikt piemēroti gaisa satiksmes plūsmas vadības pasākumi;

3) vismaz 60 minūtes pirms izlidošanas visiem citiem lidojumiem, uz kuriem neattiecas 2. punkts; vai

4) ja tas tiek iesniegts lidojuma laikā, tādā termiņā, kas nodrošina, ka attiecīgā *ATS* struktūrvienība to saņem vismaz 10 minūtes pirms aprēķinātā laika, kad gaisa kuģis sasniegs:

i) plānoto ielidošanas vietu kontrolējamā vai konsultatīvā zonā vai

ii) gaisa trases vai konsultatīva maršruta šķērsošanas punktu.

e) Lidojumiem, kas daļēji vai pilnībā tiek veikti saskaņā ar *IFR*, ielidojot gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības atbildības apgabalā, kam no tīkla pārvaldnieka iepriekš nav saņemts lidojuma plāns, attiecīgā struktūrvienība pārraida tīkla pārvaldniekam gaisa kuģa identifikatoru, gaisa kuģa tipu, ielidošanas vietu tās atbildības apgabalā, laiku un lidojuma līmeni attiecīgajā brīdī, lidojuma maršrutu un galamērķa lidlauku.

f) Šā punkta c), d), un e) apakšpunktos izklāstītās prasības nepiemēro Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas neietilpst *ICAO EUR* reģionā.

SERA.4005 Lidojuma plāna saturs

a) Lidojuma plāns satur visu informāciju attiecībā uz šādiem jautājumiem, kurus kompetentā iestāde uzskata par būtiskiem:

1) gaisa kuģa identifikācija;

2) lidojumu noteikumi un lidojuma veids;

3) gaisa kuģu skaits un tips(-i) un pēcstrūklas turbulences kategorija;

4) gaisa kuģa aprīkojums un iespējas;

5) izlidošanas lidlauks vai ekspluatācijas vieta;

6) aprēķinātais bremžu paliktņu noņemšanas datums un laiks;

7) kreisēšanas ātrums(-i);

8) kreisēšanas līmenis(-ņi);

9) lidojuma maršruts;

10) galamērķa lidlauks vai ekspluatācijas vieta un kopējais aprēķinātais lidojumam nepieciešamais laiks;

11) rezerves lidlauks(-i) vai ekspluatācijas vieta(-as);

12) lidojuma ilgums atkarībā no degvielas rezerves;

▼M8

13) kopējais cilvēku skaits gaisa kuģī;

14) avārijas un izdzīvošanas aprīkojums, tostarp ballistiskā glābšanas izpletņu sistēma;

15) cita informācija.

b) Lidojumu plāniem, kas iesniegti lidojuma laikā, izlidošanas lidlauka vai ekspluatācijas vietas vietā norāda vietu, kur vajadzības gadījumā var saņemt papildu informāciju par lidojumu. Tāpat aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika vietā sniedz informāciju par maršruta, uz kuru attiecas lidojuma plāns, pirmā punkta pārlidošanas laiku.

SERA.4010 Lidojuma plāna izstrādāšana

a) Lidojuma plāns satur nepieciešamo informāciju par attiecīgajiem jautājumiem, kas uzskaitīti SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–11. punktā par visu maršrutu vai maršruta daļu, par kuru iesniegts lidojuma plāns.

b) Gaisa kuģu ekspluatanti, lidojumu plānu autori un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, rīkojoties atbilstoši SERA.4001. punkta c) apakšpunkta 1. punkta i) apakšpunktā minētajiem nepieciešamajiem norādījumiem, ievēro:

1) lidojuma plāna veidlapas, kas sniegta 6. papildinājumā, aizpildīšanas norādījumus;

2) visus attiecīgajās aeronavigācijas informācijas publikācijās minētos ierobežojumus.

c) Gaisa kuģu ekspluatanti vai pārstāvji, kas rīkojas to vārdā, kuri plāno veikt daļu maršruta vai visu maršrutu Eiropas vienotajā gaisa telpā saskaņā ar *IFR*, ieraksta atbilstošo indikatoru, kas raksturo uz gaisa kuģa klāja esošo aprīkojumu un tā iespējas saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1770 ([1]) attiecīgajā lidojuma plāna punktā saskaņā ar SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 4. punkta noteikumiem.

d) Gaisa kuģu, kuri nav aprīkoti atbilstoši Īstenošanas regulai (ES) 2023/1770, ekspluatanti, kas plāno veikt lidojumus Eiropas vienotajā gaisa telpā, ieraksta atbilstošo indikatoru, kas raksturo uz gaisa kuģa klāja esošo aprīkojumu un tā iespējas, kā arī visus potenciālos atbrīvojumus attiecīgajos lidojuma plāna punktos attiecīgi saskaņā ar SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 4. punktu un SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 15. punktu. Turklāt lidojuma plāns satur nepieciešamo informāciju par visiem pārējiem jautājumiem, ja to noteikusi kompetentā iestāde vai ja to uzskata par nepieciešamu lidojuma plāna iesniedzējs.

SERA.4013 Lidojuma plāna pieņemšana

a) Tīkla pārvaldnieks maršruta daļai, kas tiek veikta saskaņā ar *IFR*, un gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka lidojuma plāna saņemšanas brīdī vai brīdī, kad tajā tiek veiktas izmaiņas, tas:

(1) atbilst piemērojamam formātam un datu nosacījumiem;

(2) ir pilnīgs un pēc iespējas precīzs;

(3) attiecīgā gadījumā ir saskaņots ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām un

([1]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1770 (2023. gada 12. septembris), ar ko paredz noteikumus par Eiropas vienotās gaisa telpas izmantošanai nepieciešamo gaisa kuģu aprīkojumu un ekspluatācijas noteikumus saistībā ar Eiropas vienotās gaisa telpas izmantošanu un atceļ Regulu (EK) Nr. 29/2009, Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1206/2011, (ES) Nr. 1207/2011 un (ES) Nr. 1079/2012 (OV L 228, XX.9.2023., 39.. lpp.).

▼M8

(4) ir pieņemts vai tajā veiktās izmaiņas arī ir pieņemtas, un lidojuma plāna autors ir par to informēts.

b) *ATC* struktūrvienības sniedz tīkla pārvaldniekam visas nepieciešamās lidojuma plāna izmaiņas, kas ietekmē ar maršrutu vai lidojuma līmeni saistītos jautājumus, kuri uzskaitīti SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–10. punktā un varētu ietekmēt lidojuma izpildes drošību, attiecībā uz lidojumu plāniem un saistītiem precizējošiem ziņojumiem, ko tās iepriekš saņēmušas no tīkla pārvaldnieka. Lidojuma sagatavošanas fāzē *ATC* struktūrvienība neveic nekādas citas izmaiņas lidojuma plānā, kā arī bez saskaņošanas ar gaisa kuģa ekspluatantu neatceļ to.

c) Tīkla pārvaldnieks nodod pieņemto lidojuma plānu un visas lidojuma sagatavošanas fāzē lidojuma plānā veiktās izmaiņas jautājumos, kas uzskaitīti SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–10. punktā, un ar to saistītos precizējošos ziņojumus visām *ATS* struktūrvienībām, uz kurām tas attiecas.

d) Tīkla pārvaldnieks nodod gaisa kuģa ekspluatantam visas nepieciešamās lidojuma sagatavošanas fāzē veiktās izmaiņas lidojuma plānā, kuras ietekmē SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–10. punktā minētos jautājumus saistībā ar maršrutu vai lidojuma līmeni un kuras varētu ietekmēt lidojuma izpildes drošību, attiecībā uz uzlidojumu plāniem un ar tiem saistītajiem iepriekš saņemtajiem precizējošiem ziņojumiem.

e) Ja lidojuma plāna autors nav gaisa kuģa ekspluatants vai pilots, tas nodrošina, lai lidojuma plāna pieņemšanas nosacījumi un visas nepieciešamās izmaiņas šajos nosacījumos, ko paziņojis tīkla pārvaldnieks lidojuma daļai, kuru veic saskaņā ar *IFR*, vai gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts, tiek darītas pieejamas gaisa kuģa ekspluatantam vai pilotam, kurš ir iesniedzis lidojuma plānu.

f) Gaisa kuģa ekspluatants gādā par to, lai lidojuma plāna pieņemšanas nosacījumi un visas nepieciešamās izmaiņas tajā, kuras tīkla pārvaldnieks vai gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts paziņojis lidojuma plāna autoram, būtu iekļautas plānotajā lidojumā un nodotas pilotam.

g) Gaisa kuģa ekspluatants pirms lidojuma veikšanas nodrošina, ka lidojuma plāna saturs pareizi atspoguļo plānoto lidojumu.

h) Tīkla pārvaldnieks apstrādā un izplata lidojumu plānos saņemto informāciju par 8,33 kHz kanālu atstatuma nodrošināšanas iespēju.

i) Šā punkta a)–h) apakšpunktā noteiktās prasības nepiemēro Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas neietilpst *ICAO EUR* reģionā.

SERA.4015 Lidojuma plāna izmaiņas

a) Par visām izmaiņām lidojuma plānā, kas iesniegts *IFR* lidojumam vai *VFR* lidojumam, kurš tiek veikts kā kontrolējams lidojums, paziņo:

1) lidojuma sagatavošanas fāzē tīkla pārvaldniekam par lidojumiem, kurus paredzēts veikt saskaņā ar *IFR daļā* maršruta vai visā maršrutā, un gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktiem, tiklīdz tas ir iespējams;

2) lidojuma laikā saskaņā ar SERA.8020. punkta b) apakšpunkta noteikumiem atbilstošai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai.

Par nozīmīgām citu *VFR* lidojumu plānu izmaiņām paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, tiklīdz tas ir iespējams.

▼M8

b) Aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika kavējuma gadījumā par 30 minūtēm kontrolējamam lidojumam vai 1 stundas kavējuma gadījumā nekontrolējamam lidojumam, kuram ir iesniegts lidojuma plāns, atkarībā no apstākļiem lidojuma plānā veic grozījumus vai iesniedz jaunu lidojuma plānu un iepriekšējo lidojuma plānu atceļ. Par jebkura lidojuma, kas tiek veikts saskaņā ar *IFR*, kavējumiem, kuri pārsniedz 15 minūtes, paziņo tīkla pārvaldniekam.

c) Gadījumā, ja attiecībā uz lidojumu ir gaisa kuģa aprīkojuma un tā iespēju statusa izmaiņas, gaisa kuģa ekspluatanti vai pārstāvji, kas rīkojas to vārdā, nosūta tīkla pārvaldniekam vai gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktam grozījuma ziņojumu, kas ietver lidojuma plāna veidlapu, kuras attiecīgajā punktā norādīts atbilstošs indikators.

d) Izmaiņas pirms izlidošanas iesniegtajā informācijā par lidojuma ilgumu atkarībā no degvielas rezerves vai par kopējo cilvēku skaitu gaisa kuģī, ja šī informācija izlidošanas brīdī bijusi nepareiza, ir nozīmīgas izmaiņas lidojuma plānā, par kurām jāziņo.

e) Šā punkta a)–d) apakšpunktā noteiktās prasības nepiemēro Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas neietilpst *ICAO EUR* reģionā.

▼B

SERA.4020 Lidojuma plāna slēgšana

a) Attiecīgajai pilnvarotajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai atlidošanas lidlaukā, cik drīz vien iespējams pēc nolaišanās, sniedz atlidošanas ziņojumu – personīgi vai izmantojot radiotelefonu vai datu pārraides posmu, vai citu līdzekli, ko nosaka kompetentā iestāde, – attiecībā uz visiem lidojumiem, par kuriem ir ticis iesniegts lidojuma plāns, ietverot visu lidojumu vai līdz galamērķa lidlaukam atlikušo lidojuma daļu.

1. Ziņojums par atlidošanu nav jāsniedz pēc nolaišanās lidlaukā, kurā ir nodrošināti gaisa satiksmes pakalpojumi, ar nosacījumu, ka radiosakari vai vizuāli signāli liecina par to, ka nolaišanās ir tikusi novērota.

b) Ja lidojuma plāns ir bijis iesniegts tikai attiecībā uz kādu lidojuma daļu, kas nav līdz galamērķa lidlaukam atlikusī daļa, tad vajadzības gadījumā to slēdz, attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai iesniedzot atbilstošu ziņojumu.

c) Ja atlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā nav gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, tad ziņojumu par atlidošanu, ja tāds tiek pieprasīts, pēc nolaišanās, tiklīdz iespējams un izmantojot iespējami operatīvākos līdzekļus, nosūta tuvākajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai.

d) Ja ir zināms, ka atlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā sakaru līdzekļi ir neatbilstoši un nav pieejami alternatīvi līdzekļi atlidošanas ziņojumu nosūtīšanai, atrodoties uz zemes, tad rīkojas šādi. Īsi pirms nosēšanās gaisa kuģis, ja iespējams, atbilstošajai pilnvarotajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai pārraida ziņojumu, kas līdzvērtīgs atlidošanas ziņojumam, ja šāds ziņojums tiek pieprasīts. Parasti šāds ziņojums tiek pārraidīts tai aviācijas stacijai, kura apkalpo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, kas atbild par attiecīgo lidojumu informācijas rajonu, kurā gaisa kuģis tiek ekspluatēts.

e) Gaisa kuģa sagatavotie ziņojumi par atlidošanu satur informāciju par šādiem jautājumiem:

1) gaisa kuģa identifikācijas indekss;

2) izlidošanas lidlauks vai ekspluatācijas vieta;

3) galamērķa lidlauks vai ekspluatācijas vieta (tikai gadījumos, kad nosēšanās tiek veikta rezerves lidlaukā);

4) atlidošanas lidlauks vai ekspluatācijas vieta;

5) ierašanās laiks.

▼B

5. SADAĻA

Vizuālie meteoroloģiskie apstākļi, vizuālo lidojumu noteikumi, speciālie* VFR *un instrumentālo lidojumu noteikumi

SERA.5001 Minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos

Minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos ir noteikts S5-1. tabulā.

S5-1. tabula (*)

Absolūtā augstuma diapazons	Gaisa telpas klase	Redzamība lidojumā	Attālums līdz mākoņiem
3 050 m (10 000 ft) un augstāk virs vidējā jūras līmeņa	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontāli 300 m (1 000 ft) vertikāli
Zemāk nekā 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa un augstāk nekā 900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai augstāk nekā 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontāli 300 m (1 000 ft) vertikāli
900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai zemāk vai augstāk nekā 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontāli 300 m (1 000 ft) vertikāli
	F G	5 km (***)	Nav mākoņu, un ir redzama zemes vai ūdens virsma

(*) Ja pārejas absolūtais augstums ir mazāks nekā 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa, tad 10 000 ft vietā jāizmanto *FL* 100.

(**) Minimālie vizuālie meteoroloģiskie apstākļi A klasei ir iekļauti norādījumos pilotiem un neietver piekrišanu *VFR* lidojumiem A klases gaisa telpā.

(***) Ja to noteikusi kompetentā iestāde:

a) lidojums pie redzamības, kas nav mazāka par 1 500 m, var tikt atļauts:

1) ja, pārvietojoties ar 140 mezglu *IAS* vai mazāku ātrumu, iespējams laikus pamanīt pārējo satiksmi vai visus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; vai

2) apstākļos, kuros iespējamība sadurties ar citiem satiksmes dalībniekiem parasti būtu maza, piemēram, rajonos ar nelielu satiksmi un veicot speciālos aviācijas darbus nelielā augstumā;

►**M2** b) helikopteriem var atļaut lidot, ja redzamība lidojumā ir mazāka nekā 1 500 m, bet ne mazāka kā 800 m, ar nosacījumu, ka tie veic manevrus ar ātrumu, kas pienācīgi nodrošina iespēju laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai jebkurus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes. ◄

SERA.5005 Vizuālo lidojumu noteikumi

a) Izņemot gadījumus, kad tiek veikti speciālie *VFR* lidojumi, *VFR* lidojumus veic tā, lai gaisa kuģis lidotu apstākļos, kad redzamība un attālums līdz mākoņiem ir vienāds ar S5-1. tabulā norādīto vai lielāks.

b) Izņemot gadījumus, kad no gaisa satiksmes vadības struktūrvienības ir saņemta speciāla *VFR* atļauja, gaisa kuģis, kas veic *VFR* lidojumu, nepaceļas no lidlauka vadības zonā vai nenolaižas tajā, nedz arī ienāk lidlauka satiksmes zonā vai lidlauka lidojumu rajonā, ja ziņotie meteoroloģiskie apstākļi šajā lidlaukā ir zem šāda minimuma:

1) apakšējās mākoņu robežas augstums ir mazāks nekā 450 m (1 500 ft); vai

2) redzamība uz zemes ir mazāka par 5 km.

▼B

c) Ja to noteikusi kompetentā iestāde, *VFR* lidojumus naktī var atļaut ar šādiem nosacījumiem:

1) izlidojot no lidlauka apkaimes, lidojuma plānu iesniedz saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 6. punktu;

2) lidojumos izveido un uztur divpusēju radiosakaru klausīšanos attiecīgajā *ATS* sakaru kanālā, ja tāds pieejams;

3) piemēro S5-1. tabulā precizēto minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*VMC*), bet:

i) apakšējās mākoņu robežas augstums nav mazāks kā 450 m (1 500 ft);

▼M2

ii) netiek piemēroti S5-1. tabulas a) un b) apakšpunkta noteikumi attiecībā uz samazinātu redzamību lidojumā;

iii) B, C, D, E, F un G klases gaisa telpā 900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai zemāk vai augstāk nekā 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk, pilots saglabā pastāvīgu vizuālo kontaktu ar zemes virsmu; un

_____

v) lidojumiem kalnainā rajonā kompetentā iestāde var noteikt lielāku minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos;

_____

▼B

5) izņemot, ja tas ir nepieciešams pacelšanās vai nolaišanās vajadzībām, vai izņemot, ja kompetentā iestāde devusi īpašu atļauju, *VFR* lidojumu naktī veic līmenī, kas nav zemāks par tās valsts noteikto minimālo lidojuma absolūto augstumu, pār kuras teritoriju tas tiek veikts, vai, ja šāds minimālais lidojuma absolūtais augstums nav noteikts, tad:

i) virs augsta apvidus vai kalnainos rajonos – līmenī, kas ir vismaz 600 m (2 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu;

ii) citos rajonos, kas nav minēti i) apakšpunktā, – līmenī, kas ir vismaz 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu.

▼M2

d) *VFR* lidojumus neveic:

1) tuvu skaņas ātrumam un virsskaņas ātrumā, ja vien to nav atļāvusi kompetentā iestāde;

2) virs 195. lidojuma līmeņa. No šīs prasības ir šādi izņēmumi:

i) gadījumi, kad dalībvalstis, ja tas ir praktiski iespējams, ir rezervējušas gaisa telpu, kurā var atļaut *VFR* lidojumus; vai

ii) gaisa telpa līdz 285. lidojuma līmenim (ieskaitot), ja *VFR* satiksmi minētajā gaisa telpā ir atļāvusi atbildīgā *ATS* struktūrvienība saskaņā ar atļaujas piešķiršanas procedūru, ko izstrādājušas dalībvalstis un kas publicēta attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā.

▼B

e) Atļauju veikt *VFR* lidojumus virs *FL* 285 nepiešķir, ja virs *FL* 290 piemēro minimālo vertikālo distancēšanu 300 m (1 000 ft) attālumā.

f) Izņemot, ja tas nepieciešams pacelšanās vai nosēšanās vajadzībām, vai izņemot ar kompetentās iestādes atļauju, *VFR* lidojumus neveic:

1) virs pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā augstumā, kas mazāks nekā 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 600 m rādiusā ap gaisa kuģi;

2) visos citos rajonos, kas nav minēti 1. apakšpunktā, zemāk par 150 m (500 ft) virs zemes vai ūdens vai 150 m (500 ft) virs augstākā šķēršļa 150 m (500 ft) rādiusā ap gaisa kuģi.

g) Izņemot gadījumus, kad gaisa satiksmes vadības atļaujā minēti citi norādījumi vai kad šādus citus norādījumus sniegusi kompetentā iestāde, *VFR* lidojumi kreisēšanas līmenī, kad tos veic augstāk nekā 900 m (3 000 ft) virs zemes vai ūdens vai augstākā līmenī saskaņā ar kompetentās iestādes norādījumiem, tiek veikti tādā kreisēšanas līmenī, kāds ir atbilstošs 3. papildinājuma kreisēšanas līmeņu tabulās norādītajai ceļa līnijai.

h) *VFR* lidojumi atbilst 8. sadaļas noteikumiem:

1) ja tos veic B, C un D klases gaisa telpā;

2) ja tie iekļaujas lidlauka satiksmē kontrolējamā lidlaukā; vai

3) ja tos veic kā speciālos *VFR* lidojumus.

i) Veicot *VFR* lidojumu kompetentās iestādes noteiktajos rajonos vai maršrutos saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 3. un 4. punktu, tiek veikta nepārtraukta "gaiss–zeme" balss sakaru klausīšanās attiecīgajā tās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sakaru kanālā, kura nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus, un vajadzības gadījumā šai struktūrvienībai tiek ziņots par gaisa kuģa atrašanās vietu.

j) Gaisa kuģis, kas veic vizuālo lidojumu un kas vēlas pāriet uz instrumentālo lidojumu:

1) ja bija iesniegts lidojuma plāns, paziņo, kādas izmaiņas jāveic tā esošajā lidojuma plānā; vai

2) ja to paredz SERA.4001. punkta b) apakšpunkts, iesniedz attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai lidojuma plānu, tiklīdz tas iespējams, un iegūst atļauju, pirms tas kontrolējamā gaisa telpā pāriet uz instrumentālo lidojumu.

SERA.5010 Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās

▼M2

Ar *ATC* atļauju var atļaut speciālos *VFR* lidojumus gaisa satiksmes vadības zonā. Izņemot tad, kad kompetentā iestāde īpašos gadījumos atļāvusi helikopteru lidojumus, piemēram, bet ne tikai, policijas, medicīniskās palīdzības lidojumus, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsības lidojumus, ir spēkā arī šādi papildu nosacījumi:

a) šādus speciālos *VFR* lidojumus drīkst veikt tikai dienā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi;

▼M2

b) pilotam:

1) nav mākoņu, un ir skaidra virsmas redzamība;

2) redzamība lidojumā ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m;

3) lidojot ar 140 mezglu *IAS* vai mazāku ātrumu, ir iespējams laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai jebkurus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un

c) gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nedod speciālu *VFR* atļauju gaisa kuģim pacelties no lidlauka vadības zonā vai nosēsties šajā lidlaukā, nedz arī ienākt lidlauka satiksmes zonā vai lidlauka lidojumu rajonā, ja ziņotie meteoroloģiskie apstākļi šajā lidlaukā ir zem šāda minimuma:

1) redzamība uz zemes ir mazāka nekā 1 500 m vai helikopteriem – mazāka nekā 800 m;

2) apakšējās mākoņu robežas augstums ir mazāks nekā 180 m (600 ft).

▼B

SERA.5015 Instrumentālo lidojumu noteikumi (*IFR*) – Noteikumi, kas piemērojami visiem instrumentālajiem lidojumiem

a) Gaisa kuģa aprīkojums

Gaisa kuģi ir aprīkoti ar piemērotiem instrumentiem un navigācijas aprīkojumu, kas ir atbilstošs veicamajam maršrutam, un saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem gaisa kuģu ekspluatācijas jomā.

b) Minimālie līmeņi

Izņemot, ja tas ir nepieciešams pacelšanās vai nolaišanās vajadzībām, vai izņemot, ja kompetentā iestāde devusi īpašu atļauju, *IFR* lidojumu veic līmenī, kas nav zemāks par tās valsts noteikto minimālo lidojuma absolūto augstumu, pār kuras teritoriju tas tiek veikts, vai, ja šāds minimālais lidojuma absolūtais augstums nav noteikts, tad:

1) virs augsta apvidus vai kalnainos rajonos – līmenī, kas ir vismaz 600 m (2 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu;

2) citos rajonos, kas nav minēti 1. punktā, – līmenī, kas ir vismaz 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu.

c) Pāreja no *IFR* lidojuma uz *VFR* lidojumu

1. Gaisa kuģis, kurš ir pieņēmis lēmumu pāriet no lidojuma atbilstoši instrumentālo lidojumu noteikumiem uz lidojumu atbilstoši vizuālo lidojumu noteikumiem, īpaši paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, ka *IFR* lidojums tiek atcelts, un informē to par izmaiņām, kas jāizdara tā esošajā lidojuma plānā.

2. Ja gaisa kuģis, kurš tiek ekspluatēts atbilstoši instrumentālo lidojumu noteikumiem, lido vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos vai sastopas ar tiem, tas neatceļ *IFR* lidojumu, ja vien nav sagaidāms un paredzēts, ka lidojums nepārtrauktos vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos tiks turpināts pietiekami ilgu laiku.

▼M2

3. Pāreju no *IFR* lidojuma uz *VFR* lidojumu var pieņemt tikai tad, ja *ATS* struktūrvienība ir saņēmusi gaisa kuģa kapteiņa nosūtītu ziņojumu, kurā ir īpaša frāze "CANCELLING MY IFR FLIGHT" ("ATCEĻU *IFR* LIDOJUMU") un norādītas esošajā lidojuma plānā izdarāmās izmaiņas, ja tādas ir. *ATS*, ne tieši, ne netieši, nepauž uzaicinājumu pāriet no *IFR* lidojuma uz *VFR* lidojumu.

▼B

SERA.5020 *IFR* – Noteikumi, kas piemērojami *IFR* lidojumiem kontrolējamā gaisa telpā

a) Instrumentālie lidojumi atbilst 8. sadaļas noteikumiem, ja tos veic kontrolējamā gaisa telpā.

▼B

b) *IFR* lidojums kreisēšanas režīmā kontrolējamā gaisa telpā tiek veikts kreisēšanas līmenī vai, ja *ATS* struktūrvienība ir atļāvusi izmantot paņēmienus augstuma uzņemšanai kreisēšanas režīmā, starp diviem līmeņiem vai augstāk par līmeni, izvēloties no kreisēšanas līmeņu tabulām 3. papildinājumā, izņemot gadījumus, kad līmeņu korelācija ar tur paredzētajām ceļa līnijām netiek veikta, ja gaisa satiksmes vadības atļaujās ir minēti citi norādījumi vai ja aeronavigācijas informācijas publikācijās kompetentā iestāde ir noteikusi citādi.

SERA.5025 *IFR* – Noteikumi, kas piemērojami *IFR* lidojumiem ārpus kontrolējamas gaisa telpas

a) Kreisēšanas līmeņi

IFR lidojums kreisēšanas režīmā ārpus kontrolējamas gaisa telpas tiek veikts kreisēšanas līmenī atbilstoši tā ceļa līnijai saskaņā ar kreisēšanas līmeņu tabulām 3. papildinājumā, izņemot, ja kompetentā iestāde ir devusi citus norādījumus lidojumam 900 m (3 000 ft) augstumā vai zemāk virs vidējā jūras līmeņa.

b) Sakari

Gaisa kuģis, kurš veic instrumentālu lidojumu ārpus kontrolējamas gaisa telpas vai kompetentās iestādes noteiktos rajonos vai maršrutos saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 3. vai 4. punktu, nodrošina "gaiss–zeme" balss sakaru klausīšanos attiecīgā sakaru kanālā un vajadzības gadījumā izveido divpusējus sakarus ar to gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, kas nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus.

c) Atrašanās vietas ziņojumi

Gaisa kuģis, veicot *IFR* lidojumu ārpus kontrolējamas gaisa telpas, ja kompetentā iestāde pieprasa nodrošināt "gaiss–zeme" balss sakaru klausīšanos attiecīgā sakaru kanālā un vajadzības gadījumā izveidot divpusējus sakarus ar to gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, kas nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus, ziņo par atrašanās vietu saskaņā ar SERA.8025. punkta prasībām kontrolējamiem lidojumiem.

6. SADAĻA

Gaisa telpu klasifikācija

▼M2

SERA.6001 Gaisa telpu klasifikācija

a) Dalībvalstis apzīmē gaisa telpu saskaņā ar turpmāk norādīto gaisa telpu klasifikāciju un atbilstīgi 4. papildinājumam.

1. *A klase*. Atļauti tikai *IFR* lidojumi. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un lidojumi ir savstarpēji distancēti. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

2. *B klase*. Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un lidojumi ir savstarpēji distancēti. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

3. *C klase*. Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un *IFR* lidojumi ir distancēti no citiem *IFR* lidojumiem un no *VFR* lidojumiem. *VFR* lidojumi ir distancēti no *IFR* lidojumiem un pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par citiem *VFR* lidojumiem, kā arī sadursmju novēršanas rekomendācijas. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme". *VFR* lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras

▼M2

līmeņa piemēro 250 mezglu norādītā gaisa ātruma (*IAS*) ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

4. *D klase*. Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus, un visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi. *IFR* lidojumi ir distancēti no citiem *IFR* lidojumiem un pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par *VFR* lidojumiem, kā arī sadursmju novēršanas rekomendācijas. *VFR* lidojumi pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par visiem citiem lidojumiem, kā arī sadursmju novēršanas rekomendācijas. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme", un visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

5. *E klase*. Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. *IFR* lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un šie lidojumi ir distancēti no citiem *IFR* lidojumiem. Visiem lidojumiem sniedz satiksmes informāciju, cik tas praktiski iespējams. *IFR* lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem *IFR* lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja. E klasi nedrīkst izmantot gaisa satiksmes vadības zonām.

6. *F klase*. Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. Visi *IFR* lidojumi, kas piedalās gaisa satiksmes konsultatīvajos pakalpojumus, saņem attiecīgos pakalpojumus, un visi lidojumi saņem lidojumu informācijas pakalpojumus pēc pieprasījuma. *IFR* lidojumos, kas piedalās konsultatīvajos pakalpojumos, jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme", un visos *IFR* lidojumos jāspēj izveidot balss sakarus "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. *ATC* atļauja nav nepieciešama.

7. *G klase*. Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus, un pēc pieprasījuma tie saņem lidojumu informācijas pakalpojumus. Visos *IFR* lidojumos jāspēj izveidot balss sakarus "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. *ATC* atļauja nav nepieciešama.

8. F klases ieviešana uzskatāma par pagaidu pasākumu līdz brīdim, kad to varēs aizstāt ar alternatīvu klasifikāciju.

b) Gaisa telpas klasifikācijas apzīmējumi piešķirami atbilstīgi dalībvalstu vajadzībām, izņemot to, ka visa gaisa telpa virs 195. lidojuma līmeņa klasificējama kā C klases gaisa telpa.

▼M7

SERA.6005 Prasības sakariem, *SSR* transponderam un elektroniskai pamanāmībai *U-space* gaisa telpā

a) Obligātā radiozona (*RMZ*)

1. *VFR* lidojumos E, F vai G klases gaisa telpas daļās un *IFR* lidojumos F vai G klases gaisa telpas daļās, kuras kompetentā iestāde noteikusi par obligātajām radiozonām (*RMZ*), pēc nepieciešamības jāuztur pastāvīga sakaru "gaiss–zeme" novērošana un jāizveido divvirzienu sakari piemērotā sakaru kanālā, ja vien *ANSP* konkrētajai gaisa telpai nav noteicis alternatīvus noteikumus.

▼M7

2. Pirms ielidošanas obligātajā radiozonā piloti piemērotā sakaru kanālā veic sākotnējo zvanu, norādot izsaucamās stacijas nosaukumu, izsaukuma signālu, gaisa kuģa tipu, atrašanās vietu, līmeni, lidojuma nolūku un citu informāciju, ko noteikusi kompetentā iestāde.

b) Transpondera obligātas izmantošanas zona (*TMZ*)

Visos lidojumos, ko veic gaisa telpā, kuru kompetentā iestāde noteikusi par transpondera obligātas izmantošanas zonu (*TMZ*), jāpārvadā un jālieto *SSR* transponderi, ko var lietot A un C režīmā vai S režīmā, ja vien *ANSP* konkrētajai gaisa telpai nav paredzējis citus noteikumus.

c) *U-space* gaisa telpa

Pilotējami gaisa kuģi, kurus ekspluatē gaisa telpā, ko kompetentā iestāde noteikusi par *U-space* gaisa telpu, un kuriem *ANSP* nesniedz gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, nodrošina, ka tie nepārtraukti ir elektroniski pamanāmi *U-space* pakalpojumu sniedzējiem.

d) Informācija par gaisa telpām, kas noteiktas par obligātajām radiozonām, transpondera obligātas izmantošanas zonām vai *U-space* gaisa telpām, pienācīgi jāatspoguļo aeronavigācijas informācijas publikācijās.

▼B

7. SADAĻA

Gaisa satiksmes pakalpojumi

SERA.7001 Vispārīgi noteikumi – Gaisa satiksmes pakalpojumu mērķi

Gaisa satiksmes pakalpojumu mērķi:

a) novērst gaisa kuģu sadursmes;

b) novērst gaisa kuģu sadursmes manevrēšanas teritorijā un novērst šķēršļus šajā teritorijā;

c) paātrināt un uzturēt pienācīgu gaisa satiksmes plūsmu;

d) sniegt lietderīgus ieteikumus un informāciju, lai lidojumu vadība būtu droša un efektīva;

e) informēt attiecīgās organizācijas par gaisa kuģiem, kam nepieciešama meklēšanas un glābšanas dienestu palīdzība, un sniegt šīm organizācijām nepieciešamo palīdzību.

▼M2

SERA.7002 Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*

a) Ja novērošanā tiek konstatēts, ka identificēta kontrolējama lidojuma un nezināma gaisa kuģa trajektorijas ir konfliktējošas un var uzskatīt, ka pastāv sadursmes draudi, kontrolējamā lidojuma pilots, kad vien tas praktiski iespējams:

1) jāinformē par nezināmo gaisa kuģi un, ja pilots to pieprasa vai ja dispečers uzskata, ka to prasa situācija, jāiesaka rīcība sadursmes novēršanai; un

2) jāinformē, kad trajektorijas vairs nav konfliktējošas.

▼B

SERA.7005 Koordinācija starp gaisa kuģa ekspluatantu un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām

a) Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, pildot savus uzdevumus, jānodrošina, lai gaisa kuģu ekspluatantiem piemērojamās prasības atbilstu viņu pienākumiem, kas noteikti attiecīgajos Savienības noteikumos par gaisa kuģu ekspluatāciju, un pēc gaisa kuģu ekspluatantu lūguma jāsniedz ekspluatantiem vai viņu ieceltajiem pārstāvjiem pieejamā informācija, lai gaisa kuģu ekspluatanti vai viņu ieceltie pārstāvji spētu pildīt savus pienākumus.

▼B

b) Pēc gaisa kuģa ekspluatanta lūguma ziņojumi (tostarp ziņojumi par atrašanās vietu), ko saņēmušas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un kas attiecas uz tā gaisa kuģa ekspluatāciju, kurā attiecīgais gaisa kuģa ekspluatants nodrošina ekspluatācijas vadības pakalpojumus, iespējami drīz jāsniedz gaisa kuģa ekspluatantam vai viņa ieceltajam pārstāvim saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām.

8. SADAĻA

Gaisa satiksmes vadības dienests

SERA.8001 Piemērošana

Gaisa satiksmes vadības pakalpojumus sniedz:

a) visiem *IFR* lidojumiem A, B, C, D un E klases gaisa telpā;

b) visiem *VFR* lidojumiem B, C un D klases gaisa telpā;

c) visiem speciālajiem *VFR* lidojumiem;

d) visai lidlauka satiksmei kontrolējamos lidlaukos.

SERA.8005 Gaisa satiksmes vadības dienesta darbība

a) Lai nodrošinātu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai:

1) jābūt informētai par katra gaisa kuģa paredzēto kustību vai novirzēm no tās, kā arī jāzina jaunākā informācija par katra gaisa kuģa faktisko pārvietošanos;

2) izmantojot saņemto informāciju, jānosaka visu zināmo gaisa kuģu savstarpējais stāvoklis;

▼M4

3) sniegt vienu vai vairākus šādus elementus: atļaujas, norādījumus vai informāciju, lai novērstu tās kontrolēto gaisa kuģu sadursmes un paātrinātu un uzturētu pienācīgu satiksmes plūsmu;

▼B

4) nepieciešamības gadījumā atļaujas jāsaskaņo ar citām struktūrvienībām:

i) ikreiz, kad pretējā gadījumā gaisa kuģis varētu konfliktēt ar citu šo struktūrvienību vadīto satiksmi;

ii) pirms nodot vadību pār kādu gaisa kuģi citai struktūrvienībai.

b) Gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, izdodot atļaujas, jānodrošina atstatums:

1) starp visiem lidojumiem A un B klases gaisa telpā;

2) starp *IFR* lidojumiem C, D un E klases gaisa telpā;

3) starp *IFR* lidojumiem un *VFR* lidojumiem C klases gaisa telpā;

4) starp *IFR* lidojumiem un speciālajiem *VFR* lidojumiem;

5) starp speciālajiem *VFR* lidojumiem, ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi;

izņemot situācijas, kad pēc gaisa kuģa pilota pieprasījuma un cita gaisa kuģa pilota piekrišanas, kā arī tad, kad to noteikusi kompetentā iestāde attiecībā uz D un E klases gaisa telpu b) punktā minētajos gadījumos, lidojumu var atļaut, uzturot savu atstatumu attiecībā pret konkrētu lidojuma daļu augstumā zem 3 050 m (10 000 pēdām), veicot augstuma uzņemšanu vai samazināšanu, dienas laikā vizuālos meteoroloģiskos apstākļos.

c) ►M4 Izņemot gadījumus, kad notiek operācijas uz paralēliem vai gandrīz paralēliem skrejceļiem, kā noteikts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/373 ([1]) IV pielikuma ATS.TR.255. punktā, vai kad lidlauku apkaimē var izmantot distancēšanas minimumu samazinājumu, *ATC* struktūrvienība nodrošina distancēšanu vismaz vienā no šiem veidiem: ◄

([1]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

▼M4

1) vertikālā distancēšana, piešķirot atšķirīgus līmeņus, kas izvēlēti no kreisēšanas līmeņu tabulas 3. papildinājumā, izņemot to, ka minētajā tabulā noteikto līmeņu un ceļa līniju attiecības nav spēkā, ja attiecīgajās aeronavigācijas publikācijās vai *ATC* atļaujās norādīts citādi. Nominālais vertikālās distancēšanas minimums ir 300 m (1000 ft) līdz FL 410 (ieskaitot) un 600 m (2000 ft) virs šā līmeņa. Vertikālās distancēšanas noteikšanai neizmanto ģeometriskā augstuma informāciju.;

▼B

2) horizontālais atstatums, ko panāk, nodrošinot:

i) atstatumu priekšā un aizmugurē, uzturot intervālu starp gaisa kuģiem, kuri lido pa vienu, saplūstošu vai pretēju ceļa līniju, kas izteikts laikā vai attālumā; vai

ii) atstatumu sānos, saglabājot gaisa kuģus dažādos maršrutos vai dažādās ģeogrāfiskajās zonās.

SERA.8010 Distancēšanas minimumi

a) Distancēšanas minimumus, kas jāievēro noteiktā gaisa telpas daļā, nosaka *ANSP*, kas atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu un ko apstiprinājusi attiecīgā kompetentā iestāde.

b) Attiecībā uz satiksmi no vienas gaisa telpas uz kādu no blakus esošajām gaisa telpām un attiecībā uz maršrutiem, kuru attālums līdz kopējai robežai ar blakus esošajām gaisa telpām ir mazāks par distancēšanas minimumiem, ko piemēro konkrētajos apstākļos, distancēšanas minimumus nosaka, savstarpēji apspriežoties tiem *ANSP*, kas atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu blakus esošajās gaisa telpās.

c) Par izraudzītajiem distancēšanas minimumiem un to piemērošanas apgabaliem jāinformē:

1) attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības; un

2) piloti un gaisa kuģu ekspluatanti, šo informāciju norādot aeronavigācijas informācijas publikācijās, kur šāds atstatums ir noteikts pēc tā, kā gaisa kuģī izmanto konkrētos navigācijas palīglīdzekļus vai konkrētās navigācijas metodes.

▼M2

SERA.8012 Pēcstrūklas turbulences distancēšanas piemērošana

▼M4

a) Gaisa satiksmes vadības struktūrvienības piemēro pēcstrūklas turbulences distancēšanas minimumus gaisa kuģiem lidojuma pieejas un izlidošanas posmos jebkuros no šiem apstākļiem:

1) gaisa kuģis veic lidojumu tieši aiz cita gaisa kuģa tajā pašā augstumā vai mazāk nekā 300 m (1000 ft) zem tā;

2) abi gaisa kuģi izmanto vienu un to pašu skrejceļu vai paralēlus skrejceļus, kurus nošķir mazāk nekā 760 m (2500 ft);

3) gaisa kuģis šķērso cita gaisa kuģa trajektoriju aiz šā gaisa kuģa tajā pašā augstumā vai mazāk nekā 300 m (1000 ft) zem tā.

b) Šā punkta a) apakšpunkts neattiecas uz ienākošiem *VFR* lidojumiem un ienākošiem *IFR* lidojumiem, kuros veic vizuālu pieeju, ja gaisa kuģis ir ziņojis par tam priekšā esošu redzamu gaisa kuģi un tam ir dots norādījums ievērot un uzturēt savu distanci no minētā gaisa kuģa. Minētajos gadījumos gaisa satiksmes vadības struktūrvienība izdod brīdinājumu par pēcstrūklas turbulenci.

▼B

SERA.8015 Gaisa satiksmes vadības atļaujas

▼M2

a) Gaisa satiksmes vadības atļauju pamatā ir tikai šādas prasības par gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanu:

▼M2

1) atļaujas izsniedz tikai, lai paātrinātu gaisa satiksmi un distancētu gaisa satiksmes dalībniekus, un atļauju pamatā ir zināmi satiksmes apstākļi, kas ietekmē gaisa kuģu ekspluatācijas drošību. Šādi satiksmes apstākļi aptver ne tikai gaisa kuģus gaisā un manevrēšanas teritorijā, kurā veic satiksmes vadību, bet arī visu transportlīdzekļu satiksmi vai citus šķēršļus, kas izmantojamajā manevrēšanas teritorijā nav uzstādīti pastāvīgi;

2) *ATC* struktūrvienības dod šādas *ATC* atļaujas, kas vajadzīgas, lai novērstu sadursmes un lai paātrinātu gaisa satiksmes plūsmu un uzturētu tajā kārtību;

3) *ATC* atļaujas dod savlaicīgi, lai nodrošinātu to pārraidīšanu gaisa kuģim, atvēlot tam pietiekami daudz laika atļauju izpildei.

▼B

b) Darbības, attiecībā uz kurām ir nepieciešama atļauja

1. Pirms kontrolējama lidojuma vai lidojuma daļas, kas tiek veikta kā kontrolējams lidojums, sākšanas iegūst gaisa satiksmes vadības atļauju. Šādu atļauju pieprasa, iesniedzot lidojuma plānu gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai.

2. Ja gaisa satiksmes vadības atļauja gaisa kuģa kapteini neapmierina, kapteinis to dara zināmu *ATC*. Šādos gadījumos *ATC* izdos grozītu atļauju, ja vien iespējams.

3. Ikreiz, kad gaisa kuģis pieprasa atļauju, kura saistīta ar prioritāšu maiņu, tiek iesniegts ziņojums, paskaidrojot, kāpēc šāda prioritāte ir nepieciešama, ja to pieprasa atbilstošā gaisa satiksmes vadības struktūrvienība.

4. *Atkārtotas atļaujas iespējamā saņemšana lidojuma laikā.* Ja ir sagaidāms, ka pirms izlidošanas atkarībā no degvielas rezerves un atkārtotas atļaujas saņemšanas lidojuma laikā var tikt pieņemts lēmums lidot uz citu galamērķa lidlauku, tad par to paziņo attiecīgajām gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, iekļaujot lidojuma plānā informāciju par mainīto maršrutu (ja tas ir zināms) un mainīto galamērķi.

5. Gaisa kuģis, kas tiek ekspluatēts kontrolējamā lidlaukā, neveic manevrus manevrēšanas laukumā, ja tas nav saņēmis atļauju no lidlauka vadības torņa, un ievēro visus šīs struktūrvienības sniegtos norādījumus.

▼M4

6. Veicot vektorēšanu vai piešķirot tiešu maršrutēšanu, kas nav iekļauta lidojuma plānā, ja veic *IFR* lidojumu ārpus publicētā *ATS* maršruta vai instrumentālās procedūras, gaisa satiksmes vadības dispečers, kas sniedz *ATS* novērošanas pakalpojumus, izdod atļaujas tā, lai vienmēr tiktu ievērots šķēršļu pārlidošanas augstums, līdz gaisa kuģis sasniedz punktu, kur pilots atkal pievienojas lidojuma plāna maršrutam vai pievienojas publicētam *ATS* maršrutam vai instrumentālajai procedūrai.

▼B

c) Atļaujas lidojumiem tuvu skaņas ātrumam

1. Gaisa satiksmes vadības atļaujai, kas attiecas uz virsskaņas lidojuma paātrinājuma posmu tuvu skaņas ātrumam, jābūt spēkā vismaz līdz šā posma beigām.

2. Gaisa satiksmes vadības atļaujai, kas attiecas uz gaisa kuģa ātruma samazināšanu un augstuma samazināšanu no virsskaņas kreisēšanas līdz zemskaņas lidojumam, jāmēģina nodrošināt nepārtraukta augstuma samazināšana vismaz skaņas ātrumam tuvā posma laikā.

d) Atļauju saturs

Gaisa satiksmes vadības atļaujā jānorāda:

1) gaisa kuģa identifikācija atbilstīgi lidojuma plānam;

2) atļaujas ierobežojums;

▼M2

3) lidojuma maršruts:

i) lidojuma maršrutu sīki izklāsta katrā atļaujā, ja to uzskata par vajadzīgu; un

ii) piešķirot atkārtotu atļauju, neizmanto frāzi "cleared via flight planned route" ("atļauts pa lidojuma plānoto maršrutu");

▼B

4) lidojuma līmenis(-ņi) visa maršruta garumā vai tā daļā un nepieciešamās līmeņu izmaiņas;

▼M4

5) vajadzīgie norādījumi vai informācija par citiem jautājumiem, piemēram, *ATFM* izlidošanas nišu, ja tā ir pieejama, pieejas vai izlidošanas manevriem, sakariem un atļaujas beigām.

▼B

e) ►M4 Atļauju, norādījumu un ar drošību saistītās informācijas atkārtošana ◄

1. Lidojuma apkalpe gaisa satiksmes dispečerim atkārto ar drošību saistītās *ATC* atļauju un norādījumu daļas, kas pārraidītas, izmantojot balss sakarus. Vienmēr jāatkārto šādi elementi:

i) *ATC* maršruta atļaujas;

ii) atļaujas un norādījumi par izbraukšanu uz skrejceļa, nosēšanos uz tā, pacelšanos no tā, palikšanu skrejceļa priekšējā pozīcijā, skrejceļa šķērsošanu, manevrēšanu un braukšanu atpakaļ pa skrejceļu; un

iii) izmantojamais skrejceļš, altimetra iestatījumi, *SSR* kodi, jaunie piešķirtie sakaru kanāli, norādījumi par līmeni, kursu un ātrumu; un

iv) dispečera norādītie vai *ATIS* pārraidēs minētie pārejas līmeņi.

2. Citas atļaujas un norādījumi, tostarp nosacījuma atļaujas un manevrēšanas norādījumi, jāatkārto vai jāapstiprina tā, lai būtu skaidrs, ka tie ir saprasti un tiks ievēroti.

3. Dispečers noklausās atkārtošanu, lai pārliecinātos, ka lidojuma apkalpe pareizi apstiprinājusi atļauju vai norādījumu, un nekavējoties rīkojas, lai novērstu visas atkārtošanas laikā konstatētās pretrunas.

4. *CPDLC* ziņojumu balss atkārtošana nav nepieciešama, ja vien *ANSP* nenosaka citādi.

▼M2

ea) Maršruta vai līmeņa izmaiņas atļaujā

1. Ja tiek dota atļauja, kurā ietvertas pieprasītās maršruta vai līmeņa izmaiņas, atļaujā precīzi norāda izmaiņu būtību.

2. Ja satiksmes apstākļu dēļ nav iespējams atļaut pieprasītās izmaiņas, izmanto vārdu "UNABLE" ("NAV IESPĒJAMS"). Ja situācija to prasa, piedāvā alternatīvu maršrutu vai līmeni.

eb) Ar altimetriju saistīta atļauja

1. Lidojumiem rajonos, kuros ir noteikts pārejas absolūtais augstums, gaisa kuģa vertikālo stāvokli, izņemot 5. punktā noteiktajā gadījumā, izsaka kā absolūtos augstumus pārejas absolūtajā augstumā vai zem tā un kā lidojuma līmeņus pārejas līmenī vai virs tā. Virzoties caur pārejas slāni, vertikālo stāvokli izsaka kā lidojuma līmeņus, ja augstums tiek uzņemts, un kā absolūtos augstumus, ja augstums tiek samazināts.

2. Lidojuma apkalpei pārejas līmeni norāda laikus pirms tā sasniegšanas augstuma samazināšanas laikā.

▼M4

3. Izņemot gadījumus, kad ir zināms, ka gaisa kuģis jau ir saņēmis informāciju tiešā pārraidē, *QNH* altimetra iestatījumu ietver:

▼M4

i) augstuma samazināšanas atļaujā, ja atļauju pirmo reizi dod augstumā zem pārejas līmeņa;

ii) pieejas atļaujā vai atļaujā ielidot lidojumu riņķī;

iii) manevrēšanas atļaujā izlidojošajam gaisa kuģim.

▼M2

4. *QFE* altimetra iestatījumu gaisa kuģim norāda pēc pieprasījuma vai regulāri saskaņā ar vietējo kārtību.

5. ►M4 Kad gaisa kuģim ir dota atļauja veikt nosēšanos vai ja gaisa kuģis ir informēts, ka skrejceļš ir pieejams, lai nosēstos *AFIS* lidlaukos, un minētais gaisa kuģis pabeidz pieeju, izmantojot atmosfēras spiedienu lidlauka pacēluma līmenī (*QFE*), gaisa kuģa vertikālo stāvokli izsaka kā augstumu virs lidlauka pacēluma tajā lidojuma posmā, kurā ir iespējams izmantot *QFE*, izņemot šādus gadījumus, kad to izsaka kā augstumu virs skrejceļa sliekšņa pacēluma: ◄

i) instrumentālajiem skrejceļiem, kuru slieksnis ir vismaz 2 m (7 ft) zemāks nekā lidlauka pacēlums; un

ii) precīzas pieejas skrejceļiem.

ec) Nosacījuma atļaujas

Nosacījuma frāzes, piemēram, "behind landing aircraft" ("aiz gaisa kuģa, kas nosēžas") vai "after departing aircraft" ("pēc izlidojošā gaisa kuģa"), neizmanto, vadot kustību, kas ietekmē aktīvo(-os) skrejceļu(-us), izņemot gadījumus, kad konkrētais dispečers un pilots redz attiecīgos gaisa kuģus vai transportlīdzekļus. Gaisa kuģim vai transportlīdzeklim, kas ir par cēloni dotajā atļaujā norādītajam nosacījumam, jābūt pirmajam gaisa kuģim vai transportlīdzeklim, kas brauc pirms otra attiecīgā gaisa kuģa. Visos gadījumos nosacījuma atļauju dod šādā kārtībā un to veido:

1. izsaukuma kods;

2. nosacījums;

3. atļauja; un

4. nosacījuma īss atkārtojums.

▼B

f) Atļauju koordinēšana

1. Gaisa satiksmes vadības struktūrvienības savstarpēji koordinē gaisa satiksmes vadības atļaujas, lai atbilstīgi aprakstam 2.–6. punktā tās attiecinātu uz visu gaisa kuģa maršrutu vai noteiktu tā daļu.

2. Gaisa kuģim jāsaņem atļaujas par visu maršrutu līdz pirmajam lidlaukam, kur tam paredzēts nolaisties:

i) ja iespējams, pirms izlidošanas, lai koordinētu atļaujas starp visām struktūrvienībām, kuru kontrolētajā apgabalā gaisa kuģis ielidos; vai

ii) ja ir pamatota pārliecība, ka struktūrvienības, kuru kontrolētajā apgabalā gaisa kuģis pēc tam ielidos, veiks iepriekšēju savstarpējo koordināciju.

3. Ja nav panākta vai nav gaidāma 2. punktā aprakstītā koordinācija, gaisa kuģis saņem atļauju tikai līdz tam punktam, kur ir panākta pienācīga koordinācija; pirms šā punkta sasniegšanas vai šajā punktā gaisa kuģim jāsaņem nākamā atļauja, attiecīgi ievērojot saņemtos norādījumus.

4. Ja *ATS* struktūrvienība attiecīgi noteikusi, gaisa kuģim jāsazinās ar gaisa satiksmes vadības struktūrvienību lidojuma virzienā, lai pirms došanās uz vadības nodošanas punktu saņemtu iepriekšēju nosacītu atļauju.

i) Gaisa kuģim jāuztur nepieciešamie divvirzienu sakari ar pašreizējo gaisa satiksmes vadības struktūrvienību, līdz tiek saņemta nosacītā atļauja no nākamās gaisa satiksmes vadības struktūrvienības lidojuma virzienā.

ii) Atļaujai, kas izdota kā iepriekšēja nosacīta atļauja, pilotam ir jābūt skaidri identificējamai.

▼B

iii) Ja vien tas nav koordinēts, tad iepriekšējās nosacītās atļaujas neietekmē gaisa kuģa sākotnējo lidojuma profilu nevienā gaisa telpā, izņemot tās gaisa satiksmes vadības struktūrvienības gaisa telpā, kura atbild par iepriekšējās nosacītās atļaujas sniegšanu.

5. Kad gaisa kuģis paredzējis izlidot no lidlauka vienā gaisa satiksmes vadības rajonā un ielidot citā gaisa satiksmes vadības rajonā trīsdesmit minūšu laikā vai līdzīgā laika periodā, par ko vienojušies attiecīgo rajonu vadības centri, koordinēšana ar nākamā rajona vadības centru jāveic pirms izlidošanas atļaujas izsniegšanas.

6. Kad gaisa kuģis paredz izlidot no gaisa satiksmes vadības rajona, lai veiktu lidojumu nekontrolētā gaisa telpā, un pēc tam atkal ielidot šajā vai citā gaisa satiksmes vadības rajonā, izlidošanas punkts var sniegt atļauju līdz lidlaukam, kur paredzēta pirmā nosēšanās. Šāda atļauja vai tās izmaiņas attiecas vienīgi uz tām lidojuma daļām, kas veiktas kontrolētā gaisa telpā.

SERA.8020 Lidojuma plāna stingra ievērošana

a) Izņemot b) un d) punktā paredzētos gadījumus, gaisa kuģis stingri ievēro esošo lidojuma plānu vai attiecīgo lidojuma plāna daļu, kas iesniegts attiecībā uz kontrolējamu lidojumu, ja vien nav lūgts izdarīt izmaiņas un no attiecīgās gaisa satiksmes vadības struktūrvienības nav saņemta atļauja vai arī ja vien nerodas avārijas situācija, kuras dēļ gaisa kuģis ir spiests nekavējoties rīkoties, un šādā gadījumā pēc ārkārtas pilnvaru izmantošanas, tiklīdz apstākļi to ļauj, par veiktajiem pasākumiem un to, ka tie veikti atbilstoši ārkārtas pilnvarām, paziņo attiecīgajai gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai.

1. Ja vien kompetentā iestāde nav devusi citu atļauju vai attiecīgā gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nav devusi citus norādījumus, kontrolējami lidojumi, ciktāl tas iespējams:

i) noteiktā *ATS* maršrutā tiek veikti pa šā maršruta noteikto centra līniju; vai

ii) jebkurā citā maršrutā tiek veikti tieši starp navigācijas iekārtām un/vai punktiem, kas nosaka šo maršrutu.

2. Ja vien kompetentā iestāde nav devusi citu atļauju vai attiecīgā gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nav devusi citus norādījumus, gaisa kuģis, kurš tiek ekspluatēts *ATS* maršruta posmā, kas noteikts, izmantojot ļoti augstas frekvences (*VHF*) riņķa darbības radiobāku, pārslēgšanās punktā vai pēc iespējas tuvāk tam savu galveno navigācijas līdzekli nomaina no gaisa kuģim aizmugurē esošas iekārtas uz gaisa kuģim priekšā esošu iekārtu.

▼M2

3. Par atkāpi no 1. punkta prasībām paziņo atbilstošajai *ATS* struktūrvienībai.

▼B

b) *Nejaušas izmaiņas.* Gadījumā, ja gaisa kuģis, veicot kontrolējamu lidojumu, nejauši atkāpjas no sava esošā lidojumu plāna, tiek veikti šādi pasākumi.

1. Novirzīšanās no ceļa līnijas. Ja gaisa kuģis ir novirzījies no ceļa līnijas, nekavējoties tiek veikti gaisa kuģa kursa koriģēšanas pasākumi, lai atgrieztos uz ceļa līnijas, cik drīz vien iespējams.

2. Patiesā ātruma izmaiņas. Ja kreisēšanas līmenī starp diviem ziņošanas punktiem vidējais patiesais gaisa ātrums atšķiras vai, iespējams, atšķirsies no lidojuma plānā norādītā patiesā gaisa ātruma par ± 5 %, par to informē atbilstošo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību.

▼M2

3. Izmaiņas aprēķinātajos laikos. Ja tiek konstatēts, ka laiks līdz nākamajam attiecīgajam ziņošanas punktam, lidojumu informācijas rajona robežai vai galamērķa lidlaukam atkarībā no tā, kas ir vispirms, ir kļūdaini aprēķināts un vairāk nekā par 2 minūtēm atšķiras no laika, kas paziņots *ATS*, vai laika, ko noteikusi kompetentā iestāde, tad par laboto aprēķināto laiku pēc iespējas drīzāk paziņo atbilstošajai *ATS* struktūrvienībai.

▼B

4. Turklāt, ja ir spēkā automātiskās atkarīgās novērošanas (*ADS-C*) vienošanās, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība tiek informēta automātiski, izmantojot datu pārraides posmu, ikreiz, kad notiek izmaiņas, kas pārsniedz automātiskās atkarīgās novērošanas (*ADS*) līgumā noteiktās robežvērtības.

c) *Plānotās izmaiņas.* Lidojuma plāna izmaiņu pieprasījums ietver turpmāk norādīto informāciju.

1. Kreisēšanas līmeņa izmaiņas: gaisa kuģa identifikācijas indekss; pieprasītais jaunais kreisēšanas līmenis un kreisēšanas ātrums šajā līmenī, labotais aprēķinātais laiks (attiecīgā gadījumā) līdz nākošā lidojumu informācijas rajona robežai.

2. Maršruta izmaiņas:

i) *ja galamērķis netiek mainīts:* gaisa kuģa identifikācijas indekss; lidojuma noteikumi; jaunā lidojuma maršruta apraksts, tostarp saistītā lidojuma plāna dati, sākot no vietas, kurā uzsākamas pieprasītās maršruta izmaiņas; labotie aprēķinātie laiki; cita atbilstoša informācija;

ii) *ja galamērķis tiek mainīts:* gaisa kuģa identifikācijas indekss; lidojuma noteikumi; labotā lidojuma maršruta apraksts līdz jaunajam galamērķa lidlaukam, tostarp saistītā lidojuma plāna dati, sākot no vietas, kurā uzsākamas pieprasītās maršruta izmaiņas; labotie aprēķinātie laiki; rezerves lidlauks(-i); cita atbilstoša informācija.

d) *Laika apstākļu pasliktināšanās zem* VMC *minimuma.* Ja kļūst acīmredzams, ka vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos nebūs iespējams veikt lidojumu saskaņā ar esošo lidojuma plānu, gaisa kuģis, kurš veic *VFR* lidojumu kā kontrolējamu lidojumu:

1) pieprasa izmainītu atļauju, kas gaisa kuģim ļauj turpināt lidojumu vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*VMC*) līdz galapunktam vai līdz rezerves lidlaukam vai atstāt gaisa telpu, kurā nepieciešama *ATC* atļauja; vai

2) ja nav iespējams saņemt atļauju saskaņā ar a) apakšpunktu, turpina lidojumu vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*VMC*) un paziņo atbilstošajai *ATC* struktūrvienībai par pasākumiem, kas veikti, vai nu lai atstātu attiecīgo gaisa telpu, vai nosēstos tuvākajā piemērotajā lidlaukā; vai

3) ja tas tiek ekspluatēts vadības zonā, pieprasa atļauju veikt speciālo *VFR* lidojumu; vai

4) pieprasa atļauju veikt lidojumu saskaņā ar instrumentālā lidojuma noteikumiem.

SERA.8025 Atrašanās vietas ziņojumi

a) Ja vien kompetentā iestāde vai atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība saskaņā ar šīs iestādes noteiktajiem nosacījumiem nav atbrīvojusi no šīs prasības izpildes, gaisa kuģis, kas veic kontrolējamu lidojumu, tiklīdz iespējams, ziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai par katra norādītā obligātā ziņošanas punkta pārlidošanas laiku un līmeni, kā arī jebkuru citu nepieciešamo informāciju. Atrašanās vietas ziņojumus līdzīgi veic attiecībā uz citiem papildu punktiem, kad to pieprasa atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība. Ja nav norādīti ziņošanas punkti, atrašanās vietas ziņojumi tiek veikti ar intervāliem, ko noteikusi kompetentā iestāde vai norādījusi atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

1. Gaisa kuģi, kas kontrolējama lidojuma laikā sniedz atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai informāciju par atrašanās vietu, izmantojot datu pārraides sakarus, atrašanās vietas ziņojumus veic tikai, ja tas tiek pieprasīts.

▼M2

2. Ja kontrolējamam lidojumam piešķirts atbrīvojums no pienākuma ziņot obligātajos ziņošanas punktos, piloti, ja vien nav aktivizēta automātiska ziņošana par atrašanās vietu, atsāk ziņošanu par atrašanās vietu, izmantojot balss vai *CPDLC* sakarus:

i) ja pilotiem ir doti tādi norādījumi;

ii) ja pilotiem ir paziņots, ka *ATS* novērošanas pakalpojums ir izbeigts; vai

iii) ja pilotiem ir paziņots, ka *ATS* novērošanas identifikācija ir zaudēta.

3. Atrašanās vietas ziņojumu formāts atbilst 5. papildinājuma A punktā norādītajam.

▼B

SERA.8030 Kontroles pārtraukšana

Gaisa kuģis, kas veic kontrolējamu lidojumu, izņemot gadījumus, kad tas veic nosēšanos kontrolējamā lidlaukā, paziņo atbilstošajai pilnvarotajai *ATS* iestādei, tiklīdz tas vairs nav pakļauts gaisa satiksmes vadībai.

SERA.8035 Sakari

a) Gaisa kuģis, kurš veic kontrolējamu lidojumu, gādā, lai nepārtraukti tiktu veikta "gaiss–zeme" balss sakaru klausīšanās atbilstošā attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sakaru kanālā, un vajadzības gadījumā izveido divpusējus sakarus ar šo struktūrvienību, izņemot gadījumus, ko *ANSP* var paredzēt attiecībā uz gaisa kuģi, kurš kontrolējamā lidlaukā atrodas lidlauka satiksmē.

1. Pēc dispečerpilota datu pārraides posma sakaru (*CPDLC*) izveides prasība gaisa kuģim nodrošināt "gaiss–zeme" balss sakaru klausīšanos paliek spēkā.

▼M2

b) Dalībvalstis nodrošina atbilstību attiecīgajiem noteikumiem par sakaru atteicēm, kas pieņemti atbilstoši Čikāgas konvencijai. Vēlākais 2017. gada 31. decembrī Komisija veic pasākumus, kas vajadzīgi minēto noteikumu transponēšanai Savienības tiesību aktos, lai izveidotu vienotas Eiropas procedūras sakaru atteiču gadījumā.

▼B

9. SADAĻA

Lidojumu informācijas pakalpojumi

SERA.9001 Piemērošana

a) Lidojumu informācijas pakalpojumus attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sniedz visiem gaisa kuģiem, uz kuriem šī informācija varētu attiekties un kuri:

1) saņem gaisa satiksmes vadības pakalpojumus; vai

2) kuri citādā veidā ir zināmi attiecīgajām gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām.

b) Lidojumu informācijas pakalpojumu saņemšana neatbrīvo gaisa kuģa kapteini no viņa pienākumiem, un galīgais lēmums par ierosinātajām izmaiņām lidojuma plānā jāpieņem gaisa kuģa kapteinim.

c) Ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības nodrošina gan lidojumu informācijas pakalpojumus, gan gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanai ir lielāka prioritāte nekā lidojumu informācijas pakalpojumu sniegšanai, kad vien to nosaka gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšana.

SERA.9005 Lidojumu informācijas pakalpojumu darbības joma

a) Lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē šādas piemērojamās informācijas sniegšanu:

1) *SIGMET* un *AIRMET* informācija;

▼B

2) informācija par vulkāniskajām aktivitātēm pirms izvirduma, vulkānu izvirdumiem un vulkānisko pelnu mākoņiem;

3) informācija par radioaktīvu vielu vai toksisku ķimikāliju noplūšanu atmosfērā;

4) informācija par izmaiņām radionavigācijas pakalpojumu pieejamībā;

5) informācija par lidlauku un saistītā aprīkojuma stāvokļa izmaiņām, tostarp informācija par to lidlauka kustības zonu stāvokli, kas ir apsnigušas, apledojušas vai klātas ar lielu ūdens daudzumu;

6) informācija par bezpilota brīviem gaisa baloniem

▼M4

7) informācija par neparastu gaisa kuģa konfigurāciju vai stāvokli;

8) jebkāda cita informācija, kas varētu ietekmēt drošumu.

_____

▼B

b) Lidojumiem nodrošinātie lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē gan a) apakšpunktā minētos informācijas veidus, gan informācijas sniegšanu par šādiem tematiem:

1) ziņotie laika apstākļi vai laika prognoze izlidošanas, galamērķa un rezerves lidlaukā;

2) sadursmes draudi ar gaisa kuģiem, kas lido C, D, E, F un G klases gaisa telpā;

▼M4

3) lidojumiem virs ūdens tiktāl, ciktāl praktiski iespējams, un pēc pilota pieprasījuma jānodrošina visa pieejamā informācija par virsmas kuģiem šajā rajonā, piemēram, radio izsaukuma signāls, atrašanās vieta, faktiskais maršruts, ātrums utt.; un

4) ziņojumi, tostarp atļaujas, kas saņemti no citām gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām retranslēšanai gaisa kuģim.

▼B

c) *VFR* lidojumiem nodrošinātie lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē gan a) apakšpunktā minētos informācijas veidus, gan pieejamās informācijas sniegšanu par satiksmes apstākļiem un laika apstākļiem lidojuma maršrutā, kas neļauj veikt lidojumu atbilstīgi vizuālo lidojumu noteikumiem.

▼M4

d) "Lidojumiem nodrošinātie *AFIS* papildus attiecīgajiem informācijas veidiem, kas noteikti a) un b) apakšpunktā, ietver arī informācijas sniegšanu par:

(1) sadursmes draudiem ar gaisa kuģiem, transportlīdzekļiem un personām, kas veic darbības manevrēšanas teritorijā;

(2) izmantojamo skrejceļu.

▼B

SERA.9010 Lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests (*ATIS*)

a) *ATIS* ziņojumu izmantošana tiešo pieprasījumu/atbilžu pārraidīšanā

1. Pēc pilota pieprasījuma attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība pārraida piemērojamo(-os) *ATIS* ziņojumu(-us).

2. Ikreiz, kad tiek sniegti balss *ATIS* un/vai *D-ATIS* pakalpojumi:

i) gaisa kuģis apstiprina informācijas saņemšanu, izveidojot sakarus attiecīgi ar *ATS* struktūrvienību, kas sniedz pieejas vadības pakalpojumus, ar lidojumu vadības torni vai lidlauka lidojumu informācijas dienestu (*AFIS*); un

ii) attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība, atbildot gaisa kuģim, kas apstiprina *ATIS* ziņojuma saņemšanu, vai (ja tas ir ielidojošs gaisa kuģis) jebkurā citā laikā, kā noteikusi kompetentā iestāde, sniedz gaisa kuģim informāciju par pašreizējiem altimetra iestatījumiem.

▼B

3. Tā informācija aktuālā *ATIS* ziņojumā, kuras saņemšanu attiecīgais gaisa kuģis ir apstiprinājis, nav jāiekļauj tiešajā pārraidē uz gaisa kuģi, izņemot informāciju par altimetra iestatījumiem, ko sniedz saskaņā ar norādēm 2. punktā.

▼M4

4. Ja gaisa kuģis apstiprina tādas *ATIS* informācijas saņemšanu, kas vairs nav aktuāla, *ATS* struktūrvienība nekavējoties veic kādu no šīm darbībām:

i) paziņo gaisa kuģim informācijas elementu, kas jāatjaunina;

ii) dod gaisa kuģim norādījumu iegūt aktuālo *ATIS* informāciju.

▼B

b) *ATIS* ielidojošiem un izlidojošiem gaisa kuģiem

ATIS ziņojumos ar informāciju par ielidošanu un izlidošanu jābūt šādiem informatīvajiem elementiem šādā secībā:

1) lidlauka nosaukums;

2) ielidošanas un/vai izlidošanas indekss;

3) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot *D-ATIS*;

4) apzīmētājs;

5) novērojuma laiks (attiecīgā gadījumā);

6) paredzamais pieejas(-u) veids;

7) izmantojamais(-ie) skrejceļš(-i); bremžu sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (attiecīgā gadījumā);

8) nozīmīga informācija par skrejceļa virsmas stāvokli un attiecīgā gadījumā bremzēšanas efektivitāte;

9) gaidīšanas aizkave (attiecīgā gadījumā);

10) pārejas līmenis (attiecīgā gadījumā);

11) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;

▼M2

12) piezemes vēja virziens (kompasa grādos) un ātrums, tostarp būtiskas izmaiņas, un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami piezemes vēja sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

13) redzamība un attiecīgā gadījumā *RVR* ([1]), un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami redzamības/*RVR* sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

▼B

14) pašreizējie laika apstākļi ([1]);

15) mākonis augstumā zem 1 500 m (5 000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma) ([1]);

16) gaisa temperatūra;

17) rasas punkta temperatūra;

18) altimetra iestatījums(-i);

19) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām pieejas un augstuma uzņemšanas zonā, tostarp par vēja pretestību, un informācija par neseniem lidojumiem nozīmīgiem laikapstākļiem;

20) tendenču prognoze, ja pieejama; un

([1]) Šie elementi tiek aizstāti ar terminu "CAVOK", ja novērošanas brīdī vienlaikus ir šādi apstākļi: a) redzamība ir vismaz 10 km un nav ziņots par sliktāko redzamību; b) nav lidojumiem nozīmīgu mākoņu; un c) nav aviācijai nozīmīgu laika apstākļu.

▼B

21) īpaši *ATIS* norādījumi.

c) *ATIS* ielidojošiem gaisa kuģiem

ATIS ziņojumos ar informāciju vienīgi par ielidošanu jābūt šādiem informatīvajiem elementiem šādā secībā:

1) lidlauka nosaukums;

2) ielidošanas indekss;

3) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot *D-ATIS*;

4) apzīmētājs;

5) novērojuma laiks (attiecīgā gadījumā);

6) paredzamais pieejas(-u) veids;

7) galvenais(-ie) nosēšanās skrejceļš(-i); bremžu sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (attiecīgā gadījumā);

8) nozīmīga informācija par skrejceļa virsmas stāvokli un attiecīgā gadījumā bremzēšanas efektivitāte;

9) gaidīšanas aizkave (attiecīgā gadījumā);

10) pārejas līmenis (attiecīgā gadījumā);

11) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;

▼M2

12) piezemes vēja virziens (kompasa grādos) un ātrums, tostarp būtiskas izmaiņas, un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami piezemes vēja sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

13) redzamība un attiecīgā gadījumā *RVR* [1], un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami redzamības/*RVR* sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

▼B

14) pašreizējie laikapstākļi [1];

15) mākonis augstumā zem 1 500 m (5 000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma) [1];

16) gaisa temperatūra;

17) rasas punkta temperatūra;

18) altimetra iestatījums(-i);

19) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām pieejas zonā, tostarp par vēja pretestību, un informācija par neseniem lidojumiem nozīmīgiem laikapstākļiem;

20) tendenču prognoze, ja pieejama; un

21) īpaši *ATIS* norādījumi.

d) *ATIS* izlidojošiem gaisa kuģiem

ATIS ziņojumos ar informāciju vienīgi par izlidošanu jābūt šādiem informatīvajiem elementiem šādā secībā:

1) lidlauka nosaukums;

2) izlidošanas indekss;

3) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot *D-ATIS*;

4) apzīmētājs;

5) novērojuma laiks (attiecīgā gadījumā);

6) skrejceļš(-i), ko izmantos priekš pacelšanās; bremžu sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (attiecīgā gadījumā);

7) nozīmīgi virsmas apstākļi uz skrejceļa(-iem), ko izmanto pacelšanās veikšanai, un attiecīgā gadījumā bremzēšanas efektivitāte;

[1] Šie elementi tiek aizstāti ar terminu "CAVOK", ja novērošanas brīdī vienlaikus ir šādi apstākļi: a) redzamība ir vismaz 10 km un nav ziņots par sliktāko redzamību; b) nav lidojumiem nozīmīgu mākoņu; un c) nav aviācijai nozīmīgu laika apstākļu.

▼B

8) izlidošanas aizkave (attiecīgā gadījumā);

9) pārejas līmenis (attiecīgā gadījumā);

10) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;

▼M2

11) piezemes vēja virziens (kompasa grādos) un ātrums, tostarp būtiskas izmaiņas, un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami piezemes vēja sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

12) redzamība un attiecīgā gadījumā *RVR* [1], un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami redzamības/*RVR* sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

▼B

13) pašreizējie laikapstākļi [1];

14) mākonis augstumā zem 1 500 m (5 000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma) [1];

15) gaisa temperatūra;

16) rasas punkta temperatūra;

17) altimetra iestatījums(-i);

18) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām augstuma uzņemšanas zonā, tostarp par vēja pretestību;

19) tendenču prognoze, ja pieejama; un

20) īpaši *ATIS* norādījumi.

10. SADAĻA

Trauksmes izziņošanas pakalpojumi

SERA.10001 Piemērošana

a) Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sniedz trauksmes izziņošanas pakalpojumus:

1) visiem gaisa kuģiem, kam tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi;

2) ciktāl praktiski iespējams, visiem pārējiem gaisa kuģiem, kas iesnieguši lidojuma plānu vai kā citādi ir zināmi gaisa satiksmes dienestiem; un

3) visiem gaisa kuģiem, kuros notiek nelikumīga iejaukšanās vai ir aizdomas par to.

▼M2

b) Ja kompetentā iestāde nav noteikusi citādi, gaisa kuģis, kurā ir pieejami piemēroti divvirzienu radiosakari, nosūta ziņojumu 20 līdz 40 minūšu laikā pēc pēdējā kontakta laika (neatkarīgi no šā kontakta mērķa), lai tikai norādītu, ka lidojums norisinās atbilstīgi plānam, un šādā ziņojumā ietver gaisa kuģa identifikāciju un frāzi “Operations normal” (“Lidojums normāls”).

c) Ziņojumu “Operations normal”, izmantojot sakarus “gaiss–zeme”, pārraida atbilstošajai *ATS* struktūrvienībai.

[1] Šie elementi tiek aizstāti ar terminu “CAVOK”, ja novērošanas brīdī vienlaikus ir šādi apstākļi: a) redzamība ir vismaz 10 km un nav ziņots par sliktāko redzamību; b) nav lidojumiem nozīmīgu mākoņu; un c) nav aviācijai nozīmīgu laika apstākļu.

▼B

SERA.10005 Informācija gaisa kuģiem, kas lido netālu no ārkārtas situācijā esoša gaisa kuģa

a) Kad gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība konstatējusi, ka gaisa kuģis nonācis ārkārtas situācijā, pārējie gaisa kuģi, kas atrodas tuvumā gaisa kuģim ārkārtas situācijā, iespējami jāinformē par ārkārtas situācijas būtību, izņemot gadījumos, kas norādīti b) apakšpunktā.

b) Kad gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība zina vai uzskata, ka kādā gaisa kuģī notiek nelikumīga iejaukšanās, *ATS* sakaros "gaiss–zeme" tā nesniedz nekādu informāciju par ārkārtas situācijas būtību, ja vien uz to vispirms netiek norādīts saziņā no attiecīgā gaisa kuģa un ir skaidrs, ka šādas informācijas sniegšana nepasliktinās situāciju.

11. SADAĻA

Iejaukšanās, ārkārtas neparedzētas situācijas un pārtveršana

▼M2

SERA.11001 Vispārīgi noteikumi

_____

c) Ja ir zināms vai tiek uzskatīts, ka gaisa kuģis nonācis ārkārtas situācijā, tostarp, ja notiek nelikumīga iejaukšanās, *ATS* struktūrvienībām atbilstīgi apstākļiem jāpievērš šim gaisa kuģim maksimāla uzmanība, jāsniedz tam palīdzība un tas jānosaka par prioritāru attiecībā pret citiem gaisa kuģiem.

d) Turpmākā *ATC* rīcība jāpamato uz pilota nolūkiem, vispārējo gaisa satiksmes situāciju un ārkārtas situācijas dinamiku reāllaikā.

SERA.11005 Nelikumīga iejaukšanās

_____

aa) Gaisa kuģis, kurš kļuvis par nelikumīgas iejaukšanās objektu, cenšas uzstādīt transponderu uz kodu 7500 un atbilstošajai *ATS* struktūrvienībai paziņot par visiem ar to saistītajiem svarīgajiem apstākļiem un jebkādu atkāpi no esošā lidojuma plāna, kas bijusi nepieciešama šo apstākļu dēļ, lai *ATS* struktūrvienība varētu šim gaisa kuģim piešķirt prioritāti un līdz minimumam samazināt sadursmes iespējas ar citiem gaisa kuģiem.

ab) Ja gaisa kuģis ir kļuvis par nelikumīgas iejaukšanās objektu, kapteinis cenšas veikt nosēšanos, tiklīdz tas iespējams, tuvākajā piemērotajā lidlaukā vai lidlaukā, kas tam atvēlēts saskaņā ar kompetentās iestādes norādījumiem, ja vien gaisa kuģī izveidojusies situācija neliek rīkoties citādi.

b) Ja gaisa kuģī notiek nelikumīga iejaukšanās vai ir aizdomas par to, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām nekavējoties jāatbild uz attiecīgā gaisa kuģa pieprasījumu. Jāturpina sniegt informāciju, kas vajadzīga drošai lidojuma norisei, un jāveic nepieciešamās darbības, lai paātrinātu visu lidojuma posmu norisi, īpaši gādājot par gaisa kuģa drošu nosēšanos.

c) Ja notiek nelikumīga iejaukšanās gaisa kuģī vai ir aizdomas par to, *ATS* struktūrvienībām atbilstīgi vietējā līmenī pieņemtām procedūrām nekavējoties jāinformē attiecīgā valsts noteiktā iestāde un jāveic nepieciešamās informācijas apmaiņa ar gaisa kuģa ekspluatantu vai viņa iecelto pārstāvi.

▼M2

SERA.11010 Nomaldījies vai neidentificēts gaisa kuģis

▼B

Nomaldījies vai neidentificēts gaisa kuģis

a) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par nomaldījušos gaisa kuģi, tai jāveic visas nepieciešamās darbības, kas minētas 1. un 3. apakšpunktā, lai palīdzētu gaisa kuģim un gādātu par tā drošu lidojumu.

1. Ja gaisa kuģa atrašanās vieta nav zināma, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai jārīkojas šādi:

i) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi, ja vien tādi jau nav izveidoti;

ii) jāizmanto visi pieejamie līdzekļi, lai noteiktu gaisa kuģa atrašanās vietu;

iii) jāinformē citas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, kuru apgabalā gaisa kuģis varētu būt nomaldījies vai varētu nomaldīties, ņemot vērā visus faktorus, kas attiecīgajos apstākļos varētu būt ietekmējuši gaisa kuģa navigāciju;

iv) saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām jāinformē attiecīgās militārās vienības un jāsniedz tām saistošs lidojuma plāns un cita informācija par nomaldījušos gaisa kuģi;

v) lai izveidotu sakarus ar attiecīgo gaisa kuģi un noteiktu tā atrašanās vietu, jālūdz palīdzība iii) un iv) punktā minētajām struktūrvienībām/-vienībām un citiem gaisa kuģiem, kas ir lidojumā.

2. Prasības, kas minētas 1. apakšpunkta iv) punktā un 1. apakšpunkta v) punktā, attiecas arī uz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, kas informētas 1. apakšpunkta iii) punktā noteiktajā kārtībā.

3. Kad noteikta gaisa kuģa atrašanās vieta, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai jārīkojas šādi:

▼M2

i) jāinformē gaisa kuģis par tā atrašanās vietu un veicamajām koriģējošajām darbībām. Šī informācija jāsniedz nekavējoties, tiklīdz *ATS* struktūrvienība uzzina, ka ir pārtveršanas iespēja vai citi draudi gaisa kuģa drošībai; un

▼B

ii) vajadzības gadījumā citas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un attiecīgās militārās vienības jāinformē par nomaldījušos gaisa kuģi un visiem norādījumiem, kas sniegti gaisa kuģim.

b) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par neidentificētu gaisa kuģi savā apgabalā, tai jāmēģina noteikt šā gaisa kuģa identitāti, ja tas nepieciešams gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai vai to pieprasa attiecīgās militārās iestādes saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtām procedūrām. Tāpēc gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai atbilstīgi apstākļiem jārīkojas šādi:

1) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;

2) no citām gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām attiecīgajā lidojumu informācijas rajonā jāievāc informācija par lidojumu un jālūdz to palīdzība, lai izveidotu divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;

3) no gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, kas apkalpo blakus esošos lidojumu informācijas rajonus, jāievāc informācija par lidojumu un jālūdz to palīdzība, lai izveidotu divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;

▼B

4) jāmēģina iegūt informāciju no citiem gaisa kuģiem attiecīgajā apgabalā;

5) gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai nepieciešamības gadījumā jāinformē attiecīgā militārā vienība, tiklīdz ir noskaidrota gaisa kuģa identitāte.

c) Nomaldījušos vai neidentificētu gaisa kuģu gadījumā jāņem vērā nelikumīgas iejaukšanās iespējamība. Ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzskata, ka gaisa kuģī, kas nomaldījies, vai neidentificētā gaisa kuģī varētu notikt nelikumīga iejaukšanās, saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām nekavējoties jāinformē attiecīgā valsts noteiktā iestāde.

▼M2

SERA.11012 Degvielas minimums un ar degvielu saistīta ārkārtas situācija

a) Ja pilots ziņo, ka iestājies degvielas minimuma stāvoklis, dispečers, tiklīdz tas iespējams, informē pilotu par jebkādu gaidāmu kavēšanos vai par to, ka kavēšanās nav gaidāma.

b) Ja degvielas līmenis samazinās tiktāl, ka rodas nepieciešamība izsludināt briesmu stāvokli, pilots saskaņā ar SERA.14095. punktu uz to norāda, pa radiotelefonu pārraidot briesmu signālu (*MAYDAY* (ESMU BRIESMĀS!)), kas, vēlams, izrunāts trīs reizes, un pēc tā norāda briesmu stāvokļa veidu (*FUEL* (DEGVIELA)).

SERA.11013 Gaisa kuģa veiktspējas samazināšanās

a) Ja navigācijas, sakaru, altimetrijas, lidojuma vadības vai citu sistēmu atteices vai traucējumu rezultātā gaisa kuģa veiktspēja ir samazinājusies zem līmeņa, kas prasīts gaisa telpā, kurā gaisa kuģis veic lidojumu, lidojuma apkalpe nekavējoties informē attiecīgo *ATC* struktūrvienību. Ja atteice vai traucējumi ietekmē faktiski izmantotos distancēšanas minimumus, dispečers nosaka citu atbilstīgu distancēšanas veidu vai distancēšanas minimumu.

b) *RNAV* sistēmas traucējumi vai atteice

Ja gaisa kuģis *RNAV* sistēmas atteices vai traucējumu rezultātā nevar nodrošināt atbilstību *RNAV* maršruta vai procedūru specifikācijām, pilots pieprasa pārskatītu atļauju.

c) Gaisa telpā ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (*RVSM*) prasītās vertikālās navigācijas veiktspējas zudums

1. Pilots pēc iespējas drīzāk informē *ATC* par visiem apstākļiem, kuros nav iespējams saglabāt atbilstību vertikālās navigācijas veiktspējas prasībām *RVSM* gaisa telpā. Šādos gadījumos pilots, kad vien iespējams, saņem pārskatītu *ATC* atļauju, pirms tiek uzsākta jebkāda novirzīšanās no atļautā maršruta un/vai lidojuma līmeņa. Ja pirms šādas novirzīšanās nav iespējams saņemt pārskatītu *ATC* atļauju, pilots saņem pārskatītu atļauju iespējami drīz pēc novirzīšanās.

2. Veicot lidojumus *RVSM* gaisa telpā vai vertikāli pārvietojoties caur *RVSM* gaisa telpu ar gaisa kuģi, kas nav apstiprināts *RVSM* lidojumiem, piloti par neapstiprināto statusu ziņo šādi:

i) veicot sākotnējo izsaukumu jebkurā kanālā *RVSM* gaisa telpā;

ii) visos līmeņa izmaiņu pieprasījumos; un

iii) visos līmeņa atļauju atkārtojumos.

3. Gaisa satiksmes vadības dispečeri skaidri apstiprina, ka ir saņemti gaisa kuģa ziņojumi par *RVSM* lidojumiem neapstiprināto statusu.

▼M2

4. Gaisa kuģa aprīkojuma traucējumi, par kuriem ziņo pilots

i) Ja *RVSM* gaisa telpā ekspluatēta *RVSM* lidojumiem apstiprināta gaisa kuģa pilots informē *ATC* par to, ka gaisa kuģa aprīkojums vairs neatbilst *RVSM* prasībām, *ATC* uzskata gaisa kuģi par *RVSM* lidojumiem neapstiprinātu.

ii) *ATC* nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu minimālo vertikālo distancēšanu 600 m (2 000 ft) attālumā vai atbilstīgu horizontālo distancēšanu no visiem citiem attiecīgajiem gaisa kuģiem, kuri veic lidojumu *RVSM* gaisa telpā. Gaisa kuģim kas kļuvis par *RVSM* lidojumiem neapstiprinātu gaisa kuģi, *ATC* parasti jādod atļauja lidot ārā no *RVSM* gaisa telpas, kad ir iespējams to izdarīt.

iii) Piloti, tiklīdz tas iespējams, informē *ATC* par to, ka *RVSM* prasību izpildei vajadzīgā aprīkojuma pienācīga darbība ir atjaunojusies.

iv) Pirmais *ACC*, kas uzzina par gaisa kuģa *RVSM* statusa izmaiņām, attiecīgā gadījumā veic saskaņošanu ar blakusesošajiem *ACC*.

5. Spēcīga turbulence, kas nav prognozēta

i) Ja gaisa kuģis, kas veic lidojumu *RVSM* gaisa telpā, saskaras ar laika apstākļu izraisītu spēcīgu turbulenci vai spēcīgu pēcstrūklas turbulenci un ja pilots uzskata, ka tā ietekmēs gaisa kuģa spēju saglabāt atļauto lidojuma līmeni, pilots informē *ATC*. *ATC* nosaka atbilstīgu horizontālo distancēšanu vai palielina minimālo vertikālo distancēšanu.

ii) *ATC*, ciktāl iespējams, izpilda pilota pieprasījumu veikt lidojuma līmeņa un/vai maršruta izmaiņas un vajadzības gadījumā nodod tālāk satiksmes informāciju.

iii) Lai noteiktu, vai *RVSM* piemērošana būtu jāpārtrauc pilnībā vai konkrētā lidojuma līmeņa diapazonā un/vai rajonā, *ATC* prasa ziņojumus no citiem gaisa kuģiem.

iv) *ACC*, kas pārtrauc *RVSM* piemērošanu, ar blakusesošajiem *ACC* attiecīgi saskaņo šādu pārtraukšanu un visus vajadzīgos sektoru kapacitātes pielāgojumus, lai nodrošinātu to, ka satiksmes nodošana norisinās netraucēti.

6. Spēcīga turbulence, kas ir prognozēta

i) Ja meteoroloģiskā prognoze paredz spēcīgu turbulenci *RVSM* gaisa telpā, *ATC* nosaka, vai *RVSM* piemērošana būtu jāpārtrauc un to, cik ilgi un kādā(-os) konkrētā(-os) lidojuma līmenī(-ņos) un/vai rajonā tā būtu jāpārtrauc.

ii) Gadījumos, kad *RVSM* piemērošana tiks pārtraukta, *ACC*, kas pārtrauc *RVSM* piemērošanu, ar blakusesošajiem *ACC* saskaņo lidojuma līmeņus, kuri ir piemēroti satiksmes nodošanai, izņemot gadījumus, kad vienošanās dokumentā ir noteikta lidojuma līmeņu piešķiršanas shēma ārkārtas situācijās. *ACC*, kas pārtrauc *RVSM* piemērošanu, ar blakusesošajiem *ACC* attiecīgi saskaņo arī piemērojamo sektoru kapacitāti.

▼M2

SERA.11014 *ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes

a) *ACAS* II lidojuma laikā – izņemot gadījumus, kas paredzēti Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ([1]) noteiktajā obligāto iekārtu sarakstā – izmanto režīmā, kas ļauj dot *RA* norādes lidojuma apkalpei, ja tiek konstatēta nepamatota pietuvošanās citam gaisa kuģim. Šo noteikumu nepiemēro, ja *RA* norāžu režīma bloķēšana (izmantojot vienīgi satiksmes konsultatīvās informācijas (*TA*) norādi vai līdzvērtīgu norādi) vajadzīga kādas ārkārtas procedūras izmantošanas vai veiktspēju ierobežojošu apstākļu dēļ.

b) *ACAS* RA norāžu gadījumā piloti:

1) nekavējoties izpilda attiecīgās *RA* norādes, ja vien tas neapdraud gaisa kuģa drošību;

2) izpilda *RA* norādes pat tad, ja ir pretruna starp *RA* norādēm un *ATC* manevrēšanas norādījumiem;

3) neveic manevrus *RA* norādēm pretējā virzienā;

4) tiklīdz lidojuma apkalpes darba slodzes dēļ iespējams, attiecīgajai *ATC* struktūrvienībai paziņo par jebkurām *RA* norādēm, kuru dēļ bijis jānovirzās no esošajiem *ATC* norādījumiem vai atļaujas;

5) nekavējoties izpilda jebkuras mainītās *RA* norādes;

6) ierobežo lidojuma trajektorijas izmaiņas līdz minimumam, kas vajadzīgs *RA* norāžu izpildei;

7) kad sadursme ir novērsta, nekavējoties atsāk *ATC* norādījumu vai atļaujas noteikumu izpildi; un

8) paziņo *ATC* par esošās atļaujas izpildes atsākšanu.

c) Ja pilots paziņo par *ACAS RA* norādēm, dispečers nemēģina mainīt gaisa kuģa lidojuma trajektoriju, kamēr pilots nav nosūtījis paziņojumu "CLEAR OF CONFLICT" ("SADURSMES DRAUDU NAV").

d) Ja gaisa kuģis, izpildot *RA* norādes, ir novirzījies no *ATC* atļaujas vai norādījumiem vai ja pilots ir paziņojis par *RA* norādēm, dispečers vairs nav atbildīgs par distancēšanu starp attiecīgo gaisa kuģi un jebkuru citu gaisa kuģi, ko tieši ietekmē *RA* norāžu rezultātā veikts manevrs. Dispečers atkal uzņemas atbildību par visu ietekmēto gaisa kuģu distancēšanu, kad:

1) dispečers ir apstiprinājis, ka no lidojuma apkalpes saņemts paziņojums, ka gaisa kuģis ir atsācis esošās atļaujas izpildi; vai

2) dispečers ir apstiprinājis, ka no lidojuma apkalpes saņemts paziņojums, ka gaisa kuģis atsāk esošās atļaujas izpildi, un ir devis alternatīvu atļauju, kuras saņemšanu apstiprinājusi lidojuma apkalpe.

▼B

SERA.11015 Pārtveršana

a) Izņemot gadījumus, kad pārtveršanas un eskortēšanas pakalpojumu gaisa kuģim sniedz pēc pieprasījuma, civilās aviācijas gaisa kuģa pārtveršanu regulē atbilstoši noteikumi un administratīvi norādījumi, kurus dalībvalstis izdevušas saskaņā ar Starptautisko civilās aviācijas konvenciju, un jo īpaši ar tās 3. panta d) punktu, kurā noteikts, ka *ICAO* līgumslēdzējas valstis, izdodot noteikumus saviem valsts gaisa kuģiem, pienācīgi ņem vērā civilās aviācijas gaisa kuģu navigācijas drošību.

b) Ja civilās aviācijas gaisa kuģis tiek pārtverts, tā kapteinis:

([1]) Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

▼B

1) nekavējoties izpilda pārtverošā gaisa kuģa norādījumus, vizuālos signālus interpretējot un atbildot uz tiem saskaņā ar tehniskajām prasībām S11-1. un S11-2. tabulā;

2) ja iespējams, informē atbilstošo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību;

3) cenšas nodibināt radiosakarus ar pārtverošo gaisa kuģi vai ar atbilstošo pārtveršanas vadības struktūrvienību, veicot izsaukumu avārijas frekvencē 121,5 MHz, paziņojot pārtvertā gaisa kuģa identitāti un lidojuma veidu; ja sakarus nodibināt neizdodas un ja ir iespējams, atkārto šo izsaukumu avārijas frekvencē 243 MHz;

4) ja gaisa kuģis ir aprīkots ar *SSR* transponderu, izvēlas kodu 7700 A režīmā, ja vien atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība nav devusi citus norādījumus;

5) ja gaisa kuģis aprīkots ar *ADS-B* vai *ADS-C*, izvēlas attiecīgo ārkārtas funkciju, ja tāda pieejama, ja vien atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība nav devusi citus norādījumus.

S11-1. tabula

Pārtverošā gaisa kuģa raidītie signāli un pārtvertā gaisa kuģa atbildes

Sērija	PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa signāli	Nozīme	PĀRTVERTĀ gaisa kuģa atbildes signāli	Nozīme
1	DIENĀ vai NAKTĪ – gaisa kuģa šūpošana un navigācijas uguņu (un helikopteru gadījumā nosēšanās uguņu) ieslēgšana un izslēgšana ar neregulāriem intervāliem, atrodoties nedaudz augstāk par pārtverto gaisa kuģi un tam priekšā, un parasti pa kreisi no tā (vai pa labi, ja pārtvertais gaisa kuģis ir helikopters). Kad ir saņemts apstiprinājums, lēns horizontāls pagrieziens parasti pa kreisi (vai pa labi, ja pārtvertais gaisa kuģis ir helikopters) vēlamā kursa virzienā. *1. piezīme* *Meteoroloģisko apstākļu vai reljefa dēļ pārtverošajam gaisa kuģim var būt nepieciešams mainīt 1. rindā minēto atrašanās vietu un pagriešanās virzienu.* *2. piezīme* *Ja pārtvertais gaisa kuģis nevar turēties vienā ātrumā ar pārtverošo gaisa kuģi, tad ir sagaidāms, ka pārtverošais gaisa kuģis veiks hipodromisko lidojumu shēmu un sašūpos gaisa kuģi katrreiz, palidojot garām pārtvertajam gaisa kuģim.*	Jūs esat pārtverts. Sekojiet man!	DIENĀ vai NAKTĪ – gaisa kuģa šūpošana un navigācijas uguņu mirkšķināšana ar neregulāriem intervāliem, un sekošana.	Sapratu, izpildu.
2	DIENĀ vai NAKTĪ – straujš pagriešanās manevrs no pārtvertā gaisa kuģa, kas sastāv vismaz no 90 grādu pagrieziena ar augstuma uzņemšanu, nešķērsojot pārtvertā gaisa kuģa lidojuma līniju.	Varat turpināt lidojumu!	DIENĀ vai NAKTĪ – gaisa kuģa šūpošana.	Sapratu, izpildu.

▼B

Sērija	PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa signāli	Nozīme	PĀRTVERTĀ gaisa kuģa atbildes signāli	Nozīme
3	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tāda ir) nolaišana, nosēšanās gaismu ieslēgšana un izmantojamā skrejceļa pārlidošana vai, ja pārtvertais gaisa kuģis ir helikopters, helikoptera nosēšanās zonas pārlidošana. Helikoptera gadījumā pārtverošais helikopters veic nosēšanās pieeju, paliekot lidojot blakus nosēšanās zonai.	Nosēdieties šajā lidlaukā!	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tāda ir) nolaišana, nosēšanās gaismu ieslēgšana un sekošana pārtverošajam gaisa kuģim, un, ja pēc izmantojamā skrejceļa vai helikoptera nosēšanās zonas pārlidošanas nosēšanās tiek uzskatīta par drošu, veic nosēšanos.	Sapratu, izpildu.

S11-2. tabula

Pārtvertā gaisa kuģa raidītie signāli un pārtverošā gaisa kuģa atbildes

Sērija	PĀRTVERTĀ gaisa kuģa signāli	Nozīme	PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa atbildes signāli	Nozīme
4	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tā ir) pacelšana un nosēšanās gaismu mirkšķināšana, pārlidojot izmantojamo skrejceļu vai helikoptera nosēšanās zonu augstumā, kas ir lielāks par 300 m (1 000 ft), bet nepārsniedz 600 m (2 000 ft) (helikoptera gadījumā augstumā, kas ir lielāks par 50 m (170 ft), bet nepārsniedz 100 m (330 ft)), un riņķošana virs izmantojamā skrejceļa vai helikoptera nosēšanās zonas. Ja nav iespējams ieslēgt nosēšanās ugunis, jebkuru citu iespējamo uguņu mirkšķināšana.	Jūsu norādītais lidlauks nav piemērots.	DIENĀ vai NAKTĪ – ja ir vēlams, lai pārtvertais gaisa kuģis seko pārtverošajam gaisa kuģim līdz rezerves lidlaukam, tad pārtverošais gaisa kuģis paceļ savu šasiju (ja tāda ir) un izmanto 1. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim. Ja ir nolemts atlaist pārtverto gaisa kuģi, tad pārtverošais gaisa kuģis izmanto 2. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim.	Sapratu, sekojiet man! Sapratu, varat turpināt ceļu!
5	DIENĀ vai NAKTĪ – visu iespējamo uguņu regulāra ieslēgšana un izslēgšana, tomēr tādā veidā, kas atšķiras no mirkšķināšanas.	Nav iespējams izpildīt.	DIENĀ vai NAKTĪ – izmanto 2. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim.	Sapratu.
6	DIENĀ vai NAKTĪ – visu iespējamo uguņu neregulāra mirkšķināšana.	Briesmās.	DIENĀ vai NAKTĪ – izmanto 2. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim.	Sapratu.

c) Ja norādījumi, kas saņemti pa radio no citiem avotiem, ir pretrunā ar tiem, ko ar vizuālajiem signāliem devis pārtverošais gaisa kuģis, pārtvertais gaisa kuģis pieprasa tūlītēju paskaidrojumu, turpinot ievērot pārtverošā gaisa kuģa vizuālos norādījumus.

d) Ja kādi norādījumi, kas saņemti pa radio no citiem avotiem, ir pretrunā ar tiem, kurus pa radio devis pārtverošais gaisa kuģis, pārtvertais gaisa kuģis pieprasa tūlītēju paskaidrojumu, turpinot ievērot pārtverošā gaisa kuģa dotos radio norādījumus.

e) Ja pārtveršanas laikā tiek nodibināti radiosakari, bet nav iespējams sazināties kopīgā valodā, jācenšas nodot norādījumus, norādījumu apstiprinājumu un būtisku informāciju, izmantojot frāzes un izrunu, kas norādīta S11-3. tabulā, katru frāzi pārraidot divas reizes:

▼B

S11-3. tabula

Frāzes PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa lietošanai			PĀRTVERTĀ gaisa kuģa lietojamās frāzes		
Frāze	Izruna (1)	Nozīme	Frāze	Izruna (1)	Nozīme
CALL SIGN	KOL SA-IN	Kāda ir jūsu izsaukuma zīme?	*CALL SIGN* (izsaukuma zīme) (2)	KOL SA-IN (izsaukuma zīme)	Mana izsaukuma zīme ir [izsaukuma zīme].
FOLLOW	FOL-LO	Sekojiet man!	*WILCO*	VILL-KO	►**M2** Sapratu, izpildu. ◄
DESCEND	DEE-SEND	Samaziniet augstumu, lai veiktu nosēšanos!	►**M2** —— ◄		
			CAN NOT	KANN NOTT	Nav iespējams izpildīt.
YOU LAND	YOU LAAND	Nosēdieties šajā lidlaukā!	*REPEAT*	REE-PEET	Atkārtojiet savus norādījumus!
			AM LOST	AM LOSST	Nav zināma atrašanās vieta.
PROCEED	PRO-SEED	Varat turpināt lidojumu!			
			MAYDAY	MAYDAY	Esmu briesmās!
			HIJACK (3)	HI-JACK	Esmu nolaupīts!
			LAND (vietvārds)	LAAND (vietvārds)	Nepieciešama nosēšanās [tiek minēts vietvārds].
			DESCEND	DEE-SEND	Nepieciešams samazināt augstumu.

(1) Otrajā ailē zilbes, kas jāuzsver, ir pasvītrotas.
(2) Šī norādāmā izsaukuma zīme ir zīme, ko izmanto radiosakaros ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un kas atbilst gaisa kuģa identifikācijas indeksam lidojuma plānā.
(3) Var būt apstākļi, kad nedrīkst vai nav vēlams lietot frāzi "*HIJACK*".

f) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par savā atbildības apgabalā pārtvertu gaisa kuģi, tai atbilstīgi apstākļiem jārīkojas šādi:

1) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar pārtverto gaisa kuģi, izmantojot visas pieejamās metodes, tostarp ārkārtas radiofrekvenci 121,5 MHz, ja vien sakari jau nav izveidoti;

2) pārtvertā gaisa kuģa pilots jāinformē par pārtveršanu;

3) jāizveido saziņa ar pārtveršanas vadības struktūrvienību, uzturot divvirzienu sakarus ar pārtverošo gaisa kuģi, un jāsniedz visa pieejamā informācija par pārtverto gaisa kuģi;

4) vajadzības gadījumā jāpārraida ziņojumi starp pārtverošo gaisa kuģi vai pārtveršanas vadības struktūrvienību un pārtverto gaisa kuģi;

5) cieši saskaņojot ar pārtveršanas vadības struktūrvienību, jāveic visas nepieciešamās darbības, lai gādātu par pārtvertā gaisa kuģa drošību;

6) ja šķiet, ka gaisa kuģis ir iemaldījies no blakus esošajiem lidojumu informācijas rajoniem, jāinformē gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, kas apkalpo blakus esošos lidojumu informācijas rajonus.

▼B

g) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina, ka gaisa kuģis pārtverts ārpus tās atbildības apgabala, tai atbilstīgi apstākļiem jārīkojas šādi:

1) jāinformē gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība, kas apkalpo gaisa telpu, kurā notiek pārtveršana, un jāsniedz šai struktūrvienībai visa pieejamā informācija, kas palīdzēs identificēt gaisa kuģi, un jālūdz rīkoties atbilstīgi f) apakšpunkta noteikumiem;

2) jāpārraida ziņojumi starp pārtverto gaisa kuģi un attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, pārtveršanas vadības struktūrvienību vai pārtverošo gaisa kuģi.

12. SADAĻA

Ar meteoroloģiju saistīti pakalpojumi – Novērojumi no gaisa kuģa un ziņojumu sniegšana, izmantojot balss sakarus

SERA.12001 Gaisa kuģa novērojumu veidi

a) Visos gaisa kuģa lidojuma posmos jāveic šādi novērojumi:

1) īpašie novērojumi no gaisa kuģa; un

2) citi neikdienišķi novērojumi no gaisa kuģa.

SERA.12005 Īpašie novērojumi no gaisa kuģa

a) No visiem gaisa kuģiem veic īpašos novērojumus un ziņo ikreiz, kad rodas vai tiek novēroti šādi apstākļi:

1) vidēja vai stipra turbulence; vai

2) mērena vai strauja apledošana; vai

3) stiprs kalnu vilnis; vai

4) pērkona negaiss bez krusas, grūti pamanāms, nenoteiktas formas, plašs vai brāzmains; vai

5) pērkona negaiss ar krusu, grūti pamanāms, nenoteiktas formas, plašs vai brāzmains; vai

6) stipra putekļu vētra vai stipra smilšu vētra; vai

7) vulkānisko pelnu mākonis; vai

▼M4

8) vulkāniska aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums; vai

9) bremzēšana uz skrejceļa nenorit tik labi, kā ziņots.

▼B

b) Kompetentās iestādes pēc nepieciešamības nosaka citus apstākļus, par kuriem pēc saskaršanās ar tiem vai to novērošanas ziņo no gaisa kuģiem.

▼M2

c) Lidojuma apkalpes sagatavo ziņojumus, izmantojot veidlapas, kas pamatojas uz 5. papildinājuma A punktā norādīto veidlapas *AIREP SPECIAL* paraugu. Šie ziņojumi atbilst 5. papildinājuma 2. punktā sīki izklāstītajiem ziņošanas norādījumiem.

1) Šā pielikuma 5. papildinājumā sīki izklāstītos norādījumus, tostarp ziņojumu formātus un frazeoloģiju, lidojuma apkalpes izmanto, nosūtot ziņojumus no gaisa kuģa, un *ATS* struktūrvienības izmanto, pārsūtot šādus ziņojumus.

2) Īpašos ziņojumus no gaisa kuģa, kuri ietver vulkāniskās aktivitātes novērojumus, reģistrē veidlapā "Īpašais ziņojums no gaisa kuģa par vulkānisko aktivitāti". Veidlapas, kuras pamatojas uz 5. papildinājuma B punktā norādīto veidlapas "Īpašais ziņojums no gaisa kuģa par vulkānisko aktivitāti" paraugu, izsniedz lidojuma apkalpēm, kas veic lidojumus maršrutos, kurus var ietekmēt vulkānisko pelnu mākoņi.

▼B

SERA.12010 Citi neikdienišķi novērojumi no gaisa kuģa

Ja radušies citi meteoroloģiskie apstākļi, kas nav minēti SERA.12005. punkta a) apakšpunktā, piemēram, vēja pretestība, un gaisa kuģa kapteinis uzskata, ka tie varētu ietekmēt drošību vai ievērojami pasliktināt citu gaisa kuģu ekspluatācijas efektivitāti, gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz informē attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību.

SERA.12015 Gaisa kuģa novērojumu ziņošana, izmantojot balss sakarus

a) Novērojumus no gaisa kuģa ziņo lidojuma laikā tad, kad tiek veikts novērojums, vai iespējami drīz.

b) Novērojumus no gaisa kuģa paziņo kā ziņojumus no gaisa kuģa, un tiem jāatbilst 5. papildinājumā norādītajām tehniskajām specifikācijām.

SERA.12020 Gaisa kuģu ziņojumu apmaiņa

a) *ATS* struktūrvienības īpašos un neikdienišķos ziņojumus no gaisa kuģa iespējami drīz nosūta:

1) citiem gaisa kuģiem, uz kuriem tas attiecas;

▼M2

2) attiecīgajam meteoroloģiskās novērošanas dienestam (*MWO*) saskaņā ar 5. papildinājuma 3. punktu; un

▼B

3) citām *ATS* struktūrvienībām, uz kurām tas attiecas.

b) Pārraides uz gaisa kuģi atkārto tik bieži un turpina tik ilgi, kā noteikusi attiecīgā *ATS* struktūrvienība.

▼M2

13. SADAĻA

SSR transponders

SERA.13001 *SSR* transpondera izmantošana

a) Ja gaisa kuģī ir izmantošanai derīgs *SSR* transponders, pilots darbina transponderu visu lidojuma laiku neatkarīgi no tā, vai gaisa kuģis atrodas gaisa telpā, kurā *SSR* izmanto *ATS* vajadzībām, vai ārpus tās.

b) Piloti neizmanto raksturiezīmi *IDENT*, ja vien to nepieprasa *ATS*.

c) Izņemot lidojumus gaisa telpā, kurā kompetentā iestāde noteikusi obligātu transpondera izmantošanu, uz gaisa kuģiem ar nepietiekamu elektroapgādi neattiecas prasība darbināt transponderu visu laiku.

SERA.13005 *SSR* transpondera A režīma kodu iestatīšana

a) Lai norādītu, ka gaisa kuģis nonācis konkrētā ārkārtas situācijā, ar *SSR* aprīkota gaisa kuģa pilots:

1) izvēlas kodu 7700, lai norādītu uz ārkārtas stāvokli, ja vien *ATC* nav iepriekš likusi pilotam izmantot transponderu ar konkrētu kodu. Otrajā gadījumā pilots tomēr var izvēlēties kodu 7700, ja ir īpašs iemesls uzskatīt, ka tā būtu vispiemērotākā rīcība;

2) izvēlas kodu 7600, lai norādītu uz radiosakaru atteici;

▼M2

3) cenšas izvēlēties kodu 7500, lai norādītu uz nelikumīgu iejaukšanos. Ja apstākļi to prasa, tā vietā šādā situācijā izmanto kodu 7700.

b) Izņemot a) apakšpunktā norādītos gadījumus, pilots:

1) izvēlas kodus atbilstoši *ATS* struktūrvienības norādījumiem; vai

2) ja *ATS* struktūrvienība nav devusi norādījumus par kodu iestatīšanu, izvēlas kodu 2000 vai citu kompetentās iestādes noteiktu kodu; vai

3) ja gaisa satiksmes pakalpojumi netiek saņemti, izvēlas kodu 7000, lai uzlabotu attiecīgi aprīkotu gaisa kuģu konstatēšanu, ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi.

c) Ja tiek konstatēts, ka stāvokļa displejā parādītais kods atšķiras no gaisa kuģim piešķirtā koda:

1) pilotam lūdz apstiprināt kodu, ko pilots izvēlējies, un, ja apstākļi to prasa, labot izvēli, izvēloties pareizo kodu; un

2) ja atšķirība starp piešķirto un displejā parādīto kodu saglabājas, pilotam var lūgt apturēt gaisa kuģa transpondera darbību. Attiecīgi informē nākamo dispečera darba vietu un visas citas ietekmētās struktūrvienības, kas *ATS* sniegšanai izmanto *SSR* un/vai multilaterāciju (*MLAT*).

SERA.13010 No barometriskā augstuma atvasināta informācija

a) Ja gaisa kuģī ir izmantošanai derīgs C režīma aprīkojums, pilotam tas pastāvīgi jādarbina šajā režīmā, ja vien *ATC* nav noteikusi citādi.

▼M4

b) Ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi, no barometriskā augstuma atvasināto informāciju par lidojuma līmeni vismaz vienu reizi pārbauda katra attiecīgi aprīkota *ATS* struktūrvienība tad, kad tiek nodibināts sākotnējais kontakts ar attiecīgo gaisa kuģi vai, ja tas nav izdarāms, iespējami drīz pēc tam.

▼M2

SERA.13015 *SSR* transpondera S režīma gaisa kuģa identifikācijas iestatījums

a) Gaisa kuģis, kurā ir S režīma aprīkojums ar gaisa kuģa identifikācijas raksturiezīmi, pārraida gaisa kuģa identifikāciju, kā noteikts *ICAO* lidojuma plāna 7. pozīcijā, vai, ja lidojuma plāns nav iesniegts, gaisa kuģa reģistrācijas informāciju.

b) Ja tiek konstatēts, ka stāvokļa displejā parādītā gaisa kuģa identifikācija, ko pārraidījis gaisa kuģis, kurā ir S režīma aprīkojums, atšķiras no identifikācijas, kas tika gaidīta no šā gaisa kuģa, pilotam lūdz apstiprināt identifikāciju un vajadzības gadījumā ievadīt pareizo gaisa kuģa identifikāciju.

c) Ja pēc tam, kad pilots apstiprinājis, ka S režīma identifikācijas raksturiezīmē iestatīta pareizā gaisa kuģa identifikācija, atšķirība joprojām pastāv, dispečers rīkojas šādi:

1) informē pilotu par to, ka atšķirība joprojām pastāv;

2) ja iespējams, koriģē zīmi, kura stāvokļa displejā parāda gaisa kuģa identifikāciju; un

▼M2

3) informē nākamo dispečera darba vietu un visas citas ietekmētās struktūrvienības, kuras identifikācijas vajadzībām izmanto S režīmu, par to, ka gaisa kuģa pārraidītā gaisa kuģa identifikācija ir kļūdaina.

SERA.13020 *SSR* transpondera atteice gadījumā, kad gaisa kuģī obligāti jābūt funkcionējošam transponderam

a) Ja transpondera atteice notikusi pēc izlidošanas, *ATC* struktūrvienības cenšas nodrošināt lidojuma turpināšanu līdz galamērķa lidlaukam saskaņā ar lidojuma plānu. Tomēr pilotiem var būt nepieciešams ievērot īpašus ierobežojumus.

b) Ja transpondera atteice notikusi pirms izlidošanas un tā funkcionēšanu nav iespējams atjaunot, piloti:

1) iespējami drīz informē *ATS*, vēlams, pirms lidojuma plāna iesniegšanas;

2) *ICAO* lidojuma plāna veidlapas 10. pozīcijā attiecībā uz *SSR* norāda rakstzīmi "N", ja transponders ir pilnīgi nederīgs izmantošanai, vai transpondera daļējas atteices gadījumā norāda rakstzīmi, kas atbilst atlikušajai transpondera funkcionalitātei; un

3) izpilda jebkādu publicētu procedūru, lai pieprasītu atbrīvojumu no prasības, ka gaisa kuģī jābūt funkcionējošam *SSR* transponderam.

14. SADAĻA

Balss sakaru procedūras

SERA.14001 Vispārīgi noteikumi

Standarta frāzes izmantojamas visās situācijās, kurām tās ir noteiktas. Vienkāršu valodu izmanto tikai tad, kad ar standarta frāzēm nav iespējams nodrošināt nodomātā ziņojuma pārraidi.

SERA.14005 Ziņojumu kategorijas

a) Aeronavigācijas mobilo sakaru dienesta apstrādāto ziņojumu kategorijas un sakaru nodibināšanas un ziņojumu pārraides prioritārā secība atbilst S14-1. tabulai.

S14-1. tabula

Ziņojuma kategorija un radiotelefonijas signālu prioritārā secība	Radiotelefonijas signāls
a) Briesmu signāli, briesmu ziņojumi un briesmu sakaru plūsma	**MAYDAY**
b) Steidzamības ziņojumi, tostarp ziņojumi, pirms kuriem tiek pārraidīts sanitārā transporta signāls	**PAN PAN** *vai* **PAN PAN MEDICAL**
c) Saziņa saistībā ar virziena noteikšanu	—
d) Lidojumu drošības ziņojumi	—
e) Meteoroloģiskie ziņojumi	—
f) Lidojumu regularitātes ziņojumi	—

b) Briesmu ziņojumus un briesmu sakaru plūsmu apstrādā saskaņā ar SERA.14095. punkta noteikumiem.

▼M2

c) Steidzamības ziņojumus un steidzamības sakaru plūsmu tostarp ziņojumus, pirms kuriem tiek pārraidīts sanitārā transporta signāls, apstrādā saskaņā ar SERA.14095. punkta noteikumiem.

SERA.14010 Lidojumu drošības ziņojumi

Lidojumu drošības ziņojumi ir šādi:

a) kustības un vadības ziņojumi;

b) gaisa kuģa ekspluatanta vai gaisa kuģa ziņojumi, kas nepastarpināti attiecas uz lidojumā esošu gaisa kuģi;

c) meteoroloģiski ieteikumi, kas nepastarpināti attiecas uz lidojumā esošu gaisa kuģi vai gaisa kuģi, kas gatavojas izlidot (paziņoti individuāli vai apraidē);

d) citi ziņojumi, kas attiecas uz lidojumā esošu gaisa kuģi vai gaisa kuģi, kas gatavojas izlidot.

SERA.14015 Sakaros "gaiss–zeme" izmantojamā valoda

a) Radiotelefonijas sakari "gaiss–zeme" notiek angļu valodā vai valodā, ko parasti izmanto zemes stacija.

b) Angļu valoda pēc jebkura gaisa kuģa pieprasījuma ir pieejama visās zemes stacijās, kuras apkalpo noteiktos lidlaukus un maršrutus, ko izmanto starptautisku gaisa pārvadājumu veikšanai. Ja vien kompetentā iestāde konkrētos gadījumos nav noteikusi citādi, angļu valodu sakariem starp *ATS* struktūrvienību un gaisa kuģi izmanto lidlaukos, kuros notiek vairāk nekā 50 000 starptautisku *IFR* pārvadājumu gadā. Dalībvalstis, kurās šīs regulas spēkā stāšanās dienā angļu valoda nav vienīgā valoda, ko izmanto sakariem starp *ATS* struktūrvienību un gaisa kuģi šādos lidlaukos, var pieņemt lēmumu nepiemērot prasību izmantot angļu valodu un attiecīgi informē Komisiju. Šādā gadījumā minētās dalībvalstis ne vēlāk kā līdz 2017. gada 31. decembrim veic pētījumu par iespēju pieprasīt angļu valodas izmantošanu sakariem starp *ATS* struktūrvienību un gaisa kuģi minētajos lidlaukos drošības apsvērumu dēļ, lai novērstu gaisa kuģu uzbraukšanu uz aizņemta skrejceļa vai citus drošības apdraudējumus, vienlaikus ņemot vērā Savienības un valsts tiesību aktu piemērojamos noteikumus par valodu izmantošanu. Dalībvalstis publisko šo pētījumu un tā secinājumus dara zināmus Aģentūrai un Komisijai.

c) Konkrētā zemes stacijā pieejamās valodas ir iekļautas Aeronavigācijas informatīvajās publikācijās un citos aeronavigācijas informatīvajos izdevumos par šādām iekārtām.

SERA.14020 Vārdu nosaukšana pa burtiem radiotelefonijā

Ja radiotelefonijā nosauc pa burtiem personvārdus, dienestu abreviatūras un vārdus, kuru pareizrakstība ir neskaidra, izmanto S14-2. tabulā norādīto alfabētu.

S14-2. tabula

Radiotelefonijas alfabēts vārdu nosaukšanai pa burtiem

Burts	Vārds	Aptuvena izruna (atveidojums latīņu alfabēta burtiem)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *vai* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼**M2**

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

Aptuvenajā atveidojumā latīņu alfabēta burtiem zilbes, uz kurām liekams uzsvars, ir pasvītrotas.

SERA.14025 Principi, kas reglamentē tādu *ATS* maršrutu identifikāciju, kas nav standarta izlidošanas un ielidošanas maršruti

a) *ATS* maršruta apzīmējumu izmantošana sakaros

1) Balss sakaros apzīmējuma pamatburtu izrunā atbilstoši S14-2. tabulā noteiktajam alfabētam vārdu nosaukšanai pa burtiem.

2) Ja tiek izmantots prefikss K, U vai S, balss sakaros to izrunā šādi:

i) *K* – KOPTER

ii) *U* – UPPER

iii) *S* – SUPERSONIC

b) Vārdu “kopter” izrunā kā vārdā “helicopter” angļu valodā un vārdus “upper” un “supersonic” izrunā kā angļu valodā.

▼M2

SERA.14026 Nozīmīgie punkti

Balss sakaros atsaucoties uz nozīmīgo punktu, parasti izmanto vārdu vienkāršā valodā, lai apzīmētu nozīmīgos punktus, kuri ir radionavigācijas līdzekļa atrašanās vieta, vai unikālu izrunājamu piecu burtu kodu, lai apzīmētu nozīmīgos punktus, kuri nav radionavigācijas līdzekļa atrašanās vieta. Ja radionavigācijas līdzekļa atrašanās vietas apzīmēšanai neizmanto vārdu vienkāršā valodā, to aizstāj ar kodētu apzīmējumu, kuru balss sakaros izrunā atbilstoši alfabētam vārdu nosaukšanai pa burtiem.

SERA.14030 Apzīmējumu izmantošana standarta instrumentālās izlidošanas un ielidošanas maršrutos

Balss sakariem standarta instrumentālās izlidošanas un ielidošanas maršrutos izmanto apzīmējumu vienkāršā valodā.

SERA.14035 Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā

a) Skaitļu pārraidīšana

1) Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu gaisa kuģa izsaukuma kodu, kursu, skrejceļu, vēja virzienu un ātrumu, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi.

i) Lidojuma līmeņus pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumu, kad lidojuma līmenis izteikts veselos simtos.

ii) Altimetra iestatījumu pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumu, kad iestatījums ir 1 000 hPa, ko pārraida kā "ONE THOUSAND" ("VIENS TŪKSTOTIS").

iii) Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu transpondera kodus, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumus, kad transpondera kods izteikts veselos tūkstošos, un šādos gadījumos informāciju pārraida, izrunājot ciparu, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un pēc tā vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI").

2) Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu informāciju, kura nav norādīta a) apakšpunkta 1. punktā, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumus, kad visus skaitļus, kuri izteikti veselos simtos un veselos tūkstošos, pārraida, izrunājot katru ciparu skaitlī, kas apzīmē simtu vai tūkstošu skaitu, un pēc tam attiecīgi vārdu "HUNDRED" ("SIMTI") vai "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"). Tūkstošu un veselu simtu kombinācijas pārraida, izrunājot katru ciparu skaitlī, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"), un pēc tam simtu skaitu un vārdu "HUNDRED" ("SIMTI").

3) Gadījumos, kad nepieciešams precizēt skaitli, kas pārraidīts kā veseli tūkstoši un/vai veseli simti, skaitli pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi.

4) Kad informāciju par relatīvo azimutu uz objektu vai satiksmi pa konfliktējošu trajektoriju sniedz, atsaucoties uz pulksteņa ciparnīcu ar 12 stundu atzīmēm, informāciju norāda, ciparus izrunājot kopā, piemēram, "TEN O'CLOCK" ("UZ DESMITIEM") vai "ELEVEN O'CLOCK" ("UZ VIENPADSMITIEM").

5) Decimāldaļskaitļus pārraida, kā noteikts a) apakšpunkta 1. punktā, decimālkomata vietu pareizā secībā norādot ar vārdu "DECIMAL".

6) Lai ļoti augstas frekvences (*VHF*) radiotelefonijas sakaros norādītu raidītāja kanālu, izmanto visus sešus skaitliskā apzīmējuma ciparus, izņemot gadījumus, kad gan piektais, gan sestais cipars ir nulle, un šādos gadījumos izmanto tikai pirmos četrus ciparus.

▼M2

SERA.14040 Skaitļu izrunāšana

Ja saziņai izmanto angļu valodu, skaitļus pārraida, izmantojot S14-3. tabulā norādīto izrunu.

S14-3. tabula

Cipars vai skaitļa daļa	Izruna
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Pārraides metode

a) Pārraides veic, izsakoties īsi, normālā runas intonācijā.

b) Radiotelefonijas sakaros attiecīgā gadījumā izmanto šādus vārdus un frāzes S14-4. tabulā norādītajā nozīmē.

S14-4. tabula

Frāze	Nozīme
ACKNOWLEDGE	“Ziņojiet, ka esat saņēmis un sapratis šo ziņojumu.”
AFFIRM	“Jā.”
APPROVED	“Ir dota atļauja veikt ierosināto darbību.”
BREAK	“Ar šo es norādu atdalījumu starp ziņojuma daļām.”
BREAK BREAK	“Ar šo es norādu atdalījumu starp ziņojumiem, kas tiek pārraidīti dažādiem gaisa kuģiem intensīvas gaisa satiksmes apstākļos.”
CANCEL	“Atceļu iepriekš pārraidīto atļauju.”

▼**M2**

Frāze	Nozīme
CHECK	“Sistēmas vai procedūras pārbaude.”
CLEARED	“Atļauju turpināt saskaņā ar norādītajiem nosacījumiem.”
CONFIRM	“Lūdzu apstiprināt: (*atļauju, norādījumus, darbību, informāciju*).”
CONTACT	“Nodibināt sakarus ar …”
CORRECT	“Pareizi” vai “Precīzi”.
CORRECTION	“Šajā pārraidē (*vai* norādītajā ziņojumā) ieviesusies kļūda. Pareizais variants ir šāds …”
DISREGARD	“Neņemiet vērā.”
HOW DO YOU READ	“Vai mana pārraide ir saprotama?” (sk. SERA.14070. punkta c) apakšpunktu)
I SAY AGAIN	“Atkārtoju skaidrības labad vai, lai uzsvērtu.”
MAINTAIN	“Turpiniet saskaņā ar norādītajiem nosacījumiem” vai burtiskā nozīmē.
MONITOR	“Klausieties (frekvenci).”
NEGATIVE	“Nē” *vai* “Atļauja nav dota”, *vai* “Nepareizi”, *vai* “Nav iespējams”.
OVER	“Beidzu pārraidi un gaidu jūsu atbildi.”
OUT	“Beidzu pārraižu apmaiņu, atbildi negaidu.”
READ BACK	“Atkārtojiet man visu ziņojumu vai noteiktu daļu tieši tā, kā to saņēmāt.”
RECLEARED	“Ir mainīta pēdējā Jums dotā atļauja, un šī jaunā atļauja aizstāj Jūsu iepriekšējo atļauju vai tās daļu.”
REPORT	“Nosūtiet man šādu informāciju …”
REQUEST	“Es vēlētos uzzināt …” *vai* “Vēlos iegūt …”.
ROGER	“Saņēmu visu Jūsu pēdējo pārraidi.”
SAY AGAIN	“Atkārtojiet visu Jūsu pēdējo pārraidi vai šādu tās daļu.”
SPEAK SLOWER	“Samaziniet Jūsu runas tempu.”
STANDBY	“Gaidiet un es Jūs izsaukšu.”
UNABLE	“Es nevaru izpildīt Jūsu lūgumu, norādījumu vai atļauju.”

▼M2

Frāze	Nozīme
WILCO	*(Saīsinājums no "will comply")* "Sapratu Jūsu ziņojumu un izpildīšu."
WORDS TWICE	a) *Kā pieprasījums*: "Sakari ir slikti. Lūdzu, atkārtojiet katru vārdu vai vārdu grupu divreiz." b) *Kā informācija*: "Tā kā sakari ir slikti, katrs vārds vai vārdu grupa šajā ziņojumā tiks atkārtoti divreiz."

SERA.14050 Radiotelefonijas izsaukuma kodi gaisa kuģiem

a) Pilni izsaukuma kodi

Gaisa kuģa radiotelefonijas izsaukuma kods ir viens no šāda tipa kodiem:

1) a) tipa kods – rakstzīmes atbilst gaisa kuģa reģistrācijas zīmei; vai

2) b) tipa kods – gaisa kuģa ekspluatanta telefonijas apzīmējums un pēc tā gaisa kuģa reģistrācijas zīmes pēdējās četras rakstzīmes;

3) c) tipa kods – gaisa kuģa ekspluatanta telefonijas apzīmējums un pēc tā lidojuma identifikators.

b) Saīsināti izsaukuma kodi

SERA.14055. punkta c) apakšpunktā noteiktajos apstākļos a) apakšpunktā norādītos gaisa kuģa radiotelefonijas izsaukuma kodus, izņemot c) tipa kodus, drīkst saīsināt. Saīsinātie izsaukuma kodi ir šāda veida kodi:

1) a) tipa kods – reģistrācijas zīmes pirmā rakstzīme un vismaz pēdējās divas izsaukuma koda rakstzīmes;

2) b) tipa kods – gaisa kuģa ekspluatanta telefonijas apzīmējums un pēc tā vismaz pēdējās divas izsaukuma koda rakstzīmes;

3) c) tipa kods – netiek saīsināts.

SERA.14055 Radiotelefonijas procedūras

a) Gaisa kuģis lidojuma laikā nemaina sava radiotelefonijas izsaukuma koda tipu, izņemot gadījumus, kad tas notiek īslaicīgi, izpildot *ATC* struktūrvienības norādījumus drošības interesēs. Izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams drošības apsvērumu dēļ, pārraides gaisa kuģim neveic pacelšanās laikā, pieejas beigu posma pēdējā daļā vai nosēšanās izskrējiena laikā.

b) Radiotelefonijas sakaru nodibināšana

1) Nodibinot sakarus, vienmēr izmanto radiotelefonijas pilnos izsaukuma kodus. Gaisa kuģis, nodibinot sakarus, izsaukumu sāk ar izsaucamās stacijas apzīmējumu un pēc tam – izsaucošās stacijas apzīmējumu.

2) Atbildot uz minētajiem izsaukumiem, izmanto izsaucošās stacijas izsaukuma kodu un pēc tam – atbildošās stacijas izsaukuma kodu, un to uzskata par aicinājumu izsaucošajai stacijai turpināt pārraidi. Pārsūtot saziņu tajā pašā *ATS* struktūrvienībā, *ATS* struktūrvienības izsaukuma kodu var izlaist, ja to atļāvusi kompetentā iestāde.

▼M2

3) Ja ir vēlme nodibināt kontaktu, sakari sākas ar izsaukumu un atbildi, izņemot gadījumus, kad ir droša pārliecība, ka izsaucamā stacija saņems izsaukumu, un šādos gadījumos izsaucošā stacija var pārraidīt ziņojumu, negaidot atbildi no izsaucamās stacijas.

c) Radiotelefonijas sakaru turpināšana

1) SERA.14050. punkta b) apakšpunktā norādītos saīsinātos radiotelefonijas izsaukuma kodus izmanto tikai pēc tam, kad ir nodibināti apmierinoši sakari, un ar nosacījumu, ka nevar rasties pārpratumi. Gaisa kuģis savu saīsināto izsaukuma kodu izmanto tikai pēc tam, kad aeronavigācijas stacija pie tā vērsusies šādā veidā.

2) Dodot *ATC* atļaujas un atkārtojot šādas atļaujas, dispečeri un piloti vienmēr pievieno tā gaisa kuģa izsaukuma kodu, uz kuru atļauja attiecas. Citos gadījumos pēc kontakta nodibināšanas līdz kontakta pārtraukšanai ir atļauti nepārtraukti divvirzienu sakari bez turpmākas identifikācijas vai izsaukuma.

SERA.14060 *VHF* sakaru pārsūtīšana

a) Attiecīgā *ATS* struktūrvienība iesaka gaisa kuģim pāriet no vienas radiofrekvences uz citu atbilstoši saskaņotajai procedūrai. Ja šāda ieteikuma nav, gaisa kuģis pirms pāriešanas uz citu radiofrekvenci informē *ATS* struktūrvienību.

b) Nodibinot sākotnējo kontaktu *VHF* frekvencē vai pametot *VHF* frekvenci, gaisa kuģis pārraida šādu informāciju tā, kā var būt noteicis par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais *ANSP* un apstiprinājusi kompetentā iestāde.

SERA.14065 Radiotelefonijas procedūras balss sakaru “gaiss–zeme” kanālu pārslēgšanai

a) Izņemot gadījumus, kad par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais *ANSP* ir noteicis citādi un ir saņemts attiecīgs kompetentās iestādes apstiprinājums, sākotnējais izsaukums, ko *ATS* struktūrvienībai pārraida pēc balss sakaru “gaiss–zeme” kanāla maiņas, ietver šādus elementus:

1) izsaucamās *ATS* struktūrvienības apzīmējumu;

2) izsaukuma kodu un spēcīgas pēcstrūklas turbulences kategorijas gaisa kuģiem vārdu “Heavy” vai “Super”, ja kompetentā iestāde attiecīgo gaisa kuģi ietvērusi šādā kategorijā;

3) līmeni, norādot arī līmeni, caur kuru virzās gaisa kuģis, un atļauto lidojuma līmeni, ja gaisa kuģis nelido atļautajā līmenī;

4) ātrumu, ja to norādījusi *ATC*; un

5) papildu elementus, ko pieprasījis par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais *ANSP* un apstiprinājusi kompetentā iestāde.

b) Piloti informāciju par līmeni sniedz, noapaļojot līdz tuvākajiem pilniem 30 metriem vai 100 pēdām atbilstoši pilota altimetra rādījumiem.

c) Sākotnējais izsaukums, ko pārraida lidlauka vadības tornim

Ja gaisa kuģim tiek sniegti lidlauka vadības pakalpojumi, sākotnējais izsaukums ietver:

1) izsaucamās *ATS* struktūrvienības apzīmējumu;

2) izsaukuma kodu un spēcīgas pēcstrūklas turbulences kategorijas gaisa kuģiem vārdu “Heavy” vai “Super”, ja kompetentā iestāde attiecīgo gaisa kuģi ietvērusi šādā kategorijā;

▼M2

3) atrašanās vietu; un

4) papildu elementus, ko pieprasījis par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais *ANSP* un apstiprinājusi kompetentā iestāde.

SERA.14070 Testēšanas procedūras

a) Testa pārraide ir šāda:

1) izsaucamās stacijas identifikācija;

2) izsaucošās stacijas identifikācija;

3) vārdi "RADIO CHECK";

4) izmantotā frekvence.

b) Atbilde uz testa pārraidi ir šāda:

1) testu pieprasošās stacijas identifikācija;

2) atbildošās stacijas identifikācija;

3) informācija par testa pārraidi pieprasošās stacijas pārraides saprotamību.

c) Testēšanā izmanto šādu pārraides saprotamības gradāciju:

Saprotamības gradācija:

1) *1* nav saprotama

2) *2* saprotama laiku pa laikam

3) *3* saprotama, bet ar grūtībām

4) *4* saprotama

5) *5* pilnīgi saprotama

SERA.14075 Ziņojumu apmaiņa

a) Ziņojumi ir kodolīgi un nepārprotami, un tajos, kad vien iespējams, izmanto standarta frāzes.

1) Gaisa kuģa pārraidītā paziņojumā par ziņojuma saņemšanu ietver attiecīgā gaisa kuģa izsaukuma kodu.

2) Ja *ATS* struktūrvienība pārraida gaisa kuģim paziņojumu par saņemšanu, tajā ietver gaisa kuģa izsaukuma kodu un pēc tā vajadzības gadījumā – *ATS* struktūrvienības izsaukuma kodu.

b) Sarunas beigas

Sarunu pa radiotelefonu beidz uztverošā *ATS* struktūrvienība vai gaisa kuģis, izmantojot savu izsaukuma kodu.

c) Labojumi un atkārtojumi

1) Ja pārraidē ir pieļauta kļūda, izmanto vārdu "CORRECTION", atkārto pēdējo pareizo grupu vai frāzi un tad pārraida pareizo variantu.

2) Ja labojumu vislabāk var izdarīt, atkārtojot visu ziņojumu, pirms tam, kad ziņojumu pārraida otro reizi, izmanto frāzi "CORRECTION, I SAY AGAIN".

3) Ja uztverošā stacija šaubās par saņemtā ziņojuma pareizību, tā pieprasa atkārtot visu ziņojumu vai tā daļu.

▼M2

4) Ja tiek pieprasīts atkārtot visu ziņojumu, izmanto frāzi “SAY AGAIN”. Ja tiek pieprasīts atkārtot ziņojuma daļu, izmanto frāzi “SAY AGAIN ALL BEFORE … (pirmais sekmīgi uztvertais vārds)”; vai “SAY AGAIN … (vārds pirms iztrūkstošās daļas) TO … (vārds pēc iztrūkstošās daļas)”; vai “SAY AGAIN ALL AFTER … (pēdējais sekmīgi uztvertais vārds).”

d) Ja, pārbaudot atkārtojuma pareizību, tiek konstatēti kļūdaini vienumi, atkārtojuma noslēgumā pārraida frāzi “NEGATIVE I SAY AGAIN” un pēc tam – attiecīgo vienumu pareizo variantu.

SERA.14080 Sakaru klausīšanās/Darba laiks

a) Lidojuma laikā gaisa kuģis veic klausīšanos, kā noteikusi kompetentā iestāde, un, izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams drošības apsvērumu dēļ, nepārtrauc klausīšanos, par to neinformējis attiecīgo *ATS* struktūrvienību.

1) Gaisa kuģis ilgos lidojumos pāri ūdenim vai lidojumos pāri noteiktiem rajoniem, kad gaisa kuģī obligāti jābūt avārijas vietas noteicējraidītājam (*ELT*), nepārtraukti klausās *VHF* avārijas frekvenci 121,5 MHz, izņemot tos laika posmus, kad gaisa kuģis uztur sakarus citos *VHF* kanālos vai kad gaisa kuģa aprīkojuma ierobežojumi vai pilotu kabīnē veicamie pienākumi neļauj vienlaicīgi klausīties divus kanālus.

2) Gaisa kuģis nepārtraukti klausās *VHF* avārijas frekvenci 121,5 MHz rajonos vai maršrutos, kuros ir iespējama gaisa kuģa pārtveršana vai pastāv citas bīstamas situācijas, ja šādu prasību ir noteikusi kompetentā iestāde.

b) Aeronavigācijas stacijas nepārtraukti klausās *VHF* avārijas kanālu 121,5 MHz to struktūrvienību darba laikā, kurās tas ir uzstādīts. Ja divas vai vairākas šādas stacijas atrodas vienuviet, prasību uzskata par izpildītu, ja frekvences 121,5 MHz klausīšanās tiek nodrošināta vienā no tām.

c) Ja gaisa kuģim vai *ATS* struktūrvienībai kāda iemesla dēļ jāpārtrauc šī darbība, gaisa kuģis vai *ATS* struktūrvienība, ja iespējams, attiecīgi informē citas iesaistītās stacijas, norādot laiku, kad paredzēts atsākt šo darbību. Kad darbība ir atsākta, attiecīgi informē citas iesaistītās stacijas. Ja darbības pārtraukums jāturpina ilgāk par sākotnējā paziņojumā norādīto laiku, pārskatīto darbības atsākšanas laiku, ja iespējams, pārraida pirmajā paziņojumā norādītajā laikā vai iespējami tuvu tam.

SERA.14085 Raidīšana “aklajā” režīmā

a) Ja gaisa kuģim neizdodas nodibināt kontaktu noteiktajā kanālā, iepriekšējā izmantotajā kanālā vai citā kanālā, kas atbilst maršrutam, un ja, izmantojot visus pieejamos līdzekļus, neizdodas nodibināt sakarus ar attiecīgo *ATS* struktūrvienību, citu *ATS* struktūrvienību vai citu gaisa kuģi, gaisa kuģis divreiz pārraida ziņojumu noteiktajā(-os) kanālā(-os), pirms tam pārraidot frāzi “TRANSMITTING BLIND”, un vajadzības gadījumā norāda adresātu(-us), kam ziņojums domāts.

b) Ja gaisa kuģim neizdodas nodibināt sakarus uztvērēja atteices dēļ, tas izmantotajā kanālā pārraida ziņojumus plānotajos laikos vai atrašanās vietās, pirms tam pārraidot frāzi “TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”. Gaisa kuģis:

1) pārraida plānoto ziņojumu un pēc tam to pilnībā atkārto;

2) paziņo nākamās plānotās pārraides laiku;

▼M2

3) ja tam sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus, pārraida informāciju par gaisa kuģa kapteiņa nodomu attiecībā uz lidojuma turpināšanu.

SERA.14087 Retranslācijas sakaru metodes izmantošana

a) Ja *ATS* struktūrvienībai pēc izsaukumiem frekvencēs, kuras gaisa kuģim būtu bijis jāklausās, nav izdevies nodibināt kontaktu ar gaisa kuģi, *ATS* struktūrvienība:

1) lūdz citām *ATS* struktūrvienībām sniegt palīdzību, izsaucot gaisa kuģi un retranslējot sakaru plūsmu, ja tas ir nepieciešams; un

2) lūdz maršrutā esošiem gaisa kuģiem mēģināt nodibināt sakarus ar attiecīgo gaisa kuģi un retranslēt sakaru plūsmu, ja tas ir nepieciešams.

b) Šā punkta a) apakšpunkta noteikumus piemēro arī:

1) pēc attiecīgās *ATS* struktūrvienības pieprasījuma;

2) ja gaidāmais ziņojums no gaisa kuģa nav saņemts tik ilgā laika posmā, ka rodas aizdomas par sakaru atteices rašanos.

SERA.14090 Īpašas sakaru procedūras

a) Transportlīdzekļu kustība

Frāzes, ko izmanto, lai vadītu transportlīdzekļu (izņemot vilcējtraktorus) kustību manevrēšanas teritorijā, ir tās pašas frāzes, ko izmanto, lai vadītu gaisa kuģu kustību, izņemot manevrēšanas norādījumus, kuros vārdu "TAXI" aizstāj ar vārdu "PROCEED" sakaros ar transportlīdzekļiem.

b) Gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi

Gaisa satiksmes konsultatīvais dienests nedod "atļaujas", bet sniedz tikai "konsultatīvu informāciju", un tas izmanto vārdus "advise" ("iesaku") vai "suggest" ("ierosinu"), kad gaisa kuģim iesaka veikt kādu darbību.

c) Spēcīgas pēcstrūklas turbulences kategorijas norāde

1) Spēcīgas pēcstrūklas turbulences kategorijas gaisa kuģiem vārdu "Heavy" norāda tūlīt pēc gaisa kuģa izsaukuma koda tad, kad tiek nodibināts sākotnējais radiotelefonijas kontakts starp šādu gaisa kuģi un *ATS* struktūrvienībām.

2) Konkrētiem spēcīgas pēcstrūklas turbulences kategorijas gaisa kuģiem, ko norādījusi kompetentā iestāde, vārdu "Super" norāda tūlīt pēc gaisa kuģa izsaukuma koda tad, kad tiek nodibināts sākotnējais radiotelefonijas kontakts starp šādu gaisa kuģi un *ATS* struktūrvienībām.

d) Procedūras, kas saistītas ar novirzīšanos laika apstākļu dēļ

Kad pilots uzsāk sakarus ar *ATC*, ātru atbildi var gūt, pārraidot frāzi "WEATHER DEVIATION REQUIRED", lai norādītu, ka ir vēlama prioritāte frekvencē un *ATC* atbildes saņemšanā. Vajadzības gadījumā pilots uzsāk sakarus, izmantojot steidzamības izsaukumu "PAN PAN" (vēlams, izrunājot to trīs reizes).

▼M2

SERA.14095 Radiotelefonijas sakaru briesmu un steidzamības procedūras

a) Vispārīgi norādījumi

1) Sakaru plūsma briesmu un steidzamības gadījumā ietver visus radiotelefonijas ziņojumus, kuri attiecīgi saistīti ar briesmu vai steidzamības apstākļiem. Briesmu un steidzamības apstākļus definē šādi:

i) briesmas: situācija, kad draud nopietnas un/vai tūlītējas briesmas un kad nekavējoties vajadzīga palīdzība;

ii) steidzamība: situācija, kas saistīta ar gaisa kuģa vai cita transportlīdzekļa, vai gaisa kuģī vai redzamības laukā esošas personas drošību, bet kad palīdzība nav vajadzīga nekavējoties.

2) Pirmo reizi uzsākot sakarus briesmu vai steidzamības gadījumā, attiecīgi izmanto radiotelefonijas briesmu signālu "MAYDAY" vai radiotelefonijas steidzamības signālu "PAN PAN". Uzsākot jebkādu turpmāku saziņu briesmu vai steidzamības sakaru plūsmā, atļauts izmantot radiotelefonijas briesmu vai steidzamības signālu.

3) Briesmu vai steidzamības situācijā nonākušam gaisa kuģim adresēto ziņojumu nosūtītājs atbilstīgi situācijai līdz minimumam ierobežo šādu ziņojumu skaitu, apjomu un saturu.

4) Ja *ATS* struktūrvienība, kurai gaisa kuģis adresējis briesmu vai steidzamības ziņojumu, nav apstiprinājusi šā ziņojuma saņemšanu, citas *ATS* struktūrvienības sniedz palīdzību, kā aprakstīts attiecīgi b) apakšpunkta 2. un 3. punktā.

5) Briesmu un steidzamības sakaru plūsmu parasti uztur tajā frekvencē, kurā šī sakaru plūsma tika uzsākta, līdz brīdim, kad tiek uzskatīts, ka palīdzību sekmīgāk varētu sniegt, ja šo sakaru plūsmu pārsūtītu uz citu frekvenci.

6) Briesmu un steidzamības sakaru gadījumos kopumā radiotelefonijas pārraides veic lēni un nepārprotami, katru vārdu skaidri izrunājot, lai atvieglotu transkripciju.

b) Radiotelefonijas sakari briesmu gadījumā

1) Briesmās nonākuša gaisa kuģa rīcība

Briesmās nonākuša gaisa kuģa sūtīts briesmu ziņojums, pirms kura atbilstoši a) apakšpunkta 2. punktam nosūta radiotelefonijas briesmu signālu "MAYDAY" (vēlams, izrunājot to trīs reizes), atbilst arī šādām prasībām:

i) ir nosūtīts tajā sakaru "gaiss–zeme" frekvencē, kura tobrīd tiek izmantota;

ii) satur iespējami daudzus turpmāk norādītos elementus, kas skaidri izrunāti, ja iespējams, šādā secībā:

A) tās *ATS* struktūrvienības nosaukums, kurai ziņojums adresēts (ja to atļauj laiks un apstākļi);

B) gaisa kuģa identifikācija;

C) briesmu situācijas būtība;

D) gaisa kuģa kapteiņa nodoms;

E) pašreizējā atrašanās vieta, līmenis un kurss.

▼**M2**

2) Tās *ATS* struktūrvienības, kurai briesmu ziņojums adresēts, vai pirmās *ATS* struktūrvienības, kura apstiprina briesmu ziņojuma saņemšanu, rīcība

ATS struktūrvienība, kurai briesmās nonākušais gaisa kuģis adresējis briesmu ziņojumu, vai pirmā *ATS* struktūrvienība, kura apstiprina briesmu ziņojuma saņemšanu:

i) nekavējoties apstiprina briesmu ziņojuma saņemšanu;

ii) pārņem sakaru vadību vai konkrēti un nepārprotami nodod šo atbildību, paziņojot gaisa kuģim par atbildības nodošanu; un

iii) nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu, ka visa vajadzīgā informācija pēc iespējas drīzāk kļūst pieejama:

A) attiecīgajai *ATS* struktūrvienībai;

B) attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam vai tā pārstāvim saskaņā ar iepriekš noteiktu kārtību;

iv) attiecīgi brīdina citas *ATS* struktūrvienības, lai novērstu sakaru plūsmas pārsūtīšana uz frekvenci, kurā notiek sakari briesmu gadījumā.

3) Radioklusēšanas noteikšana

i) Briesmās nonākušajam gaisa kuģim vai *ATS* struktūrvienībai, kura vada sakarus briesmu gadījumā, ir atļauts noteikt radioklusēšanu vai nu visām mobilo dienestu stacijām attiecīgajā rajonā, vai jebkurai stacijai, kura rada traucējumus briesmu sakaru plūsmai. Atbilstoši apstākļiem šie norādījumi tiek adresēti “to all stations” (“visām stacijām”) vai tikai vienai stacijai. Jebkurā gadījumā izmanto:

A) “STOP TRANSMITTING”;

B) radiotelefonijas briesmu signālu “MAYDAY”.

ii) Tikai briesmās nonākušajam gaisa kuģim un *ATS* struktūrvienībai, kura vada sakaru plūsmu briesmu gadījumā, ir atļauts izmantot b) apakšpunkta 3. punkta i) apakšpunktā noteiktos signālus.

4) Visu citu *ATS* struktūrvienību/gaisa kuģu rīcība

i) Sakariem briesmu gadījumā ir absolūta prioritāte pār visiem citiem sakariem, un *ATS* struktūrvienības/gaisa kuģi, kam par tiem ir zināms, neveic pārraides attiecīgajā frekvencē, izņemot šādas situācijas:

A) briesmu situācija ir atcelta vai briesmu sakaru plūsma ir izbeigta;

B) visa briesmu sakaru plūsma ir pārsūtīta uz citām frekvencēm;

C) *ATS* struktūrvienība, kura vada sakarus, ir devusi atļauju;

D) konkrētā *ATS* struktūrvienība/konkrētais gaisa kuģis sniedz palīdzību.

ii) Visas *ATS* struktūrvienības/visi gaisa kuģi, kam ir zināms, ka notiek briesmu sakaru plūsma, bet kas nevar palīdzēt briesmās nonākušajam gaisa kuģim, tomēr turpina klausīties šādu sakaru plūsmu, līdz kļūst skaidrs, ka tiek sniegta palīdzība.

5) Sakaru briesmu gadījumā un radioklusēšanas izbeigšana

i) Ja gaisa kuģim vairs nedraud briesmas, tas pārraida ziņojumu, ar ko atceļ briesmu situāciju.

▼**M2**

ii) Ja *ATS* struktūrvienībai, kura vadīja sakaru plūsmu briesmu gadījumā, kļūst zināms, ka briesmu situācija ir beigusies, tā nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu, ka šī informācija pēc iespējas drīzāk kļūst pieejama:

A) attiecīgajām *ATS* struktūrvienībām;

B) attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam vai tā pārstāvim saskaņā ar iepriekš noteiktu kārtību.

iii) Sakarus briesmu gadījumā un radioklusēšanu izbeidz, frekvencē vai frekvencēs, kuras tiek izmantotas briesmu sakaru plūsmai, pārraidot ziņojumu, kas ietver vārdus "DISTRESS TRAFFIC ENDED". Šo ziņojumu nosūta tikai tā *ATS* struktūrvienība, kas vada sakarus, tādā gadījumā, ja pēc b) apakšpunkta 5. punkta i) apakšpunktā noteiktā ziņojuma saņemšanas kompetentā iestāde tai atļāvusi šādi rīkoties.

c) Radiotelefonijas sakari steidzamības gadījumā

1) Par steidzamības situāciju ziņojoša gaisa kuģa rīcība, izņemot c) apakšpunkta 4. punktā norādīto gadījumu

Par steidzamības situāciju ziņojoša gaisa kuģa sūtīts steidzamības ziņojums, pirms kura atbilstoši a) apakšpunkta 2. punktam nosūta radiotelefonijas steidzamības signālu "PAN PAN" (vēlams, izrunājot to trīs reizes un katru šīs grupas vārdu izrunājot kā franču valodas vārdu "panne"), atbilst arī šādām prasībām:

i) ir nosūtīts tajā sakaru "gaiss–zeme" frekvencē, kura tobrīd tiek izmantota;

ii) satur tik daudzus, cik prasīts, turpmāk norādītos elementus, kas skaidri izrunāti, ja iespējams, šādā secībā:

A) tās *ATS* struktūrvienības nosaukums, kurai ziņojums adresēts;

B) gaisa kuģa identifikācija;

C) steidzamības situācijas būtība;

D) gaisa kuģa kapteiņa nodoms;

E) pašreizējā atrašanās vieta, līmenis un kurss;

F) cita noderīga informācija.

2) Tās *ATS* struktūrvienības, kurai steidzamības ziņojums adresēts, vai pirmās *ATS* struktūrvienības, kura apstiprina steidzamības ziņojuma saņemšanu, rīcība

ATS struktūrvienība, kurai par steidzamības situāciju ziņojošs gaisa kuģis adresējis steidzamības ziņojumu, vai pirmā *ATS* struktūrvienība, kura apstiprina steidzamības ziņojuma saņemšanu:

i) apstiprina steidzamības ziņojuma saņemšanu;

ii) nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu, ka visa vajadzīgā informācija pēc iespējas drīzāk kļūst pieejama:

A) attiecīgajai *ATS* struktūrvienībai;

B) attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam vai tā pārstāvim saskaņā ar iepriekš noteiktu kārtību;

iii) vajadzības gadījumā veic sakaru vadību.

▼M2

3) Visu citu *ATS* struktūrvienību/gaisa kuģu rīcība

Sakariem steidzamības gadījumā ir prioritāte pār visiem citiem sakariem, izņemot sakarus briesmu gadījumā, un visas *ATS* struktūrvienības/visi gaisa kuģi gādā par to, lai neradītu traucējumus steidzamības sakaru plūsmai.

4) Sanitārajam transportam izmantota gaisa kuģa rīcība

i) Šā punkta c) apakšpunkta 4. punkta ii) apakšpunktā noteiktā signāla izmantošana norāda, ka pēc tā nosūtītais ziņojums attiecas uz aizsargātu sanitāro transportu saskaņā ar 1949. gada Ženēvas konvencijām un papildprotokoliem.

ii) Lai pieteiktu un identificētu gaisa kuģi, ko izmanto sanitārajam transportam, pārraida radiotelefonijas steidzamības signālu "PAN PAN" (vēlams, izrunājot to trīs reizes un katru šīs grupas vārdu izrunājot kā franču valodas vārdu "panne"), pēc kura pārraida sanitārajam transportam paredzēto radiotelefonijas signālu "MAY-DEE-CAL", ko izrunā kā franču valodas vārdu "médical". Šo signālu izmantošana norāda, ka pēc tiem nosūtītais ziņojums attiecas uz aizsargātu sanitāro transportu.

Ziņojums ietver šādus datus:

A) izsaukuma kods vai cits atzīts sanitārā transporta identifikācijas līdzeklis;

B) sanitārā transporta atrašanās vieta;

C) sanitārā transporta vienību skaits un tips;

D) paredzētais maršruts;

E) aprēķinātais laiks maršrutā un, attiecīgi, aprēķinātais izlidošanas vai ierašanās laiks; un

F) visa cita informācija, piemēram, lidojuma absolūtais augstums, klausāmās radiofrekvences, izmantotās valodas un sekundārās novērošanas radara režīmi un kodi.

5) To *ATS* struktūrvienību, kurām sanitārā transporta ziņojums adresēts, vai citu staciju, kuras saņēmušas sanitārā transporta ziņojumu, rīcība

ATS struktūrvienībām, kuras saņēmušas sanitārā transporta ziņojumu, attiecīgi piemērojami c) apakšpunkta 2. un 3. punkta noteikumi.

▼M4

d) Kā noteikts 4.a pantā, *VHF* avārijas frekvenci (121,500 Mhz) izmanto reālos ārkārtas gadījumos, tostarp jebkuram no šiem mērķiem:

(1) lai nodrošinātu beztraucējumu kanālu sakariem starp briesmu vai ārkārtas situācijā esošu gaisa kuģi un zemes staciju, kad parastie kanāli tiek izmantoti citiem gaisa kuģiem;

(2) lai nodrošinātu *VHF* kanālu sakariem starp gaisa kuģi un lidlaukiem, kuru parasti neizmanto starptautiski gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, gadījumā, ja rodas ārkārtas situācija;

(3) lai nodrošinātu kopēju *VHF* kanālu sakariem starp civilās aviācijas vai militārajiem gaisa kuģiem un starp šādiem gaisa kuģiem un dienestiem uz zemes, kas iesaistīti kopējās meklēšanas un glābšanas operācijās, pirms vajadzības gadījumā pāriet uz attiecīgo frekvenci;

(4) lai nodrošinātu sakarus "gaiss–zeme ar gaisa kuģi, kad gaisa kuģa aprīkojuma atteices dēļ nevar izmantot parastos kanālus;

(5) lai nodrošinātu kanālu avārijas vietas noteicējraidītāju darbībai un sakariem starp glābšanas līdzekļiem un gaisa kuģi, kas iesaistīts meklēšanas un glābšanas operācijās;

▼M4

(6) lai nodrošinātu kopēju *VHF* kanālu sakariem starp civilās aviācijas gaisa kuģi un gaisa kuģi, kas veic pārtveršanu, vai pārtveršanas vadības struktūrvienībām un starp civilās aviācijas gaisa kuģi vai gaisa kuģi, kas veic pārtveršanu, un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām gadījumā, ja tiek pārtverts civilās aviācijas gaisa kuģis.

▼M8

15. SADAĻA

Dispečera–pilota datu pārraides sakaru (CPDLC) procedūras

SERA.15001. Datu pārraides sākums un datu pārraides sākuma kļūme

a) Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai piesaistīto pieteikšanās adresi publicē valstu aeronavigācijas informācijas publikācijās.

b) Pēc derīga datu pārraides sākuma pieprasījuma saņemšanas no gaisa kuģa, kas tuvojas datu pārraides pakalpojuma apgabalam vai atrodas tajā, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība apstiprina pieprasījumu un, ja tā spēj to sasaistīt ar lidojuma plānu, izveido savienojumu ar gaisa kuģi.

c) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs izstrādā procedūras, kā pēc iespējas īsākā laikā novērst datu pārraides sākuma kļūmes.

d) Gaisa kuģa ekspluatants izstrādā procedūras, kā pēc iespējas īsākā laikā novērst datu pārraides sākuma kļūmes.

SERA.15005. CPDLC izveidošana

a) Dispečera–pilota datu pārraides sakarus (CPDLC) izveido pietiekamu laiku iepriekš, lai nodrošinātu gaisa kuģim sakarus ar atbilstošo gaisa satiksmes vadības struktūrvienību.

b) Informāciju par to, kad un attiecīgā gadījumā kur gaisa vai zemes sistēmām būtu jāizveido CPDLC, publicē aeronavigācijas informācijas cirkulāros vai publikācijās.

c) Pilotam pakalpojuma sniegšanas laikā jebkurā brīdī jāspēj identificēt gaisa satiksmes vadības struktūrvienība, kas nodrošina gaisa satiksmes vadības pakalpojumu.

SERA.15010. CPDLC nodošana

a) Dispečera–pilota datu pārraides sakaru (CPDLC) nodošanas gadījumā balss sakaru un CPDLC nodošana sākas vienlaikus.

b) Kad gaisa satiksmes vadības struktūrvienība, kurā ir pieejams CPDLC, nodod gaisa kuģi gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai, kuras rīcībā nav CPDLC, CPDLC pārtraukšanu sāk vienlaikus ar balss sakaru nodošanu.

c) Gaisa satiksmes vadības dispečeru informē par mēģinājumu nodot CPDLC, kura rezultātā mainās datu apmaiņu nodrošinošā pilnvarotā instance, ja ir datu pārraides ziņojumi, kuriem nav saņemta slēgšanas atbilde. Ja gaisa satiksmes vadības dispečers nolemj nodot gaisa kuģi, nesaņemot pilota atbildes uz neatbildētu(-iem) augšupsaites paziņojumu(-iem), gaisa satiksmes vadības dispečers balss sakarus parasti atjauno, lai noskaidrotu visas ar neatbildēto(-ajiem) augšupsaites paziņojumu(-iem) saistītās neskaidrības.

▼M8

SERA.15015. CPDLC ziņojumu izveide

a) CPDLC ziņojumu tekstu sagatavo standarta ziņojuma formātā nekodētā valodā vai, izmantojot saīsinājumus un kodus. No nekodētas valodas jāizvairās, ja teksta apjomu var samazināt, izmantojot atbilstīgus saīsinājumus un kodus. Tādus nebūtiskus vārdus un frāzes kā pieklājības frāzes neizmanto.

b) Gaisa satiksmes vadības dispečers un pilots sagatavo CPDLC ziņojumus, izmantojot standarta ziņojumu elementus, brīvā teksta ziņojumu elementus vai abu iepriekšminēto kombināciju. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem un pilotiem jāizvairās no brīvā teksta ziņojumu elementu lietošanas.

c) Ja izmantotais CPDLC ziņojumu komplekts neatbilst konkrētiem apstākļiem, kompetentā iestāde pēc konsultācijām ar ekspluatantiem un citiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem var noteikt, ka ir pieļaujams izmantot brīvā teksta ziņojumu elementus. Tādos gadījumos attiecīgā kompetentā iestāde nosaka katra brīvā teksta ziņojuma elementa attēlojuma formātu, paredzēto lietojumu un atribūtus.

d) CPDLC ziņojums nesatur vairāk par pieciem ziņojuma elementiem, no kuriem tikai divi var saturēt maršruta atļaujas mainīgo lielumu.

e) Vairāku elementu CPDLC ziņojumu sagatavošana

(1) Ja nepieciešams atbildēt uz vairāku elementu CPDLC ziņojumu, atbildei jāattiecas uz visiem ziņojuma elementiem.

(2) Ja nav iespējams izpildīt viena elementa ziņojuma atļauju vai kādas vairāku elementu atļaujas ziņojuma daļu, pilots nosūta atbildi “UNABLE” uz ziņojumu kopumā.

(3) Ja nav iespējams apstiprināt nevienu viena vai vairāku elementu atļaujas pieprasījuma elementu, dispečers atbild ar ziņojumu “UNABLE”, kas attiecas uz visiem pieprasījuma elementiem. Esošo(-ās) atļauju(-as) neatkārto.

(4) Ja vairāku elementu atļaujas pieprasījumu iespējams apmierināt tikai daļēji, dispečers atbild ar ziņojumu “UNABLE”, kas attiecas uz visiem pieprasījuma ziņojuma elementiem, un attiecīgā gadījumā norāda iemeslu un/vai informāciju par to, kad atļauja varētu tikt dota.

(5) Ja viena vai vairāku elementu atļaujas pieprasījuma visus elementus ir iespējams apstiprināt, dispečers atbild ar katram pieprasījuma elementam atbilstošām atļaujām. Attiecīgo atbildi sniedz viena augšupsaites ziņojuma veidā.

(6) Ja CPDLC ziņojumā ir vairāk par vienu ziņojuma elementu un ziņojuma atbildes atribūts ir “Y”, izmantošanas gadījumā vienā atbildes ziņojumā ir atbilstošs atbilžu skaits tādā pašā secībā.

SERA.15020. Atbildēšana uz CPDLC ziņojumiem

a) Ja kompetentā iestāde nenosaka citādi, CPDLC ziņojumu balss atkārtošana nav vajadzīga.

▼M8

b) Izņemot gadījumus, kad jāizlabo pārraidīts CPDLC ziņojums, ja dispečers vai pilots sazinās ar CPDLC starpniecību, atbildi parasti nosūta ar CPDLC starpniecību. Ja dispečers vai pilots sazinās ar balss sakaru starpniecību, atbildi parasti sniedz ar balss sakaru palīdzību.

SERA.15025. CPDLC ziņojumu labošana

a) Ja tiek uzskatīts, ka jāveic labojumi CPDLC ziņojumā vai jāprecizē šāda ziņojuma saturs, gaisa satiksmes vadības dispečers un pilots izmanto atbilstošākos līdzekļus pareizās informācijas vai nepieciešamo precizējumu nosūtīšanai.

b) Ja CPDLC ziņojuma, uz kuru vēl nav saņemta operatīva atbilde, labošanai izmanto balss sakarus, pirms dispečera vai pilota balss pārraides izmanto šādu frāzi: “DISREGARD CPDLC (ziņojuma veids) MESSAGE, BREAK” – kam seko pareizā atļauja, norādījums, informācija vai pieprasījums.

c) Atsaucoties uz CPDLC ziņojumu, kurš nav jāņem vērā, un identificējot to, jāpievērš uzmanība formulējumam, lai izvairītos no neskaidrībām attiecībā uz atļaujas, norādījuma, informācijas vai pieprasījuma labojumu.

d) Ja CPDLC ziņojumu, uz kuru nepieciešama operatīva atbilde, vēlāk precizē ar balss sakaru starpniecību, tad nosūta attiecīgu CPDLC ziņojuma slēgšanas atbildi, lai nodrošinātu CPDLC dialoga atbilstošu sinhronizāciju. To var izdarīt, vai nu sniedzot ziņojuma saņēmējam ar balss sakaru palīdzību skaidrus norādījumus noslēgt dialogu, vai ļaujot sistēmai automātiski noslēgt dialogu.

SERA.15030. Dispečera datu pārraides sakaru procedūras ārkārtas situācijās, apdraudējumu un CPDLC aprīkojuma kļūmes gadījumā

a) Ja gaisa satiksmes vadības dispečers vai pilots saņem brīdinājumu par to, ka vienu dispečera–pilota datu pārraides sakaru ziņojumu nav izdevies nosūtīt, gaisa satiksmes vadības dispečers vai pilots atkarībā no situācijas veic vienu no tālāk norādītajām darbībām:

(1) ar balss sakaru starpniecību apstiprina darbības, kas tiks veiktas attiecībā uz konkrēto dialogu, pirms informācijas lietojot šādu frāzi: “CPDLC MESSAGE FAILURE”;

(2) ar dispečera–pilota datu pārraides sakaru starpniecību atkārtoti pārraida dispečera–pilota datu pārraides sakaru ziņojumu, kuru neizdevās nosūtīt.

b) Gaisa satiksmes vadības dispečeri, kuriem ir jāpārraida informācija par dispečera–pilota datu pārraides sakaru zemes sistēmas pilnīgu atteici visām stacijām, kas to varētu uztvert, pirms šādas pārraides izmanto vispārēju izsaukumu: “ALL STATIONS CPDLC FAILURE”, kam seko izsaucošās stacijas identifikācija.

c) Dispečera–pilota datu pārraides sakaru atteices gadījumā un pāriešanas gadījumā uz balss sakariem visi neatbildētie CPDLC ziņojumi tiek uzskatīti par nepiegādātiem un viss ar neatbildētajiem ziņojumiem saistītais dialogs tiek atkārtots ar balss sakaru starpniecību.

▼M8

d) Ja notiek dispečera–pilota datu pārraides sakaru atteice, bet tie tiek atjaunoti, pirms rodas nepieciešamība pārslēgties uz balss sakariem, visi neatbildētie ziņojumi tiek uzskatīti par nepiegādātiem un viss ar nepiegādātajiem ziņojumiem saistītais dialogs tiek atsākts ar CPDLC starpniecību.

SERA.15035. CPDLC sistēmas plānota atslēgšana

a) Ja ir plānota sakaru tīkla vai CPDLC zemes sistēmas atslēgšana, publicē *NOTAM* paziņojumu, lai informētu visas personas, kuras tas ietekmē, par atslēgšanas laiku, un attiecīgā gadījumā informāciju par balss sakaru frekvencēm, kuras var izmantot.

b) Gaisa kuģiem, kuri uztur sakarus ar *ATC* struktūrvienībām, ar balss sakaru vai CPDLC starpniecību paziņo par CPDLC pakalpojuma drīzu atslēgšanu.

SERA.15040. CPDLC pieprasījumu izmantošanas pārtraukšana

a) Dispečers pieprasa, lai visas stacijas vai noteikts reiss atturas no CPDLC pieprasījumu sūtīšanas noteiktā laikposmā, izmantojot šādu frāzi: ((izsaukuma signāls) vai ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(iemesls)].

b) Par CPDLC normālas izmantošanas atsākšanu paziņo ar šādu frāzi: ((izsaukuma signāls) vai ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045. CPDLC lietošana “gaiss–zeme” balss sakaru atteices gadījumā

CPDLC savienojuma esībai starp gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un gaisa kuģi nevajadzētu traucēt pilotam un attiecīgajam gaisa satiksmes vadības dispečeram uzsākt un veikt visas nepieciešamās darbības “gaiss–zeme” balss sakaru atteices gadījumā.

SERA.15050. CPDLC testēšana

Ja CPDLC testēšana ar gaisa kuģi var ietekmēt gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu gaisa kuģim, šāda testēšana iepriekš jāsaskaņo.

▼B

1. papildinājums

Signāli

1. BRIESMU UN STEIDZAMĪBAS SIGNĀLI

1.1. **Vispārīga informācija**

1.1.1. Neatkarīgi no 1.2. un 1.3. punkta noteikumiem gaisa kuģis, kas ir briesmās, izmanto visus tā rīcībā esošos līdzekļus, lai piesaistītu uzmanību, paziņotu par savu atrašanās vietu un saņemtu palīdzību.

▼M2

1.1.2. Telesakaru pārraides procedūras attiecībā uz briesmu un steidzamības signāliem notiek saskaņā ar 14. iedaļu.

▼B

1.2. **Briesmu signāli**

1.2.1. Turpmāk minētie signāli gan kopā, gan atsevišķi nozīmē, ka draud nopietnas un nenovēršamas briesmas un ka tiek lūgta tūlītēja palīdzība:

a) ar radiotelegrāfa palīdzību vai izmantojot citu signalizēšanas metodi, pārraidīts signāls *SOS* (pēc Morzes ābeces: ". . . – – –. . .");

b) pa radiotelefonu pārraidīts briesmu signāls, ko veido izrunāts vārds *MAYDAY*;

c) briesmu paziņojums, kas nosūtīts, izmantojot datu pārraides posmu, un kas izsaka vārda *MAYDAY* jēgu;

d) raķetes vai šāviņi sarkanā krāsā, kas tiek palaisti pa vienam ar nelieliem intervāliem;

e) gaismas raķete sarkanā krāsā ar izpletni;

f) transpondera uzstādīšana ar kodu 7700 A režīmā.

1.3. **Steidzamības signāli**

1.3.1. Turpmāk minētie signāli gan kopā, gan atsevišķi nozīmē, ka gaisa kuģis vēlas paziņot par grūtībām, kuru dēļ tas ir spiests nosēsties, bet nelūdz tūlītēju palīdzību:

a) nosēšanās uguņu atkārtota ieslēgšana un izslēgšana; vai

b) navigācijas uguņu atkārtota ieslēgšana un izslēgšana tādā veidā, kas atšķiras no navigācijas zibšņugunīm.

1.3.2. Turpmāk minētie signāli gan kopā, gan atsevišķi nozīmē, ka gaisa kuģim ir jāpārraida ļoti steidzams ziņojums attiecībā uz kuģa, gaisa kuģa vai cita transportlīdzekļa vai uz kuģa vai gaisa kuģī, vai redzeslokā esošo personu drošību:

a) ar radiotelegrāfa palīdzību vai izmantojot citu signalizēšanas metodi, pārraidīts signāls *XXX* (pēc Morzes ābeces: "–. .– –. .– –. .–");

b) pa radiotelefonu pārraidīts steidzamības signāls, kas sastāv no izrunātiem vārdiem *PAN*, *PAN*;

c) steidzams paziņojums, kas nosūtīts, izmantojot datu pārraides posmu, un kas izsaka vārdu *PAN*, *PAN* jēgu.

2. VIZUĀLIE BRĪDINĀJUMA SIGNĀLI GAISA KUĢIEM, KAS BEZ ATĻAUJAS IELIDO VAI GATAVOJAS IELIDOT IEROBEŽOTU LIDOJUMU ZONĀ, AIZLIEGTĀ ZONĀ VAI BĪSTAMĀ ZONĀ

▼B

2.1. Kad tiek izmantoti vizuāli signāli, lai brīdinātu gaisa kuģus, kas bez atļaujas ielido vai grasās ielidot ierobežotu lidojumu zonā, aizliegtā zonā vai bīstamā zonā dienas un nakts laikā, virkne sarkanu un zaļu signālraķešu, kas palaistas no zemes ar 10 sekunžu intervālu, nesankcionētajam gaisa kuģim norāda, ka tas ielido vai gatavojas ielidot ierobežotu lidojumu zonā, aizliegtā zonā vai bīstamā zonā un ka šim gaisa kuģim jāveic nepieciešamie koriģēšanas pasākumi.

3. SIGNĀLI LIDLAUKA SATIKSMEI

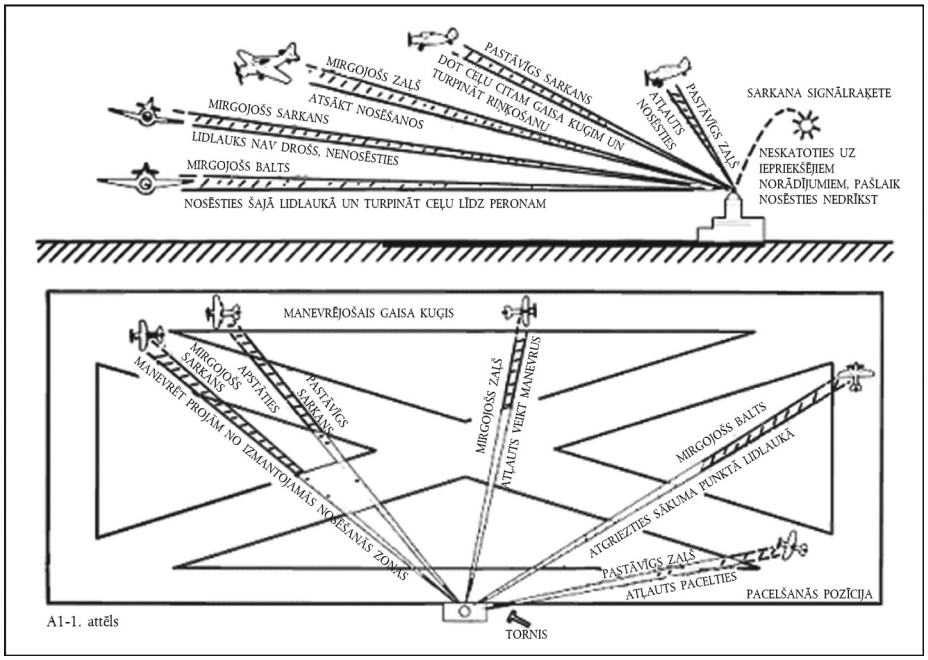
3.1. **Gaismas signāli un signālraķetes**

3.1.1. *Norādījumi*

AP1-1. tabula

Gaismas signāls		Lidlauka vadības norādījumi	
		Gaisa kuģim lidojumā	Gaisa kuģim uz zemes
Vērsts pret attiecīgo gaisa kuģi (sk. A1-1. attēlu)	Pastāvīgs zaļš	Atļauts nosēsties	Atļauts pacelties
	Pastāvīgs sarkans	Dot ceļu citam gaisa kuģim un turpināt riņķošanu	Apstāties
	Mirgojošs zaļš	Atsākt nosēšanos (*)	Atļauts veikt manevrus
	Mirgojošs sarkans	Lidlauks nav drošs, nenosēsties	Manevrēt projām no izmantojamās nosēšanās zonas
	Mirgojošs balts	Nosēsties šajā lidlaukā un turpināt ceļu līdz peronam (*)	Atgriezties sākuma punktā lidlaukā
Sarkana signālraķete		Neraugoties uz visiem iepriekšējiem norādījumiem, pašlaik nosēsties nedrīkst!	

(*) Nosēšanās un manevru atļaujas tiks dotas noteiktajā kārtībā.



A1-1. attēls

▼B

3.1.2. *Gaisa kuģis apstiprina, ka sapratis signālu*

a) Lidojuma laikā:

1) diennakts gaišajā laikā:

— pašūpojot gaisa kuģa spārnus, bet ne posmā starp trešo un ceturto pagriezienu un nosēšanās taisnē;

2) diennakts tumšajā laikā:

— divreiz ieslēdzot un izslēdzot gaisa kuģa nosēšanās ugunis vai, ja tādu nav, divreiz ieslēdzot un izslēdzot navigācijas ugunis.

b) Atrodoties uz zemes:

1) diennakts gaišajā laikā:

— kustinot gaisa kuģa eleronus vai virzienstūri;

2) diennakts tumšajā laikā:

— divreiz ieslēdzot un izslēdzot gaisa kuģa nosēšanās ugunis vai, ja tādu nav, divreiz ieslēdzot un izslēdzot navigācijas ugunis.

3.2. **Uz zemes novietojamie vizuālie signāli**

3.2.1. *Aizliegums nosēsties*

3.2.1.1. Signāllaukumā novietots horizontāls sarkanas krāsas četrstūris ar dzeltenām diagonālēm (A1-2. attēlā) norāda, ka nosēšanās ir aizliegta un ka šis aizliegums var tikt pagarināts.



A1-2. attēls

3.2.2. *Nepieciešamība tuvojoties vai nosēžoties veikt īpašus piesardzības pasākumus*

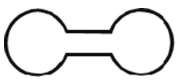
3.2.2.1. Signāllaukumā novietots horizontāls sarkanas krāsas četrstūris ar vienu dzeltenu diagonāli (A1-3. attēlā) norāda, ka manevrēšanas laukuma sliktā stāvokļa vai kāda cita iemesla dēļ tuvojoties vai nosēžoties jāievēro īpaši piesardzības pasākumi.



A1-3. attēls

3.2.3. *Skrejceļu un manevrēšanas ceļu izmantošana*

3.2.3.1. Signāllaukumā novietota balta hanteles formas zīme (A1-4. attēlā) norāda, ka gaisa kuģim jānosēžas, jāpaceļas un jāveic manevri, tikai izmantojot skrejceļus un manevrēšanas ceļus.



A1-4. attēls

▼B

3.2.3.2. Signāllaukumā novietota līdzīga balta hanteles formas zīme kā 3.2.3.1. punktā aprakstītā, bet ar melnas krāsas svītru perpendikulāri asij pāri abām hanteles apaļajām daļām (A1-5. attēlā) norāda, ka gaisa kuģim jānosēžas un jāpaceļas, tikai izmantojot skrejceļus, bet citu manevru veikšanai nav nepieciešams izmantot tikai skrejceļus un manevrēšanas ceļus.



A1-5. attēls

3.2.4. *Slēgti skrejceļi vai manevrēšanas ceļi*

▼M2

3.2.4.1. Uz skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem vai to daļām horizontāli attēlotas krusta formas zīmes vienā kontrastējošā krāsā (baltā – uz skrejceļiem, dzeltenā – uz manevrēšanas ceļiem) (A1-6. attēlā) norāda, ka zona nav derīga gaisa kuģu kustībai.

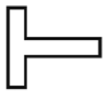
▼B



A1-6. attēls

3.2.5. *Nosēšanās vai pacelšanās virzieni*

3.2.5.1. Horizontāla balta vai oranža nosēšanās "T" veida zīme (A1-7. attēlā) gaisa kuģim norāda nosēšanās un pacelšanās virzienu, kas ir paralēli "T" zīmes gareniskajai asij šķērsdaļas virzienā. Ja šo nosēšanās "T" veida zīmi izmanto nakts laikā, tad to vai nu izgaismo, vai tās malas aprīko ar ugunīm.



A1-7. attēls

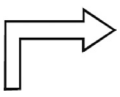
3.2.5.2. Vertikāli pie lidlauka vadības torņa vai tam blakus novietota divu ciparu grupa (A1-8. attēlā) gaisa kuģim manevrēšanas zonā norāda pacelšanās virzienu, kas izteikts magnētiskā kompasa grādu desmitos, noapaļojot līdz tuvākajiem desmit grādiem.



A1-8. attēls

3.2.6. *Labās puses satiksme*

3.2.6.1. Signāllaukumā skrejceļa vai tā izmantojamās daļas galā horizontāli novietota bulta, kas norāda pa labi, labi saredzamā krāsā (A1-9. attēlā) norāda, ka pirms nosēšanās vai pacelšanās jāizdara pagrieziens pa labi.



A1-9. attēls

▼B

3.2.7. *Gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts*

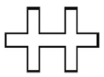
3.2.7.1. Vertikāli novietots melns "C" burts uz dzeltena fona (A1-10. attēlā) norāda gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkta atrašanās vietu.



A1-10. attēls

3.2.8. *Notiek planieru lidojumi*

3.2.8.1. Signāllaukumā horizontāli novietota balta zīme divkārša krusta veidā (A1-11. attēlā) norāda, ka lidlauku izmanto planieri un ka tiek veikti planieru lidojumi.



A1-11. attēls

4. GAISA KUĢU MANEVRĒŠANAS SIGNĀLI

4.1. **Signalizētāja / manevru vadītāja signāli gaisa kuģim**

4.1.1. Šie signāli paredzēti, lai tos rādītu signalizētājs / manevru vadītājs, rokās turot lukturus, kas nepieciešams, lai pilots tos varētu vieglāk saskatīt, un atrodoties ar seju pret gaisa kuģi šādā pozīcijā:

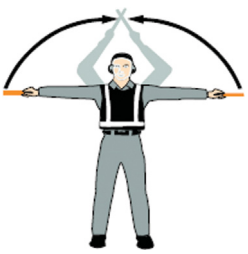
a) gaisa kuģiem ar nekustīgiem spārniem – gaisa kuģa kreisajā pusē, kur pilots to var vislabāk saskatīt; un

b) helikopteriem – vietā, kur pilots vislabāk var saskatīt signalizētāju / manevru vadītāju.

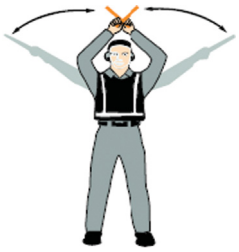
4.1.2. Pirms turpmāk aprakstīto signālu lietošanas signalizētājs / manevru vadītājs pārliecinās, ka zonā, kurā gaisa kuģis ir jāvada, neatrodas objekti, kuriem gaisa kuģis, izpildot SERA.3301. punkta a) apakšpunkta prasības, var nejauši uzdurties.

	1. **Spārnu trajektorijas vadīšana** (*) Paceļ labo roku virs galvas līmeņa, ar zizli norādot uz augšu; kreisā roka atrodas gar sāniem, ar tajā esošo zizli norādot uz leju. (*) Ar šo signālu persona, kas atrodas gaisa kuģa spārnu galā, norāda pilotam / manevru, tostarp izstumšanas, vadītājam, ka gaisa kuģa ceļā uz stāvvietu vai no tās nav šķēršļu.
	2. **Norādīšana uz vārtiem** Paceļ pilnībā izstieptas rokas tieši virs galvas, ar zižļiem norādot uz augšu.

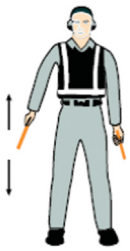
▼B

	3. **Virzīties uz nākamā signalizētāja / manevru vadītāja pusi vai atbilstoši torņa/zemes vadības norādījumiem** Abas rokas vērš augšup; pārvieto un izstiepj rokas uz abām pusēm prom no ķermeņa un ar zižļiem norāda nākamā signalizētāja / manevru vadītāja vai manevrēšanas zonas virzienā.
	4. **Tieši uz priekšu** Izstieptas rokas saliec elkoņos un ar zižļiem rāda augšup un lejup no krūšu augstuma līdz galvas augstumam.
	5. a) **Pagriezties pa kreisi (no pilota redzespunkta)** Turot zizli izstieptā labajā rokā 90 grādu leņķī no ķermeņa, ar kreiso roku rāda signālu “uz priekšu”. Roku kustības ātrums pilotam norāda, cik strauji jāveic pagrieziens.
	5. b) **Pagriezties pa labi (no pilota redzespunkta)** Turot zizli izstieptā kreisajā rokā 90 grādu leņķī no ķermeņa, ar labo roku rāda signālu “uz priekšu”. Roku kustības ātrums pilotam norāda, cik strauji jāveic pagrieziens.
	6. a) **Parastā apstāšanās** Turot zižļus izstieptās rokās 90 grādu leņķī uz sāniem, lēnām ceļ rokas virs galvas, kamēr zižļi sakrustojas.

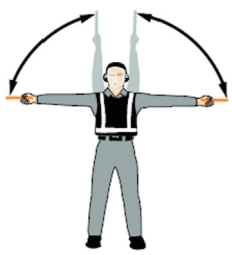
▼B

	6. b) **Apturēšana ārkārtas gadījumā** Strauji izstiepj rokas un zižļus virs galvas, sakrustojot zižļus.
	7. a) **Iedarbināt bremzes** Paceļ roku ar uz priekšu vērstu plaukstu mazliet virs plecu augstuma. Pārliecinās par acu kontaktu ar gaisa kuģa apkalpi un savelk plaukstu dūrē. **Nekustas**, kamēr kāds gaisa kuģa apkalpes loceklis nav parādījis paceltu īkšķi, apstiprinot, ka ir sapratis signālu.
	7. b) **Izslēgt bremzes** Paceļ roku ar dūrē savilktu plaukstu mazliet virs plecu augstuma. Pārliecinās par acu kontaktu ar gaisa kuģa apkalpi un atver plaukstu. **Nekustas**, kamēr kāds gaisa kuģa apkalpes loceklis nav parādījis paceltu īkšķi, apstiprinot, ka ir sapratis signālu.
	8. a) **Paliktņi ir ievietoti** Izstiepjot rokas un zižļus pilnībā virs galvas, kustina zižļus virzienā uz iekšpusi, līdz zižļi saskaras. **Pārliecinās**, ka kāds gaisa kuģa apkalpes loceklis parāda apstiprinošu zīmi.
	8. b) **Paliktņi ir izņemti** Izstiepjot rokas un zižļus pilnībā virs galvas, kustina zižļus virzienā uz ārpusi. Paliktņus **neizņem**, kamēr nav saņemta atļauja no gaisa kuģa apkalpes.

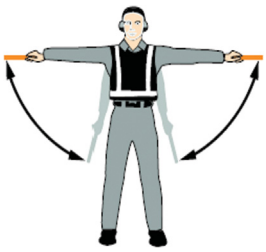
▼B

	9. **Iedarbināt dzinēju(-us)** Paceļ labo roku galvas augstumā, ar zizli norādot augšup, un sāk izpildīt apļveida kustību ar roku; tajā pašā laikā ar kreiso roku, kas pacelta virs galvas, norāda uz iedarbināmo dzinēju.
	10. **Izslēgt dzinēju(-us)** Izstiepj roku ar zizli sev priekšā plecu augstumā; paceļ plaukstu un zizli pie kreisā pleca un velk ar zizli līdz labajam plecam, it kā pārgriežot rīkli.
	11. **Samazināt ātrumu** Nolaiž izstieptas rokas lejup un veic kustību, pārvietojot zižļus augšup un lejup no vidukļa līdz ceļgaliem, it kā viegli uzsitot.
	12. **Samazināt dzinēja(-u) apgriezienus norādītajā pusē** Nolaiž rokas un zižļus, vērstus pret zemi, pavēcina *labo vai kreiso* zizli augšup un lejup, norādot, vai apgriezieni jāsamazina attiecīgi *kreisajā vai labajā* pusē.
	13. **Atpakaļ!** Paceļ rokas sev priekšā vidukļa augstumā un griež rokas virzienā uz priekšu. Lai pārtrauktu kustību atpakaļ, izmanto 6. a) vai 6. b) signālu.

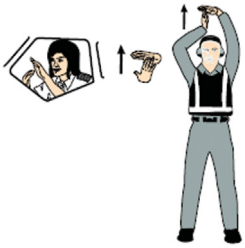
▼B

	14.a) **Pagriezieni, pārvietojoties atpakaļgaitā (no astes līdz labajam bortam)** Nolaiž kreiso roku ar zizli, kas vērsts pret zemi, un ar labo roku izdara kustību no pozīcijas vertikāli virs galvas uz pozīciju horizontāli sev priekšā, vairākas reizes atkārtojot kustību ar labo roku.
	14.b) **Pagriezieni, pārvietojoties atpakaļgaitā (no astes līdz kreisajam bortam)** Nolaiž labo roku ar zizli, kas vērsts pret zemi, un ar kreiso izdara kustību no pozīcijas vertikāli virs galvas uz pozīciju horizontāli sev priekšā, vairākas reizes atkārtojot kustību ar kreiso roku.
	15. **Viss kārtībā!** (*) Paceļ labo roku ar augšup vērstu zizli galvas augstumā vai parāda paceltu īkšķi; kreiso roku patur nolaistu gar sāniem. (*) Šo signālu izmanto arī kā tehnisko/apkalpošanas sakaru signālu.
	16. **Lidošana stacionārā režīmā (karāšanās)** (*) Pilnībā izstiepj rokas un zižļus sāniski 90 grādu leņķī. (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	17. **Augšup!** (*) Pilnībā izstiepj rokas un zižļus sāniski 90 grādu leņķī un ar augšup vērstām plaukstām vēzē rokas uz augšu. Kustības ātrums norāda pacelšanās ātrumu. (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.

▼B

	18. **Nolaisties zemāk!** (*) Pilnībā izstiepj rokas un zižļus sāniski 90 grādu leņķī un ar lejup vērstām plaukstām vēzē rokas uz leju. Kustības ātrums norāda nolaišanās ātrumu. (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	19.a) **Pagriezties horizontāli pa kreisi (no pilota redzespunkta)** (*) Izstiepj roku horizontāli 90 grādu leņķī pa labi no ķermeņa. Vēzē otru roku tajā pašā virzienā, it kā slaukot. (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	19.b) **Pagriezties horizontāli pa labi (no pilota redzespunkta)** (*) Izstiepj roku horizontāli 90 grādu leņķī pa kreisi no ķermeņa. Vēzē otru roku tajā pašā virzienā, it kā slaukot. (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	20. **Nosēsties!** (*) Sakrusto rokas sev priekšā ar lejup vērstiem zižļiem. (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	21. **Gaidiet!** Pilnībā izstiepj rokas un zižļus lejup 45 grādu leņķī uz sāniem. Gaida, līdz gaisa kuģim tiek dota atļauja veikt nākamo manevru.

▼B

	22. **Gaisa kuģa palaišana lidojumā** Lai palaistu gaisa kuģi lidojumā, izpilda standarta sveicienu ar labo roku un/vai zizli. Saglabā acu kontaktu ar gaisa kuģa apkalpi, līdz gaisa kuģis uzsāk manevrus.
	23. **Neaiztikt vadības ierīces! (tehniskais/apkopes sakaru signāls)** Izstiepj pilnībā labo roku virs galvas un savelk plaukstu dūrē vai tur zizli horizontāli; kreiso roku patur nolaistu gar sāniem.
	24. **Pieslēgt zemes strāvas avotu (tehniskais/apkopes sakaru signāls)** Tur pilnībā paceltas rokas virs galvas; atver kreiso plaukstu horizontāli un ar labās rokas pirkstu galiem pieskaras atvērtajai kreisās rokas delnai (izveidojot T burta formu). Nakts laikā, lai virs galvas izveidotu T burta formu, var izmantot arī izgaismotus zižļus.
	25. **Atvienot strāvu (tehniskais/apkopes sakaru signāls)** Tur pilnībā paceltas rokas virs galvas, ar labās rokas pirkstu galiem pieskaroties atvērtajai kreisās rokas delnai (T burta veidā); tad labo plaukstu atvirza nost no kreisās plaukstas. **Strāvu neatvieno**, kamēr gaisa kuģa apkalpe to nav atļāvusi. Nakts laikā, lai virs galvas izveidotu T burta formu, var izmantot arī izgaismotus zižļus.
	26. **Noraidošs signāls (tehniskais/apkopes sakaru signāls)** Tur labo roku taisnu 90 grādu leņķī no pleca un ar zizli norāda uz zemi vai parāda uz leju vērstu īkšķi; kreisā roka paliek nolaista gar sāniem.

▼B

	27. **Nodibināt sakarus pa iekšējo telefonu (tehniskais/apkopes sakaru signāls)** Paceļ abas rokas 90 grādu leņķī no ķermeņa un ar plaukstām apklāj abas ausis.
	28. **Atvērt/aizvērt kāpnes (tehniskais/apkopes sakaru signāls)** (*) Labo roku turot nolaistu gar sāniem un kreiso roku paceltu 45 grādu leņķī virs galvas, ar labo roku izdara vēzienu virzienā uz kreiso plecu. (*) Šis signāls ir paredzēts galvenokārt gaisa kuģiem ar iebūvētām kāpnēm gaisa kuģa priekšgalā.

4.2. **Gaisa kuģa pilota signāli signalizētājam / manevru vadītājam**

4.2.1. Šos signālus izmanto, lai pilots no savas kabīnes tos skaidri un saredzami ar rokām parādītu signalizētājam / manevru vadītājam, vajadzības gadījumā izmantojot apgaismojumu, lai signalizētājs / manevru vadītājs vieglāk varētu to saredzēt.

▼M2

	a) Bremzes iedarbinātas: roka ar izstieptiem pirkstiem pacelta horizontāli priekšā sejai, pēc tam plauksta tiek sakļauta dūrē.
	b) Bremzes atlaistas: roka ar dūrē sakļautiem pirkstiem pacelta horizontāli priekšā sejai, pēc tam pirksti tiek izstiepti.
	c) Ievietot bremžu paliktņus: izstieptas rokas ar plaukstām uz ārpusi tiek sakrustotas priekšā sejai.
	d) Izņemt bremžu paliktņus: sejai priekšā sakrustotas rokas ar plaukstām uz ārpusi tiek izvērstas sāņus.

▼M2

	e) Gatavība dzinēja(-u) iedarbināšanai: tiek pacelts atbilstošs skaits vienas rokas pirkstu, norādot, kurš dzinējs jāiedarbina.

▼B

4.3. **Tehniskie/apkopes sakaru signāli**

4.3.1. Signāli, kas parādāmi ar rokām, tiek izmantoti tikai tad, ja nav iespējama mutiska saziņa attiecībā uz tehniskajiem/apkopes sakaru signāliem.

4.3.2. Signalizētājs / manevru vadītājs pārliecinās, ka no gaisa kuģa apkalpes tiek saņemts apstiprinošs signāls attiecībā uz tehniskajiem/apkopes sakaru signāliem.

5. ROKU STANDARTA ĀRKĀRTAS SIGNĀLI

5.1. Šie roku signāli ir izveidoti, lai ārkārtas situācijās nodrošinātu obligāto nepieciešamo saziņu starp gaisa kuģa glābšanas un ugunsdzēšanas incidentu komandieri (*ARFF*) / *ARFF* ugunsdzēsējiem un incidenta skartā gaisa kuģa pilotu kabīni un/vai salona apkalpi. *ARFF* ārkārtas roku signālus vajadzētu rādīt pilotu kabīnes apkalpei no gaisa kuģa kreisās priekšējās puses.

	1. **Ieteicams veikt evakuāciju** Evakuāciju ieteicams veikt, pamatojoties uz gaisa kuģa glābšanas un ugunsdzēšanas un incidentu komandiera veiktu ārējās situācijas novērtējumu. Roku izstiepj prom no ķermeņa un tur horizontāli, paceļot plaukstu acu līmenī. Ar pacelto roku māj ar aicinošu kustību uz kustības izpildītāja pusi. Otra roka nekustīga gar sāniem. Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot zižļus.
	2. **Ieteicams apstāties** Iesākto darbību ieteicams pārtraukt (piemēram, pārtraukt gaisa kuģa evakuāciju, kustību vai citu darbību, kas tiek veikta). Rokas priekšā galvai ar sakrustotām plaukstas locītavām. Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot zižļus.
	3. **Avārijas situācija tiek kontrolēta** Nekādu ārēju pazīmju tam, ka situācija būtu bīstama, nav. Rokas izplestas katra uz savu pusi un vērstas uz leju 45 grādu leņķī. Rokas vienlaicīgi satuvina kustībā uz priekšu augstumā zem jostas līnijas, līdz plaukstas locītavas krustojas; tad rokas izpleš uz āru, ieņemot sākuma pozīciju. Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot zižļus.

▼B

	4. **Ugunsgrēks** Ar labo roku izdara kustību no pleca līdz ceļgalam, kas atgādina ventilatora darbību, tajā pašā laikā ar kreiso roku norādot uz ugunsgrēka zonu. Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot zižļus.

▼B

2. papildinājums

Bezpilota brīvie gaisa baloni

1. BEZPILOTA BRĪVO GAISA BALONU KLASIFIKĀCIJA

1.1. **Bezpilota brīvo gaisa balonu klasifikācija ir šāda (sk. AP2-1. attēlu):**

a) *vieglie:* bezpilota brīvie gaisa baloni, kuru derīgās kravas celtspēja ir viena vai vairākas pakas, kuru kopējā masa nepārsniedz 4 kg, ja vien tie netiek kvalificēti kā smagie gaisa baloni saskaņā ar c) punkta 2., 3. vai 4. apakšpunktu; vai

b) *vidējie:* bezpilota brīvie gaisa baloni, kuru derīgās kravas celtspēja ir viena vai vairākas pakas, kuru kopējā masa ir 4 kg vai vairāk, bet nepārsniedz 6 kg, ja vien tie netiek kvalificēti kā smagie gaisa baloni saskaņā ar tālāk minēto c) punkta 2., 3. vai 4. apakšpunktu; vai

c) *smagie:* bezpilota brīvie gaisa baloni, kuru:

1) derīgās kravas kopējā celtspēja ir 6 kg vai vairāk; vai

2) derīgās kravas celtspēja ietver 3 kg vai smagāku paku; vai

3) derīgās kravas celtspēja ietver 2 kg vai smagāku paku, ja balona gāzes blīvums ir vairāk nekā 13 g uz kvadrātcentimetru, ko nosaka, derīgās kravas pakas kopējo masu gramos izdalot ar šā balona mazākās virsmas laukumu kvadrātcentimetros; vai

4) kuri izmanto virves vai citus līdzekļus derīgās kravas piekāršanai, kam nepieciešams vismaz 230 N liels trieciena radīts spēks, lai atdalītu pakārto derīgo kravu no balona.

2. VISPĀRĒJIE EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMI

2.1. Bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē, ja valsts, kurā tas tiek palaists, nav devusi atbilstošu atļauju.

2.2. Bezpilota brīvo gaisa balonu, kas nav vieglais gaisa balons, kādu izmanto tikai meteoroloģijas nolūkos un ekspluatē kompetentās iestādes noteiktā veidā, neekspluatē citas valsts teritorijā, ja no attiecīgās valsts nav saņemta atbilstoša atļauja.

2.3. Šā papildinājuma 2.2. punktā minēto atļauju saņem pirms balona palaišanas, ja, plānojot operāciju, ir pamats sagaidīt, ka vējš varētu ienest balonu gaisa telpā virs citas valsts. Šādu atļauju var saņemt vairāku balona lidojumu veikšanai vai noteiktam vairākkārtēja lidojuma tipam, piemēram, atmosfēras izpētes balona lidojumiem.

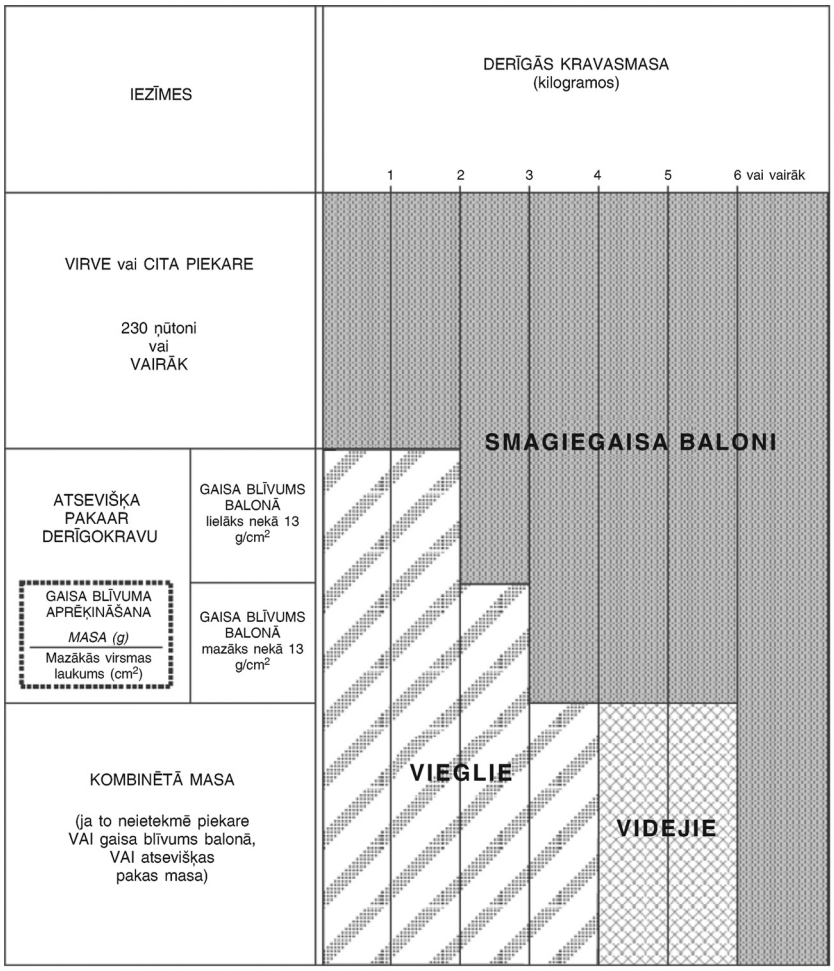
2.4. Bezpilota brīvo gaisa balonu ekspluatē saskaņā ar nosacījumiem, kurus noteikusi reģistrācijas valsts un valsts, virs kuras teritorijas ir paredzams lidojums.

2.5. Bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē tādā veidā, ka balona vai kādas tā daļas, tostarp balona derīgās kravas, trieciens pret zemi apdraud personas vai īpašumu.

2.6. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē virs starptautiskajiem ūdeņiem bez iepriekšējas saskaņošanas ar attiecīgo(-ajiem) *ANSP*.

▼B

AP2-1. attēls



3. EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI UN APRĪKOJUMA PRASĪBAS

3.1. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu bez *ANSP* (aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja(-u)) atļaujas neekspluatē barometriskā augstuma līmeņos zemāk par 18 000 m (60 000 ft), kur:

a) ir mākoņi un citas dabas parādības ar pārklājumu vairāk nekā četras astotdaļas; vai

b) horizontālā redzamība ir mazāka nekā 8 km.

3.2. Smago vai vidējo bezpilota brīvo gaisa balonu nepalaiž tā, lai tas zemāk nekā 300 m (1 000 ft) augstumā varētu pārlidot ar konkrēto operāciju nesaistītiem pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā.

3.3. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē, izņemot tad, ja:

a) tas ir aprīkots vismaz ar divām automātiskām vai tālvadāmām, savstarpēji neatkarīgi ekspluatējamām lidojuma pārtraukšanas iekārtām vai sistēmām;

b) polietilēna bezspiediena gaisa baloniem tiek izmantotas vismaz divas savstarpēji neatkarīgi funkcionējošas metodes, sistēmas, ierīces vai to kombinācija, lai pārtrauktu gaisa balona apvalka lidojumu;

▼B

c) gaisa balona apvalks ir aprīkots vai nu ar radaratstarošanas ierīci(-ēm), vai radaratstarojošu materiālu, kas radīs atbalsi virsmas radiolokatoram, kas darbojas 200 MHz līdz 2 700 MHz frekvenču diapazonā, un/vai gaisa balons ir aprīkots ar citām tādām ierīcēm, kas atļaus ekspluatantam to nepārtraukti novērot ārpus zemes radiolokatora frekvenču diapazona.

3.4. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē turpmākajos apstākļos:

a) rajonā, kur tiek lietots zemes sekundārais novērošanas radiolokators (*SSR*), ja vien tas nav aprīkots ar sekundārā novērošanas radiolokatora transponderu, kas spēj pārraidīt informāciju par barometrisko augstumu, kas nepārtrauktā režīmā darbojas ar noteiktu kodu vai kuru vajadzības gadījumā var noskaņot uz attiecīgu novērošanas staciju; vai

b) rajonā, kur tiek lietots zemes *ADS-B* aprīkojums, ja vien tas nav aprīkots ar *ADS-B* transponderu, kas spēj pārraidīt informāciju par barometrisko augstumu, kas darbojas nepārtrauktā režīmā vai kuru vajadzības gadījumā var noskaņot uz attiecīgu novērošanas staciju.

3.5. Bezpilota brīvo gaisa balonu, kas aprīkots ar iekārtu antenu, kuras pārlaušanai jebkurā punktā nepieciešams 230 N vai lielāks spēks, neekspluatē, ja vien antenai nav piestiprināti krāsaini vimpeļi vai karodziņi ne retāk kā ar 15 m atstarpi.

3.6. Naktī vai jebkurā citā laikā, kuru noteikusi kompetentā iestāde, smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē zemāk kā 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā, ja vien gaisa balons, tam piestiprinātie priekšmeti un derīgā krava neatkarīgi no tā, vai lidojuma laikā to atdala vai neatdala no balona, nav izgaismoti.

3.7. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu, kas aprīkots ar piekarināšanas līdzekli (izņemot ļoti uzkrītošas krāsas atvērtu izpletni), kas garāks par 15 m, nakts laikā neekspluatē zemāk kā 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā, ja vien šis piekarināšanas līdzeklis nav krāsots ļoti uzkrītošas krāsas joslās vai tam nav piekārti krāsaini vimpeļi.

4. LIDOJUMA PĀRTRAUKŠANA

4.1. Smagā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants aktivizē atbilstošās 3.3. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētās lidojuma pārtraukšanas ierīces:

a) ja kļūst zināms, ka laika apstākļi ir sliktāki nekā operācijai paredzētie;

b) ja darbības traucējumu vai cita iemesla dēļ operācijas turpināšana apdraud gaisa satiksmi vai personas vai īpašumu uz zemes; vai

c) pirms nesankcionētas ielidošanas gaisa telpā virs citas valsts teritorijas.

5. LIDOJUMA PIETEIKŠANA

5.1. **Lidojuma pieteikšana pirms lidojuma sākšanas**

5.1.1. Paredzēto vidējā vai smagā bezpilota brīvā gaisa balona lidojumu piesaka atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai ne vēlāk kā septiņas dienas pirms paredzētā lidojuma dienas.

5.1.2. Paredzētā lidojuma pieteikums ietver šādu informāciju, ja to pieprasa atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība:

a) gaisa balona lidojuma identifikācijas indekss vai projekta koda nosaukums;

b) gaisa balona klasifikācija un apraksts;

▼B

c) *SSR* kods, gaisa kuģa adrese vai *NDB* frekvence pēc vajadzības;

d) ekspluatanta vārds, uzvārds vai nosaukums un telefona numurs;

e) starta vieta;

f) aprēķinātais starta laiks (vai vairāku startu sākšanas un pabeigšanas laiks);

g) palaižamo balonu skaits un paredzētais intervāls starp startiem (vairāku startu gadījumā);

h) paredzamais virziens augstuma uzņemšanai;

i) kreisēšanas līmenis (līmeņi) (barometriskais augstums);

j) aprēķinātais laiks, kas vajadzīgs, lai sasniegtu 18 000 m (60 000 ft) barometrisko augstumu vai lai sasniegtu kreisēšanas līmeni 18 000 m (60 000 ft) augstumā vai zemāk, kā arī aprēķinātā atrašanās vieta. Ja operācija sastāv no secīgiem startiem, tad jāietver aprēķinātais laiks, kurā pirmais un pēdējais balons sērijā sasniegs attiecīgo līmeni (piem., 122136Z–130330Z);

k) aprēķinātais lidojuma pārtraukšanas datums un laiks un plānotais saskaršanās ar zemi/atgūšanas rajons. Gadījumā, ja gaisa baloni veic ilgstošus lidojumus un tādēļ nav iespējams precīzi paredzēt lidojuma pārtraukšanas datumu un laiku un plānoto saskaršanās ar zemi/atgūšanas rajonu, tiek lietots termins “ilgstošs”. Ja paredzēts izmantot vairāk nekā vienu saskaršanās ar zemi/atgūšanas vietu, tad jāuzskaita katra vieta, norādot attiecīgo aprēķināto saskaršanās ar zemi laiku. Ja paredzēta virkne saskaršanos ar zemi, tad jānorāda aprēķinātais laiks, kad ar zemi saskarsies pirmais un pēdējais sērijas balons (piem., 070330Z–072300Z).

▼M2

5.1.3. Visas izmaiņas pirmslidojuma informācijā, kura paziņota saskaņā ar 5.1.2. punktu, dara zināmas attiecīgajai *ATS* struktūrvienībai ne vēlāk kā 6 stundas pirms aprēķinātā starta laika vai saules un kosmisko parādību pētījumu gadījumā, kas saistīti ar kritiskā laika elementu, ne vēlāk kā 30 minūtes pirms aprēķinātā operācijas sākšanas laika.

▼B

5.2. **Paziņojums par startu**

5.2.1. Tūlīt pēc tam, kad ir palaists vidējais vai smagais bezpilota brīvais gaisa balons, ekspluatants paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai šādu informāciju:

a) gaisa balona lidojuma identifikācijas indeksu;

b) starta vietu;

c) faktisko starta laiku;

d) aprēķināto laiku, kādā tiks sasniegts 18 000 m (60 000 ft) barometriskais augstums, vai aprēķināto laiku, kādā tiks sasniegts kreisēšanas līmenis 18 000 m (60 000 ft) augstumā vai zemāk, un aprēķināto atrašanās vietu; un

e) visas izmaiņas informācijā, kas iepriekš paziņota saskaņā ar 5.1.2. punkta g) un h) apakšpunktu.

5.3. **Paziņojums par lidojuma atcelšanu**

5.3.1. Ekspluatants informē atbilstošo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, tiklīdz ir zināms, ka ir atcelts vidējā vai smagā bezpilota brīvā gaisa balona lidojums, par ko iepriekš paziņots saskaņā ar 5.1. punktu.

▼B

6. ATRAŠANĀS VIETAS REĢISTRĒŠANA UN ATRAŠANĀS VIETAS ZIŅOJUMI

6.1. Tāda smagā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants, kas tiek ekspluatēts 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā vai zemāk, uzrauga gaisa balona lidojuma trajektoriju un pēc pieprasījuma nosūta gaisa balona atrašanās vietas ziņojumus gaisa satiksmes dienestam. Ja vien gaisa satiksmes dienests nepieprasa ziņot par gaisa balona atrašanās vietu biežāk, ekspluatants reģistrē atrašanās vietu ik pēc divām stundām.

6.2. Tāda smagā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants, kas tiek ekspluatēts virs 18 000 m (60 000 ft) barometriskā augstuma, uzrauga gaisa balona lidojuma norisi un pēc pieprasījuma nosūta gaisa balona atrašanās vietas ziņojumus gaisa satiksmes dienestam. Ja vien gaisa satiksmes dienests nepieprasa ziņot par gaisa balona atrašanās vietu biežāk, ekspluatants reģistrē atrašanās vietu ik pēc 24 stundām.

6.3. Ja atrašanās vietu nav iespējams reģistrēt saskaņā ar 6.1. un 6.2. punktu, ekspluatants nekavējoties ziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai. Šajā ziņojumā tiek norādīta pēdējā fiksētā atrašanās vieta. Kad tiek atjaunota gaisa balona novērošana, par to nekavējoties tiek informēta atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

6.4. Vienu stundu pirms tam, kad smagais bezpilota brīvais gaisa balons sāk plānoto augstuma samazināšanu, ekspluatants atbilstošajai pilnvarotajai *ATS* iestādei nosūta šādu informāciju par balonu:

a) pašreizējo ģeogrāfisko atrašanās vietu;

b) pašreizējo līmeni (barometrisko augstumu);

c) vajadzības gadījumā paredzamo laiku, kad gaisa balons ienāks 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā;

d) paredzamo saskaršanās ar zemi laiku un vietu.

6.5. Smagā vai vidējā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants ziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, kad ir pabeigta operācija.

▼B

3. papildinājums

Kreisēšanas līmeņu tabula

1.1. Kreisēšanas līmeņi, kas jāievēro, ir šādi:

CEĻA LĪNIJA (*)											
No 000° līdz 179° grādiem						No 180° līdz 359° grādiem					
IFR lidojumi			*VFR* lidojumi			*IFR* lidojumi			*VFR* lidojumi		
Līmenis			Līmenis			Līmenis			Līmenis		
FL	Ft	Metri	FL	Ft	Metri	FL	Ft	Metri	FL	Ft	Metri
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			
utt.	utt.	utt.				utt.	utt.	utt.			

(*) Magnētiskā ceļa līnija vai polārajos apgabalos ģeogrāfiskajā platumā, kas lielāks par 70 grādiem, un šos apgabalus paplašinot saskaņā ar iespējamajiem kompetentās iestādes norādījumiem, ceļa līnija koordinātu tīklā, ko nosaka Griničas meridiānam paralēlu līniju tīklojums, kas tiek izmantots polārā stereografiskā kartē, kurā kā kartes ziemeļi tiek izmantots virziens uz Ziemeļpolu.

▼B

4. papildinājums

***ATS* gaisa telpu klases – pakalpojumi un lidojumu prasības**

(Piemēro SERA.6001. punktu un SERA.5025. punkta b) apakšpunktu)

Klase	Lidojuma tips	Nodrošinātā distancēšana	Sniegtais pakalpojums	Ātruma ierobežojums (*)	Nepieciešama spēja nodrošināt radiosakarus	Nepieciešami pastāvīgi divvirzienu balss sakari "gaiss–zeme"	Nepieciešama *ATC* atļauja
A	Tikai *IFR*	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
B	*IFR*	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
	VFR	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
C	*IFR*	*IFR* no *IFR* *IFR* no *VFR*	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
	VFR	*VFR* no *IFR*	1) gaisa satiksmes vadības pakalpojumi distancēšanai no *IFR*; ►**M2** 2) gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, *VFR*/*VFR* satiksmes informācija (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas) ◄	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Jā	Jā	Jā
D	*IFR*	*IFR* no *IFR*	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, satiksmes informācija par *VFR* lidojumiem (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas)	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Jā	Jā	Jā

▼B

Klase	Lidojuma tips	Nodrošinātā distancēšana	Sniegtais pakalpojums	Ātruma ierobežojums (*)	Nepieciešama spēja nodrošināt radiosakarus	Nepieciešami pastāvīgi divvirzienu balss sakari "gaiss–zeme"	Nepieciešama *ATC* atļauja
	VFR	Nav	►**M2** Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, *IFR*/*VFR* un *VFR*/*VFR* satiksmes informācija (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas) ◄	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Jā	Jā	Jā
E	*IFR*	*IFR* no *IFR*	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi un satiksmes informācija par *VFR* lidojumiem, ciktāl praktiski nepieciešams	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Jā	Jā	Jā
	VFR	Nav	Informācija par satiksmi, ciktāl praktiski nepieciešams	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Nē (**)	Nē (**)	Nē
F	*IFR*	*IFR* no *IFR*, ciktāl praktiski nepieciešams	Gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi; pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Jā (***)	Nē (***)	Nē
	VFR	Nav	Pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Nē (**)	Nē (**)	Nē
G	*IFR*	Nav	Pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Jā (**)	Nē (**)	Nē
	VFR	Nav	Pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem *IAS* augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) *AMSL*	Nē (**)	Nē (**)	Nē

(*) Ja pārejas absolūtā augstuma līmenis ir zemāks par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa (*AMSL*), tad 10 000 ft vietā jāizmanto *FL* 100. Gaisa kuģu tipus, kuri tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt, kompetentā iestāde var no šā noteikuma piemērošanas arī atbrīvot.

(**) Pilotiem pastāvīgi jānovēro balss sakari "gaiss–zeme" un pēc nepieciešamības piemērotā sakaru kanālā *RMZ* zonā jāizveido divvirzienu sakari.

(***) Balss sakari "gaiss–zeme" ir obligāti lidojumiem, kas saņem konsultatīvos pakalpojumus. Pilotiem pastāvīgi jānovēro balss sakari "gaiss–zeme" un pēc nepieciešamības piemērotā sakaru kanālā *RMZ* zonā jāizveido divvirzienu sakari.

▼M2

5. papildinājums

Tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz novērojumiem no gaisa kuģa un balss sakaru ziņojumiem

A. ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI

VEIDLAPAS AIREP SPECIAL PARAUGS

	POZĪCIJA	PARAMETRS	TELEFONIJAS PĀRRAIDES ELEMENTS attiecīgā gadījumā
	—	Ziņojuma tipa apzīmējums — īpašais ziņojums no gaisa kuģa	[AIREP] SPECIAL
1. iedaļa	1	Gaisa kuģa identifikācija	*(gaisa kuģa identifikācija)*
	2	Atrašanās vieta	POSITION (*ģeogrāfiskais platums un garums*) OVER *(nozīmīgais punkts)* ABEAM *(nozīmīgais punkts)* *(nozīmīgais punkts) (azimuts) (attālums)*
	3	Laiks	*(laiks)*
	4	Līmenis	FLIGHT LEVEL *(skaitlis)* vai *(skaitlis)* METRES vai FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(skaitlis)* vai *(skaitlis)* METRES vai FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(skaitlis)* vai *(skaitlis)* METRES vai FEET
	5	Nākamā atrašanās vieta un aprēķinātais pārlidošanas laiks	*(atrašanās vieta) (laiks)*
	6	Sekojošais nozīmīgais punkts	*(atrašanās vieta)* NEXT
2. iedaļa	7	Aprēķinātais ierašanās laiks	*(lidlauks) (laiks)*
	8	Rezerve	ENDURANCE *(stundas un minūtes)*
3. iedaļa	9	Parādība, ar kuru gaisa kuģis saskāries vai to novērojis un kuras dēļ jāsniedz īpašais ziņojums no gaisa kuģa: — mērena turbulence — spēcīga turbulence — mērena apledošana — strauja apledošana — stiprs kalnu vilnis — pērkona negaiss bez krusas — pērkona negaiss ar krusu — stipra putekļu / smilšu vētra — vulkānisko pelnu mākonis — vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums	 TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM vai SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY vai VOLCANIC ERUPTION

▼M2

1. NO GAISA KUĢA SNIEGTO ZIŅOJUMU SATURS

1.1. **Atrašanās vietas ziņojumi un īpašie ziņojumi no gaisa kuģa**

1.1.1. A punktā norādītā parauga 1. iedaļa atrašanās vietas ziņojumos un īpašajos ziņojumos no gaisa kuģa ir obligāta, lai gan drīkst izlaist 5. un 6. pozīciju. 2. iedaļu pilnībā vai daļēji pievieno tikai tad, ja to pieprasījis ekspluatants vai tā norādītais pārstāvis vai ja to uzskata par vajadzīgu gaisa kuģa kapteinis. 3. iedaļu iekļauj īpašajos ziņojumos no gaisa kuģa.

1.1.2. Apstākļus, kādos ir jāsniedz īpašais ziņojums no gaisa kuģa, izvēlas no SERA.12005. punkta a) apakšpunktā sniegtā saraksta.

1.1.3. Ja tiek sniegts īpašais ziņojums no gaisa kuģa, kurā ietverta informācija par vulkānisko aktivitāti, sagatavo pēclidojuma ziņojumu, izmantojot B punktā norādīto veidlapu ziņošanai par vulkānisko aktivitāti (veidlapas *VAR* paraugs). Visus novērotos elementus attiecīgi reģistrē un norāda veidlapas *VAR* atbilstošajās vietās.

1.1.4. Īpašos ziņojumus no gaisa kuģa sniedz, tiklīdz tas iespējams pēc tam, kad novērota parādība, kuras dēļ jāsniedz īpašais ziņojums no gaisa kuģa.

2. SĪKI ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI

2.1. Ziņojumos no gaisa kuģa pozīcijas norāda tādā secībā, kādā tās norādītas veidlapas *AIREP SPECIAL* paraugā.

— ZIŅOJUMA TIPA APZĪMĒJUMS. Īpašajā ziņojumā no gaisa kuģa norāda “SPECIAL” (“ĪPAŠS”).

1. iedaļa

1. pozīcija – GAISA KUĢA IDENTIFIKĀCIJA. Norāda gaisa kuģa radiotelefonijas izsaukuma kodu, kā noteikts SERA.14050. punktā.

2. pozīcija – ATRAŠANĀS VIETA. Norāda atrašanās vietas ģeogrāfisko platumu (izsakot grādos ar 2 cipariem vai grādos un minūtēs ar 4 cipariem, kam seko vārds “ziemeļu” vai “dienvidu”) un ģeogrāfisko garumu (izsakot grādos ar 3 cipariem vai grādos un minūtēs ar 5 cipariem, kam seko vārds “austrumu” vai “rietumu”) vai atrašanās vietu norāda kā nozīmīgo punktu, kas apzīmēts ar kodētu apzīmējumu (2 līdz 5 rakstzīmes), vai kā nozīmīgo punktu, pēc kura norāda magnētisko azimutu (3 cipari) un attālumu no punkta jūras jūdzēs. Vajadzības gadījumā pirms nozīmīgā punkta norāda “ABEAM” (“TRAVERSĀ”).

3. pozīcija – LAIKS. Norāda laiku stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari), izņemot gadījumus, kad ziņošanas laiks minūtēs pāri stundai (2 cipari) ir noteikts, pamatojoties uz reģionāliem aeronavigācijas nolīgumiem. Ziņojumā norādītajam laikam jābūt laikam, kad gaisa kuģis faktiski ir atrašanās vietā, nevis ziņojuma sagatavošanas vai nosūtīšanas laikam. Ja tiek sniegts īpašais ziņojums no gaisa kuģa, laiku vienmēr norāda stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika.

4. pozīcija – LIDOJUMA LĪMENIS VAI ABSOLŪTAIS AUGSTUMS. Lidojuma līmeni norāda ar 3 cipariem, ja altimetrā iestatīts standarta spiediens. Absolūto augstumu norāda metros, kam seko vārds “METRES” (“METRI”), vai pēdās, kam seko vārds “FEET” (“PĒDAS”), ja izmanto *QNH*. Ja pēc nozīmīgā punkta pārlidošanas notiek pāreja uz jaunu līmeni, norāda “CLIMBING” (“UZŅEMU AUGSTUMU”) (un pēc tam norāda līmeni), kad augstums tiek uzņemts, vai “DESCENDING” (“SAMAZINU AUGSTUMU”) (un pēc tam norāda līmeni), kad augstums tiek samazināts.

▼M2

5. pozīcija – NĀKAMĀ ATRAŠANĀS VIETA UN APRĒĶINĀTAIS PĀRLIDOŠANAS LAIKS. Norāda nākamo ziņošanas punktu un aprēķināto šāda ziņošanas punkta pārlidošanas laiku vai norāda aprēķināto atrašanās vietu, kas tiks sasniegta pēc vienas stundas, saskaņā ar spēkā esošo procedūru ziņošanai par atrašanās vietu. Attiecībā uz atrašanās vietu izmanto 2. pozīcijā noteiktās datu normas. Norāda aprēķināto šīs atrašanās vietas pārlidošanas laiku. Norāda laiku stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari), izņemot gadījumus, kad ziņošanas laiks minūtēs pāri stundai (2 cipari) ir noteikts reģionālos aeronavigācijas nolīgumos.

6. pozīcija – SEKOJOŠAIS NOZĪMĪGAIS PUNKTS. Norāda sekojošo nozīmīgo punktu pēc "nākamās atrašanās vietas un aprēķinātā pārlidošanas laika".

2. iedaļa

7. pozīcija – APRĒĶINĀTAIS IERAŠANĀS LAIKS. Norāda tā lidlauka nosaukumu, kurā paredzēta pirmā nosēšanās, un pēc tam – aprēķināto ierašanās laiku šajā lidlaukā stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari).

8. pozīcija – REZERVE. Norāda vārdu "ENDURANCE" ("REZERVE") un degvielas rezervi stundās un minūtēs (4 cipari).

3. iedaļa

9. pozīcija – PARĀDĪBA, KURAS DĒĻ JĀSNIEDZ ĪPAŠAIS ZIŅOJUMS NO GAISA KUĢA. Norāda vienu no šādām parādībām, ar kuru gaisa kuģis saskāries vai to novērojis:

— mērena turbulence kā "TURBULENCE MODERATE" un

— spēcīga turbulence kā "TURBULENCE SEVERE".

Piemēro šādas specifikācijas:

— "mērena" – apstākļi, kad var rasties mērenas gaisa kuģa telpiskā stāvokļa un/vai absolūtā augstuma izmaiņas, tomēr visu laiku tiek saglabāta kontrole pār gaisa kuģa vadību. Parasti vērojamas nelielas gaisa ātruma izmaiņas. Akselerometra rādījumu izmaiņas 0,5 g līdz 1,0 g apmērā gaisa kuģa smaguma centrā. Apgrūtināta pārvietošanās. Gaisa kuģī esošās personas sajūt, ka drošības jostas nostiepjas. Nenostiprināti priekšmeti pārvietojas,

— "spēcīga" – apstākļi, kad rodas straujas gaisa kuģa telpiskā stāvokļa un/vai absolūtā augstuma izmaiņas; īslaicīgi var tikt zaudēta kontrole pār gaisa kuģa vadību. Parasti vērojamas lielas gaisa ātruma izmaiņas. Akselerometra rādījumu izmaiņas pārsniedz 1,0 g gaisa kuģa smaguma centrā. Gaisa kuģī esošās personas tiek spēcīgi triektas pret drošības jostām. Nenostiprināti priekšmeti tiek izmētāti,

— mērena apledošana kā "ICING MODERATE", strauja apledošana kā "ICING SEVERE".

Piemēro šādas specifikācijas:

— "mērena" – apstākļi, kad kursa un/vai absolūtā augstuma izmaiņas var tikt uzskatītas par vēlamām,

— "strauja" – apstākļi, kad kursa un/vai absolūtā augstuma tūlītējas izmaiņas uzskatāmas par nepieciešamām,

▼M2

— stiprs kalnu vilnis kā “MOUNTAIN WAVE SEVERE”.

Piemēro šādu specifikāciju:

— “stiprs” – apstākļi, kad pavadošā lejupejošā gaisa plūsma ir 3,0 m/s (600 ft/min) vai ātrāka un/vai novērojama spēcīga turbulence,

— pērkona negaiss bez krusas kā “THUNDERSTORM”, pērkona negaiss ar krusu kā “THUNDERSTORM WITH HAIL”.

Piemēro šādu specifikāciju:

Ziņo tikai par tādiem pērkona negaisiem, kas ir:

— dūmakas aizsegti vai

— ieslēpti mākoņos, vai

— plaši, vai

— veido vētras līniju,

— stipra putekļu vētra vai stipra smilšu vētra kā “DUSTSTORM HEAVY” vai “SANDSTORM HEAVY”,

— vulkānisko pelnu mākonis kā “VOLCANIC ASH CLOUD”,

— vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums kā “PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY” vai “VOLCANIC ERUPTION”.

Piemēro šādu specifikāciju:

“vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma” šajā kontekstā nozīmē neparastu un/vai pieaugošu vulkānisko aktivitāti, kas varētu būt vulkāna izvirduma priekšvēstnesis.

2.2. Veidlapā ziņošanai par vulkānisko aktivitāti (veidlapas *VAR* paraugs) reģistrētā informācija nav paredzēta pārraidīšanai, izmantojot radiotelefonijas sakarus, bet pēc ielidošanas lidlaukā gaisa kuģa ekspluatants vai lidojuma apkalpes loceklis to nekavējoties nodod lidlauka meteoroloģiskajam dienestam. Ja šāds dienests nav viegli pieejams, aizpildīto veidlapu nodod saskaņā ar vietējo vienošanos, kas panākta starp *MET* un *ATS* pakalpojumu sniedzējiem un gaisa kuģa ekspluatantu.

3. BALSS SAKAROS SAŅEMTAS METEOROLOĢISKĀS INFORMĀCIJAS TĀLĀKNODOŠANA

Ja *ATS* struktūrvienības saņēmušas īpašos ziņojumus no gaisa kuģa, tās šos ziņojumus no gaisa kuģa nekavējoties nodod attiecīgajam meteoroloģiskās novērošanas dienestam (*MWO*). Lai nodrošinātu no gaisa kuģa saņemto ziņojumu asimilāciju automatizētajās zemes sistēmās, šādu ziņojumu elementus pārraida, izmantojot turpmāk norādītās datu normas un noteiktajā secībā.

— ADRESĀTS. Norāda izsaucamo staciju un vajadzības gadījumā – nepieciešamo retranslāciju.

— ZIŅOJUMA TIPA APZĪMĒJUMS. Īpašajā ziņojumā no gaisa kuģa norāda “ARS”.

— GAISA KUĢA IDENTIFIKĀCIJA. Norāda gaisa kuģa identifikāciju, izmantojot lidojuma plāna 7. pozīcijai noteikto datu normu, bez atstarpes starp gaisa kuģa ekspluatanta apzīmējumu un gaisa kuģa reģistrācijas vai lidojuma identifikāciju, ja to izmanto.

▼M2

1. iedaļa

0. pozīcija – ATRAŠANĀS VIETA. Norāda atrašanās vietas ģeogrāfisko platumu (izsakot grādos ar 2 cipariem vai grādos un minūtēs ar 4 cipariem, pēc kā bez atstarpes norāda N vai S) un ģeogrāfisko garumu (izsakot grādos ar 3 cipariem vai grādos un minūtēs ar 5 cipariem, pēc kā bez atstarpes norāda E vai W) vai atrašanās vietu norāda kā nozīmīgo punktu, kas apzīmēts ar kodētu apzīmējumu (2 līdz 5 rakstzīmes), vai kā nozīmīgo punktu, pēc kura norāda magnētisko azimutu (3 cipari) un attālumu no punkta jūras jūdzēs (3 cipari). Vajadzības gadījumā pirms nozīmīgā punkta norāda "ABEAM" ("TRAVERSĀ").

1. pozīcija – LAIKS. Norāda laiku stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari).

2. pozīcija – LIDOJUMA LĪMENIS VAI ABSOLŪTAIS AUGSTUMS. Norāda "F" un 3 ciparus (piemēram, "F310"), ja tiek ziņots par lidojuma līmeni. Norāda absolūto augstumu metros, kam seko "M", vai pēdās, kam seko "FT", ja tiek ziņots par absolūto augstumu. Norāda "ASC" (līmenis), kad augstums tiek uzņemts, vai "DES" (līmenis), kad augstums tiek samazināts.

2. iedaļa

9. pozīcija – PARĀDĪBA, KURAS DĒĻ JĀSNIEDZ ĪPAŠAIS ZIŅOJUMS NO GAISA KUĢA. Parādību, par kuru tiek sniegts ziņojums, norāda šādi:

— mērena turbulence kā "TURB MOD",

— spēcīga turbulence kā "TURB SEV",

— mērena apledošana kā "ICE MOD",

— strauja apledošana kā "ICE SEV",

— stiprs kalnu vilnis kā "MTW SEV",

— pērkona negaiss bez krusas kā "TS",

— pērkona negaiss ar krusu kā "TSGR",

— stipra putekļu vētra vai stipra smilšu vētra kā "HVY SS",

— vulkānisko pelnu mākonis kā "VA CLD",

— vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums kā "VA",

— krusa kā "GR",

— lietus gubmākoņi kā "CB".

PĀRRAIDĪTAIS LAIKS Norāda tikai tad, ja tiek pārraidīta 3. iedaļa.

4. ĪPAŠI NOTEIKUMI ZIŅOŠANAI PAR VĒJA NOBĪDI UN VULKĀNISKAJIEM PELNIEM

4.1. **Ziņošana par vēja nobīdi**

4.1.1. Ziņojot par gaisa kuģa novērotu vēja nobīdi, kas lidojuma laikā radusies augstuma uzņemšanas un pieejas fāzē, norāda gaisa kuģa tipu.

▼**M2**

4.1.2. Ja ir ziņots par vēja nobīdes apstākļiem lidojuma laikā augstuma uzņemšanas vai pieejas fāzē vai ja šādi apstākļi ir minēti laika prognozē, tomēr vēja pretestība nav novērota, gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz informē attiecīgo *ATS* struktūrvienību, izņemot gadījumus, kad kapteinim ir zināms, ka attiecīgo *ATS* struktūrvienību par to jau ir informējis iepriekšējais gaisa kuģis.

4.2. **Pēclidojuma ziņošana par vulkānisko aktivitāti**

4.2.1. Kad gaisa kuģis ielidojis lidlaukā, gaisa kuģa ekspluatants vai lidojuma apkalpes loceklis nekavējoties iesniedz aizpildītu ziņojumu par vulkānisko aktivitāti lidlauka meteoroloģiskajam dienestam vai, ja šāds dienests ielidojušā gaisa kuģa lidojuma apkalpes locekļiem nav viegli pieejams, ar aizpildīto ziņojuma veidlapu rīkojas saskaņā ar vietējo vienošanos, kas panākta starp *MET* un *ATS* pakalpojumu sniedzējiem un gaisa kuģa ekspluatantu.

4.2.2. Lidlauka meteoroloģiskais dienests saņemto aizpildīto ziņojumu par vulkānisko aktivitāti nekavējoties nodod meteoroloģiskās novērošanas dienestam, kas atbild par meteoroloģisko novērojumu veikšanu tajā lidojumu informācijas apgabalā, kurā tika novērota vulkāniskā aktivitāte.

▼M2

B. VEIDLAPA "ĪPAŠAIS ZIŅOJUMS NO GAISA KUĢA PAR VULKĀNISKO AKTIVITĀTI" (VEIDLAPAS *VAR* PARAUGS)

VEIDLAPAS VAR PARAUGS: izmanto pēclidojuma ziņošanai

ZIŅOJUMS PAR VULKĀNISKO AKTIVITĀTI

Ziņojumi no gaisa kuģa ir īpaši svarīgi, lai būtu iespējams novērtēt apdraudējumu, ko vulkānisko pelnu mākonis rada gaisa kuģu ekspluatācijai.

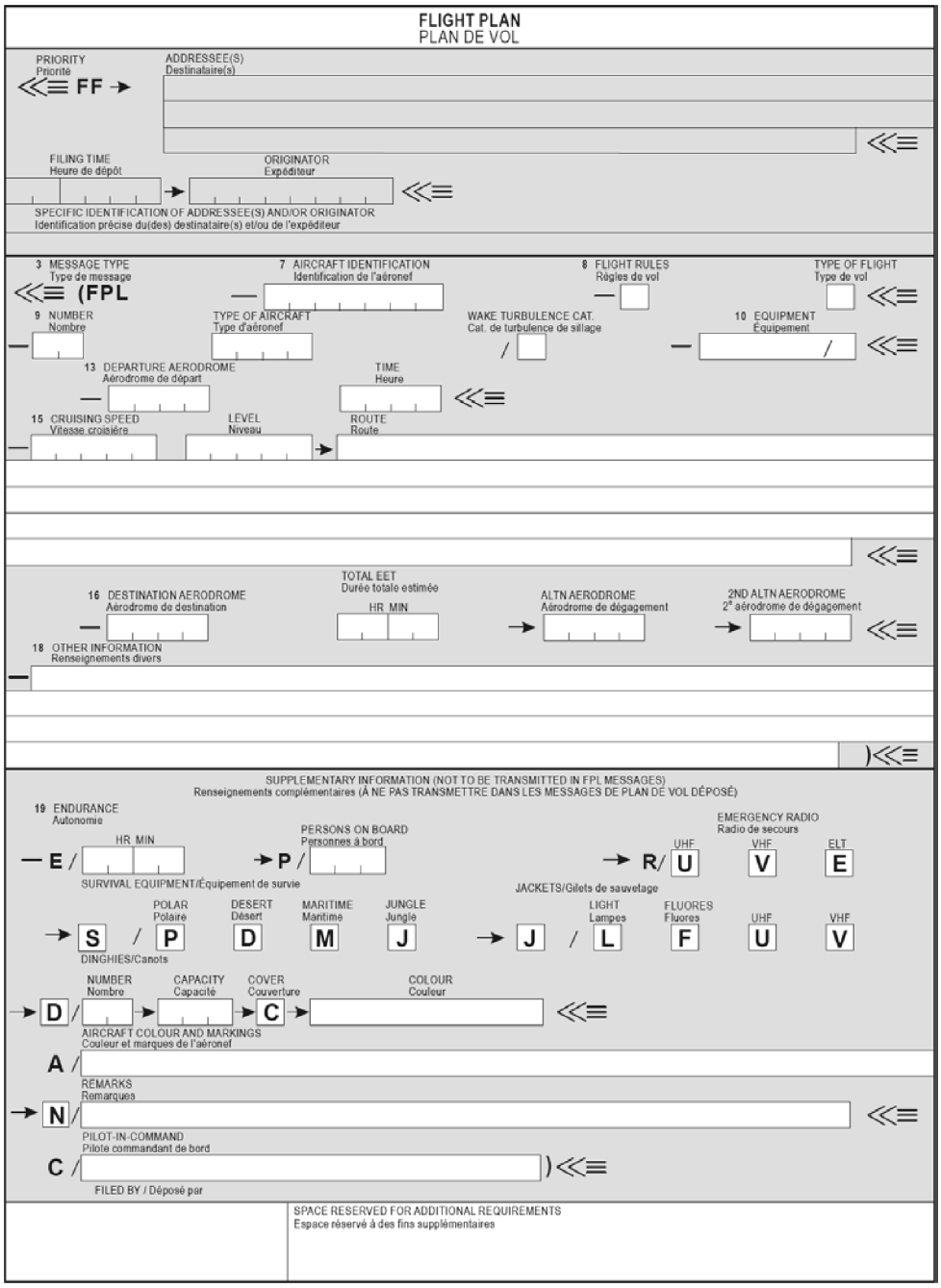
EKSPLUATANTS:			G/K IDENTIFIKĀCIJA: (kā norādīts lidojuma plānā)		
GAISA KUĢA KAPTEINIS:					
IZLIDOJIS NO:	DATUMS:	LAIKS; UTC:	IELIDOJIS:	DATUMS:	LAIKS; UTC:
ADRESĀTS			*AIREP SPECIAL*		
Pozīcijās 1-8 norādīto informāciju nekavējoties ziņo ATS struktūrvienībai, ar kuru nodibināts kontakts.					
1) GAISA KUĢA IDENTIFIKĀCIJA			2) ATRAŠANĀS VIETA		
3) LAIKS			4) LIDOJUMA LĪMENIS VAI ABSOLŪTAIS AUGSTUMS		
5) VULKĀNISKĀ AKTIVITĀTE NOVĒROTA (atrašanās vieta vai azimuts, aprēķinātais pelnu mākoņa līmenis un attālums no gaisa kuģa)					
6) GAISA TEMPERATŪRA			7) VĒJŠ KONKRĒTĀ PUNKTĀ		
8) PAPILDU INFORMĀCIJA SO_2 KONSTATĒTS jā ☐ nē ☐ Pelni novēroti jā ☐ nē ☐			Cita _____ (īss aktivitātes apraksts, jo īpaši pelnu mākoņa vertikālais un laterālais izmērs un, ja iespējams, horizontālā pārvietošanās, palielināšanās temps u. c.)		
Pēc nosēšanās aizpilda pozīcijas 9-16 un veidlapu nosūta pa faksu: (faksa numurs, ko norāda meteoroloģiskais dienests, pamatojoties uz vietējo vienošanos starp meteoroloģisko dienestu un attiecīgo ekspluatantu.)					
9) PELNU MĀKOŅA BLĪVUMS	☐ (a) neblīvs		☐ (b) mērena blīvuma		☐ (c) ļoti blīvs
10) PELNU MĀKOŅA KRĀSA	☐ (a) balts		☐ (b) gaiši pelēks		☐ (c) tumši pelēks
	☐ (d) melns		☐ (e) cita _____		
11) ZVIRDUMS	☐ (a) nepārtraukts		☐ (b) ar pārtraukumiem		☐ (c) nav redzams
12) AKTIVITĀTES VIETA	☐ (a) virsotne		☐ (b) mala		☐ (c) viena
	☐ (d) vairākas		☐ (e) nav novērota		
13) CITAS NOVĒROTĀS IZVIRDUMA IEZĪMES	☐ (a) zibens		☐ (b) blāzma		☐ (c) lielas iežu atlūzas
	☐ (d) pelnu izmeši		☐ (e) sēņveida mākonis		☐ (f) visas
14) IETEKME UZ GAISA KUĢI	☐ (a) sakari		☐ (b) navigācijas sistēmas		☐ (c) dzinēji
	☐ (d) Pito caurulīte		☐ (e) vējstikls		☐ (f) iluminatori
15) CITA IETEKME	☐ (a) turbulence		☐ (b) Svētā Elma ugunis		☐ (c) citi tvaiki
16) CITA INFORMĀCIJA (Visa informācija, kas uzskatāma par noderīgu.)					

▼M8

6. papildinājums

LIDOJUMA PLĀNA SAGATAVOŠANA

1. ***ICAO* lidojuma plāna veidlapas paraugs**



2. **Norādījumi lidojuma plāna veidlapas aizpildīšanai**

2.1. Vispārīgi norādījumi

Stingri ievērojiet noteiktos formātus un datu norādīšanas veidus.

Sāciet ievadīt datus pirmajā tiem paredzētajā laukā. Neizmantotos laukus atstājiet neaizpildītus.

Visus pulksteņa laikus norādiet ar 4 cipariem pēc saskaņotā pasaules laika (*UTC*).

▼**M8**

Visus aprēķinātos pagājušos laikus norādiet ar 4 cipariem (stundas un minūtes).

Ieēnoto lauku pirms 3. ailes aizpilda *ATS* un *COM* dienesti, ja vien atbildība par lidojuma plāna ziņojumu sagatavošanu nav deleģēta.

2.2. Norādījumi par *ATS* datu aizpildīšanu

Aizpildiet 7.–18. aili un, ja to noteikusi kompetentā iestāde vai tas nepieciešams citu iemeslu dēļ, 19. aili saskaņā ar šādiem norādījumiem.

IERAKSTIET vienu no tālāk minētajiem gaisa kuģa identifikatoriem, nepārsniedzot 7 burtciparu zīmes, bez savienojuma zīmēm vai simboliem:

a) gaisa kuģa ekspluatanta *ICAO* apzīmējums, kam seko lidojuma identifikators (piemēram, KLM511, NGA213, JTR25), ja izsaukuma signāls, ko gaisa kuģis izmanto radiotelefonijas sakaru laikā, sastāv no ekspluatanta *ICAO* telefonijas apzīmējuma, kam seko lidojuma identifikators (piemēram, KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); vai

b) gaisa kuģa valstspiederības vai vienotā zīme un reģistrācijas zīme (piemēram, EIAKO, 4XBCD, N2567GA), ja:

(1) radiotelefonijas sakaru laikā gaisa kuģa izmantoto izsaukuma signālu veido tikai šis identifikators (piemēram, CGAJS), vai pirms tās atrodas gaisa kuģa ekspluatanta *ICAO* telefonijas apzīmējums (piemēram, BLIZZARD CGAJS);

(2) gaisa kuģis nav aprīkots ar radio.

Lidojuma noteikumi

IERAKSTIET vienu no šiem burtiem, kas apzīmē lidojuma noteikumu kategoriju, kuru pilots plāno ievērot:

I – ja paredzēts, ka lidojums pilnībā tiks veikts saskaņā ar *IFR*; vai

V – ja paredzēts, ka lidojums tiks pilnībā veikts saskaņā ar *VFR*; vai

Y – ja sākumā lidojums tiks veikts saskaņā ar *IFR*, bet pēc tam lidojuma noteikumi tiks mainīti vienu vai vairākas reizes; vai

Z – ja sākumā lidojums tiks veikts saskaņā ar *VFR*, bet pēc tam lidojuma noteikumi tiks mainīti vienu vai vairākas reizes.

15. ailē norādiet punktu vai punktus, kuros plānots mainīt lidojuma noteikumus.

Lidojuma tips

IERAKSTIET vienu no šiem burtiem, kas apzīmē lidojuma tipu, ja to nosaka kompetentā iestāde:

S – ja tas ir regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojums;

N – ja tie ir neregulāri gaisa pārvadājumi;

▼**M8**

G – ja tā ir vispārējas nozīmes aviācija;

M – ja tā ir militārā aviācija;

X – ja tas neietilpst nevienā no iepriekš nosauktajām kategorijām.

Norādiet lidojuma statusu aiz indikatora "STS" 18. ailē vai, ja nepieciešams norādīt citus īpašas apstrādes iemeslus *ATS*, norādiet iemeslu aiz indikatora "RMK" 18. ailē.

Gaisa kuģu skaits (1 vai 2 rakstu zīmes)

IERAKSTIET gaisa kuģu skaitu, ja to ir vairāk par vienu.

Gaisa kuģa tips (2–4 rakstu zīmes)

IERAKSTIET atbilstošo apzīmējumu saskaņā ar Doc 8643, Gaisa kuģa tipa apzīmējumi (*Aircraft Type Designators*), VAI, ja attiecīgais apzīmējums nav piešķirts, vai grupas lidojumu gadījumā, kurā ir vairāk nekā viena tipa gaisa kuģi, IERAKSTIET "ZZZZ" un PRECIZĒJIET 18. ailē gaisa kuģu (skaitu un) tipu(-us), vispirms ierakstot "TYP/".

Pēcstrūklas turbulences kategorija (1 rakstu zīme)

IERAKSTIET slīpsvītru un aiz tās vienu no tālāk norādītajiem burtiem, kas apzīmē gaisa kuģa pēcstrūklas turbulences kategoriju:

J – "SUPER", lai norādītu gaisa kuģa tipu, kas definēts *ICAO* Doc 8643, Gaisa kuģa tipa apzīmējumi, jaunākā redakcija;

H – "HEAVY", lai norādītu gaisa kuģa tipu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 136 000 kg vai lielāku, izņemot *ICAO* Doc 8643 "SUPER" (J) kategorijā uzskaitītos gaisa kuģu tipus;

M – "MEDIUM", lai norādītu gaisa kuģa tipu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu mazāku par 136 000 kg, bet lielāku par 7 000 kg;

L – "LIGHT", lai norādītu gaisa kuģa tipu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu vienādu ar vai mazāku par 7 000 kg.

Iespējas ietver šādus elementus:

a) attiecīga izmantojama aprīkojuma esība uz gaisa kuģa klāja;

b) aprīkojums un iespējas, kas atbilst lidojuma apkalpes kvalifikācijai; un

c) attiecīgā gadījumā attiecīgas iestādes atļauja.

Radiosakaru, navigācijas un nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojums un iespējas

▼**M8**

IERAKSTIET vienu no tālāk minētajiem burtiem:

N – ja gaisa kuģim nav sakaru/navigācijas/nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojuma plānotajam maršrutam vai aprīkojums nav izmantojams; vai

S – ja gaisa kuģim ir sakaru/navigācijas/nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojums plānotajam maršrutam un tas ir izmantojams; un/vai

IERAKSTIET vienu vai vairākus tālāk norādītos burtus, lai apzīmētu izmantojamo sakaru/navigācijas/nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojumu un pieejamās iespējas:

A	GBAS nosēšanās vadības sistēma	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV ar SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR
G	GNSS. Ja kādu lidojuma daļu plānots veikt saskaņā ar *IFR*, tas attiecas uz *ICAO* 10. pielikuma I sējumam atbilstošiem GNSS uztvērējiem	**P1**	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	**P4-P9**	Rezervēts RCP
I	Inerciāla navigācija	**R**	PBN apstiprināts
J1	CPDLC ATN VDL režīms “2”	**T**	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	**U**	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL režīms “A”	**V**	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL režīms “2”	**W**	RVSM apstiprināts
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	**X**	MNPS apstiprināts
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	**Y**	VHF ar 8,33 kHz kanālu atstatuma nodrošināšanas iespēju
		Z	Cits aprīkojums, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, vai citas iespējas

▼**M8**

Visas burtciparu zīmes, kas nav minētas iepriekš, ir rezervētas.

Novērošanas iekārtas un iespējas

IERAKSTIET **N**, ja uz gaisa kuģa klāja nav novērošanas iekārtu plānotajam maršrutam, vai aprīkojums nav izmantojams;

VAI

IERAKSTIET vienu vai vairākus tālāk norādītos deskriptorus, nepārsniedz 20 rakstu zīmes, lai raksturotu izmantojamo aprīkojumu un/vai iespējas uz gaisa kuģa klāja:

SSR režīmi “A” un “C”

A – Transponders – režīms “A” (4 cipari – 4 096 kodi)

C – Transponders – režīms “A” (4 cipari – 4 096 kodi) un režīms “C”

SSR režīms “S”

E – Transponders – režīms “S”, tostarp gaisa kuģa identifikācijas, barometriskā augstuma un paplašinātās pašģenerējamās pārraides (ADS-B) iespēja

H – Transponders – režīms “S”, tostarp gaisa kuģa identifikācijas, barometriskā augstuma un pastiprinātas uzraudzības iespēja

I – Transponders – režīms “S”, tostarp gaisa kuģa identifikācijas, bet ne barometriskā augstuma iespēja

L – Transponders – režīms “S”, tostarp gaisa kuģa identifikācijas, barometriskā augstuma, paplašinātās pašģenerējamās pārraides (ADS-B) un pastiprinātas uzraudzības iespēja

P – Transponders – režīms “S”, tostarp barometriskā augstuma, bet ne gaisa kuģa identifikācijas iespēja

S – Transponders – režīms “S”, gan barometriskā augstuma, gan gaisa kuģa identifikācijas iespēja

X – Transponders – režīms “S” bez gaisa kuģa identifikācijas un bez barometriskā augstuma iespējas

ADS-B

B1 – ADS-B ar īpašu 1 090 MHz ADS-B ziņošanas iespēju

B2 – ADS-B ar īpašu 1 090 MHz ADS-B ziņošanas un uztveršanas iespēju

▼**M8**

U1 – ADS-B ziņošanas iespēja, izmantojot UAT

U2 – ADS-B ziņošanas un uztveršanas iespēja, izmantojot UAT

V1 – ADS-B ziņošanas iespēja, izmantojot VDL režīmu “4”

V2 – ADS-B ziņošanas un uztveršanas iespēja, izmantojot VDL režīmu “4”

ADS-C

D1 – ADS-C ar FANS 1/A iespējām

G1 – ADS-C ar ATN iespējām

Visas burtciparu zīmes, kas nav minētas iepriekš, ir rezervētas.

IERAKSTIET *ICAO* 4 burtu izlidošanas lidlauka atrašanās vietas indikatoru saskaņā ar Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori *(Location Indicators);*

VAI, ja lidlaukam nav piešķirts atrašanās vietas indikators,

IERAKSTIET “ZZZZ” un PRECIZĒJIET 18. ailē:

— lidlauka nosaukumu un atrašanās vietu, pirms tās norādot “DEP/”; vai

— maršruta pirmo punktu vai marķiera radiobāku, pirms tās norādot “DEP/”, ja gaisa kuģis nav pacēlies no lidlauka;

VAI, – ja lidojuma plāns ir saņemts no lidojumā esoša gaisa kuģa,

IERAKSTIET “AFIL” un 18. ailē NORĀDIET *ATS* struktūrvienības atrašanās vietas *ICAO* 4 burtu atrašanās vietas indikatoru, no kuras var saņemt lidojuma plāna papildu datus, pirms tā norādot “DEP/”.

TAD BEZ ATSTARPES

IERAKSTIET lidojuma plānam, kas iesniegts pirms izlidošanas, aprēķināto bremžu paliktņu noņemšanas laiku vai lidojuma plānam, kas saņemts no gaisa kuģa lidojumā, faktisko vai aprēķināto maršruta pirmā punkta pārlidošanas laiku, uz kuru attiecas lidojuma plāns.

IERAKSTIET *pirmo kreisēšanas ātrumu* kā a) un *pirmo kreisēšanas līmeni* kā b), bez atstarpes starp tiem.

TAD aiz bultas IERAKSTIET maršruta aprakstu kā c).

a) *Kreisēšanas ātrums (ne vairāk par 5 rakstu zīmēm)*

IERAKSTIET *patieso gaisa ātrumu* lidojuma pirmajai kreisēšanas daļai vai visai lidojuma kreisēšanas daļai:

kilometros stundā, ko apzīmē ar K, kam seko 4 cipari (piemēram, K0830), vai

▼**M8**

mezglos, ko apzīmē ar N, kam seko 4 cipari (piemēram, N0485), vai

patieso Maha skaitli, ja to noteikusi kompetentā iestāde, līdz tuvākajai Maha vienības simtdaļai, ko apzīmē ar M, kam seko 3 cipari (piemēram, M082).

b) *Kreisēšanas līmenis (ne vairāk par 5 rakstu zīmēm)*

IERAKSTIET plānoto kreisēšanas līmeni pirmajai maršruta daļai vai visai maršruta daļai, izsakot to kā:

lidojuma līmeni, ko apzīmē ar F, kam seko 3 cipari (piemēram, F085; F330), *vai*

standarta metrisko *līmeni desmitos metru,* ja to noteikusi kompetentā iestāde, ko apzīmē ar S, kam seko 4 cipari (piemēram, S1130), *vai*

kā augstumu simtos pēdu, ko apzīmē ar A, kam seko 3 cipari (piemēram, A045; A100), vai

augstumu desmitos metru, ko apzīmē ar M, kam seko 4 cipari (piemēram, M0840), vai

nekontrolējamiem *VFR* lidojumiem, ar burtiem "VFR".

c) *Maršruts (tostarp ātruma līmeņa un/vai lidojuma noteikumu izmaiņas)*

Lidojumi noteiktos *ATS* maršrutos

IERAKSTIET, ja izlidošanas lidlauks atrodas *ATS* maršrutā vai ir saistīts ar to, pirmā *ATS* maršruta apzīmējumu,

VAI, ja izlidošanas lidlauks neatrodas *ATS* maršrutā vai nav saistīts ar to, burtus "DCT", kam seko iekļaušanās punkts pirmajā *ATS* maršrutā, aiz kura norāda *ATS* maršruta apzīmējumu.

TAD

IERAKSTIET katru punktu, kurā paredzēts sākt ātruma un/vai līmeņa maiņu, vai *ATS* maršruta maiņu un/vai kurā plānota lidojuma noteikumu maiņa,

KAM VISOS GADĪJUMOS SEKO

nākamā *ATS* maršruta segmenta apzīmējums, pat ja tas sakrīt ar iepriekšējo,

VAI "DCT", ja lidojums līdz nākamajam punktam atrodas ārpus norādītā maršruta, ja vien abi punkti nav norādīti ar ģeogrāfiskajām koordinātām.

Lidojumi ārpus norādītiem *ATS* maršrutiem

IERAKSTIET punktus, attālums starp kuriem nepārsniedz 30 minūtes lidojuma laika jeb 370 km (200 NM), tostarp katru punktu, kurā plānots mainīt ātrumu vai līmeni, mainīt kursu vai lidojuma noteikumus,

▼**M8**

VAI, ja to nosaka kompetentā(-ās) iestāde(-es),

NORĀDIET lidojumu kursu, ko pamatā veic austrumu–rietumu virzienā starp 70° ziemeļu platuma un 70° dienvidu platuma attiecībā pret nozīmīgiem punktiem, ko veido puses vai veselu platuma grādu krustpunkti ar meridiāniem, starp kuriem ir 10 platuma grādu intervāli. Lidojumiem zonās, kas atrodas ārpus šiem platuma grādiem, kursu nosaka pēc nozīmīgiem punktiem, ko veido paralēļu krustojumi ar meridiāniem, starp kuriem attālums parasti ir 20 platuma grādi. Attālumam starp nozīmīgiem punktiem pēc iespējas nevajadzētu pārsniegt 1 stundu lidojuma laika. Pēc vajadzības nosaka papildu nozīmīgus punktus.

Lidojumiem pārsvarā ziemeļu–dienvidu virzienā kursu nosaka, izmantojot atsauci uz nozīmīgiem punktiem, ko veido veselu garuma grādu krustpunkti ar noteiktām platuma paralēlēm, starp kurām ir 5 grādu intervāli.

IERAKSTIET "DCT" starp secīgiem punktiem, ja vien abus punktus nenosaka pēc ģeogrāfiskajām koordinātām vai peilējuma un attāluma.

IZMANTOJIET TIKAI tālāk 1.–5. punktā sniegtos nosacījumus un ATDALIET katru apakšpunktu ar atstarpi.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Kodēts apzīmējums, kas piešķirts maršrutam vai maršruta segmentam, tostarp attiecīgā gadījumā kodēts apzīmējums, kas piešķirts standarta izlidošanas vai atlidošanas maršrutam (piemēram, BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Kodēts apzīmējums (2–5 rakstu zīmes), kas piešķirts punktam (piemēram, LN, MAY, HADDY),

vai, ja kodēts apzīmējums nav piešķirts, vienā no tālāk minētajiem veidiem:

— tikai grādi (7 rakstu zīmes):

2 cipari, kas apzīmē platumu grādos, aiz kā norāda "N" (ziemeļi) vai "S" (dienvidi), kam seko 3 cipari, ar kuriem apzīmē garumu grādos, aiz kā norāda "E" (austrumi) vai "W" (rietumi). Lai ciparu skaits atbilstu, attiecīgā gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, 46N078W.

— grādi un minūtes (11 rakstu zīmes):

4 cipari, kas apzīmē platumu grādos un minūtēs, aiz kā norāda "N" (ziemeļi) vai "S" (dienvidi), kam seko 5 cipari, ar kuriem apzīmē garumu grādos un minūtēs, aiz kā norāda "E" (austrumi) vai "W" (rietumi). Lai ciparu skaits atbilstu, vajadzības gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, 4620N07805W.

▼**M8**

— peilējums un attālums no atsauces punkta:

atsauces punkta identifikācija, kam seko peilējums no punkta 3 ciparu veidā, kas ataino magnētiskos grādus, kam seko attālums no punkta 3 ciparu veidā jūras jūdzēs. Augstos platuma grādos, ja attiecīgā iestāde nosaka, ka atsauce uz magnētiskajiem grādiem nav praktiska, var izmantot pilnus grādus. Lai ciparu skaits atbilstu, kur tas nepieciešams, ievietojiet nulles – piemēram, punktu 180 magnētiskajos grādos 40 NM attālumā no VOR "DUB" apzīmē DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Punktu, kurā plānots sākt ātruma maiņu (5 % TAS vai 0,01 Maha skaitļa vai vairāk) vai līmeņa maiņu, kas izteikts tieši tā, kā iepriekš 2. punktā, kam seko slīpsvītra un kreisēšanas ātrums un kreisēšanas līmenis, kas izteikti tieši tā, kā iepriekš a) un b) punktos, bez atstarpes starp tiem, pat tad, ja tiks mainīts tikai viens no šiem rādītājiem.

Piemēri: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Punktu, kurā plānots mainīt lidojuma noteikumus, kas izteikts tieši tā, kā iepriekš attiecīgi 2. vai 3. punktā, kam seko atstarpe vai viens no tālāk minētā:

VFR, ja maina no *IFR* uz *VFR*

IFR, ja maina no *VFR* uz *IFR*

Piemēri: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Burts "C", kam seko slīpsvītra; TAD punkts, kurā plānots uzsākt augstuma uzņemšanu kreisēšanas režīmā, kas izteikts tieši tā, ka iepriekš 2. punktā, kam seko slīpsvītra; TAD ātrums, kas jāuztur augstuma uzņemšanas laikā kreisēšanas režīmā, kas izteikts tieši tā, kā iepriekš a) punktā, un kam seko divi līmeņi, kas nosaka slāni, kurā jāatrodas augstuma uzņemšanas laikā kreisēšanas režīmā, katru līmeni izsakot tieši tā, kā iepriekš b) punktā, vai līmeni, virs kura plānota augstuma uzņemšana kreisēšanas režīmā, kam seko burti "PLUS" bez atstarpes to starpā.

Piemēri: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

▼**M8**

Galamērķa lidlauks un kopējais pagājušais laiks (8 rakstu zīmes)

IERAKSTIET galamērķa lidlauka *ICAO* 4 burtu atrašanās vietas indikatoru, kas norādīts Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori,

VAI, ja lidlaukam nav piešķirts atrašanās vietas indikators,

IERAKSTIET "ZZZZ" un NORĀDIET 18. ailē lidlauka nosaukumu un atrašanās vietu, pirms tiem norādot "DEST/".

TAD BEZ ATSTARPES

IERAKSTIET kopējo aprēķināto pagājušo laiku.

Galamērķa rezerves lidlauks

IERAKSTIET *ICAO* 4 burtu atrašanās vietas indikatoru(-us) ne vairāk kā diviem galamērķa rezerves lidlaukiem saskaņā ar Doc 7910, Atrašanās vietas indikatori, atdalot tos ar atstarpi,

VAI, ja galamērķa rezerves lidlaukam(-iem) nav piešķirts atrašanās vietas indikators,

IERAKSTIET "ZZZZ" un 18. ailē NORĀDIET galamērķa rezerves lidlauka(-u) nosaukumu(-us) un atrašanās vietu(-as), pirms tam ierakstot "ALTN/".

Savienojuma zīmes vai slīpsvītras izmanto tikai saskaņā ar tālāk sniegtajiem norādījumiem.

IERAKSTIET **0** (nulle), ja nav citas informācijas,

VAI, jebkuru citu nepieciešamo informāciju tālāk norādītajā secībā atbilstoša indikatora veidā, ko izvēlas, balstoties uz tālāk sniegtajām definīcijām, kam seko slīpsvītra un reģistrējamā informācija:

STS/ Pamatojums īpašai apstrādei *ATS* sistēmā, piemēram, meklēšanas un glābšanas operācija atbilstoši tālāk minētajam:

ALTRV: lidojums, ko veic saskaņā ar augstuma rezervāciju;

ATFMX: lidojums, kam kompetentā iestāde apstiprinājusi atbrīvojumu no *ATFM* pasākumiem;

FFR: ugunsdzēšanas darbi;

FLTCK: pārbaudes lidojums navigācijas aprīkojuma kalibrēšanai;

HAZMAT: reiss, kurā pārvadā bīstamu materiālu;

HEAD: lidojums ar statusu "Valsts vadītājs";

▼**M8**

HOSP: medicīnas iestāžu izziņots medicīniskās palīdzības lidojums;

HUM: lidojums, ko veic humanitārās palīdzības misijas ietvaros;

MARSA: lidojums, saistībā ar kuru militāra organizācija uzņemas atbildību par militārā gaisa kuģa atdalīšanu;

MEDEVAC: medicīniska ārkārtas evakuācija dzīvības glābšanai;

NONRVSM: lidojums bez RVSM iespējas, ko paredzēts veikt RVSM gaisa telpā;

SAR: lidojums, kas iesiastīts meklēšanas un glābšanas operācijā; un

STATE: lidojums, kas nodrošina militāru, muitas vai policijas funkciju izpildi.

Citus iemeslus īpašai apstrādei *ATS* sistēmās norāda ar apzīmējumu "RMK/".

PBN/ RNAV un/vai RNP iespēju norādīšana. Iekļaujiet visus uz lidojumu attiecināmos deskriptorus, taču ne vairāk par 8 ierakstiem, t. i., kopā ne vairāk par 16 rakstu zīmēm.

RNAV SPECIFIKĀCIJAS

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 visi atļautie sensori
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 visi atļautie sensori	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 visi atļautie sensori
B5	RNAV 5 INS vai IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

RNP SPECIFIKĀCIJAS

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH ar BARO-VNAV

▼M8

O1	Bāzes RNP 1 visi atļautie sensori		
O2	Bāzes RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH ar RF (nepieciešama īpaša atļauja)
O3	Bāzes RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH bez RF (nepieciešama īpaša atļauja)
O4	Bāzes RNP 1 DME/DME/IRU		

Iepriekš nenorādītas burticiparu zīmju kombinācijas ir rezervētas.

NAV/ Citi ar navigācijas aprīkojumu saistīti būtiski dati, kas netiek norādīti "PBN/", saskaņā ar kompetentās iestādes prasībām.

Norādiet GNSS pastiprināšanu šī indikatora ietvaros ar atstarpi starp divām vai vairākām pastiprināšanas metodēm, piemēram, NAV/GBAS SBAS.

Norādiet EURPRNAV, ja gaisa kuģa apstiprinātais P-RNAV atrašanās vietas noteikšanai izmanto tikai VOR/DME.

COM/ Norādiet sakaru aprīkojumu un iespējas, kas nav minētas 10. ailes a) punktā.

DAT/ Norādiet datu sakaru aprīkojumu un iespējas, kas nav minētas 10. ailes a) punktā, vai "CPDLCX", lai norādītu atbrīvojumu no prasības nodrošināt CPDLC-ATN-B1 aprīkojumu.

SUR/ Norādiet novērošanas iekārtas un iespējas, kas nav minētas 10. ailes b) punktā. Norādiet to(tās) RSP specifikāciju(-as), kas attiecas uz lidojumu, izmantojot apzīmējumu(-us) bez atstarpes. Vairākas RSP specifikācijas atdala ar atstarpi. Piemērs: RSP180 RSP400.

Ierakstiet EUADSBX, EUEHSX, EUELSX vai to kombināciju, lai norādītu atbrīvojumu no prasības nodrošināt SSR režīma "S" transponderus vai ADS-B transponderus.

DEP/ Izlidošanas lidlauka nosaukums un atrašanās vieta, ja 13. ailē ir ierakstīts "ZZZZ", vai *ATS* struktūrvienība, no kuras var iegūt papildu lidojuma plāna datus, ja 13. ailē ir norādīts "AFIL". Lidlaukiem, kuri nav norādīti attiecīgā aeronavigācijas informācijas publikācijā, atrašanās vietu norādiet šādi:

▼**M8**

ar 4 cipariem, kas raksturo platumu grādos un minūtēs, pēc tam norādot “N” (ziemeļu) vai “S” (dienvidu), kam seko 5 cipari, kas norāda garumu grādos un minūtēs, pēc kā norāda “E” (austrumu) vai “W” (rietumu). Lai ciparu skaits atbilstu, vajadzības gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, 4620N07805W (11 rakstu zīmes).

VAI, peilējums un attālums līdz tuvākajam nozīmīgajam punktam šādi:

nozīmīga punkta identifikācija, kam seko peilējums no punkta 3 ciparu formā, norādot magnētiskos grādus, kam seko attālums no punkta 3 ciparu formā jūras jūdzēs. Augstos platuma grādos, ja attiecīgā iestāde ir noteikusi, ka magnētisko grādu izmantošana nav praktiska, var izmantot ģeogrāfiskos grādus. Lai ciparu skaits atbilstu, vajadzības gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, punkts 180° magnētiskos grādos 40 NM attālumā no VOR “DUB” būtu jāizsaka kā DUB180040.

VAI, pirmais maršruta punkts (nosaukums vai platums/garums) vai marķiera radiobāka, ja gaisa kuģis nav pacēlies no lidlauka.

DEST/ Galamērķa lidlauka nosaukums un atrašanās vieta, ja 16. ailē ierakstīts “ZZZZ”. Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam “DEP/” aprakstam.

DOF/ Izlidošanas datums 6 ciparu formātā (YYMMDD, kur YY ir gads, MM – mēnesis un DD – diena).

REG/ Gaisa kuģa valstspiederības vai vienotā zīme un reģistrācijas zīme, ja atšķirīga no gaisa kuģa identifikatora 7. ailē.

EET/ Nozīmīgi punkti vai FIR robežu apzīmējumi un uzkrātais aprēķinātais pagājušais laiks kopš pacelšanās līdz šādiem punktiem vai FIR robežām, ja tas noteikts saskaņā ar reģionāliem aeronavigācijas nolīgumiem vai to noteikusi kompetentā iestāde.

Piemēri: EET/CAP0745 XYZ0830

▼**M8**

SEL/ SELCAL kods, attiecīgi aprīkotam gaisa kuģim.

TYP/ Gaisa kuģa tips(-i), kam vajadzības gadījumā bez atstarpes priekšā raksta gaisa kuģu skaitu, un ar atstarpi, ja 9. ailē ierakstīts "ZZZZ".

Piemērs: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ gaisa kuģa adrese (6 heksadecimālu burtciparu koda formā), ja to noteikusi kompetentā iestāde. Piemērs: "F00001" ir mazākā gaisa kuģa adrese, kas ietilpst *ICAO* pārvaldītā īpašā blokā.

DLE/ Kavēšanās vai gaidīšana maršrutā, ierakstiet nozīmīgu(-us) punktu(-us) maršrutā, kuros plānota kavēšanās, pēc tiem norādiet kavēšanās ilgumu stundās un minūtēs ar 4 cipariem (hhmm).

Piemērs: DLE/MDG0030

OPR/ Gaisa kuģa ekspluatanta *ICAO* apzīmējums vai nosaukums, ja tas atšķiras no 7. ailē norādītā gaisa kuģa identifikatora.

ORGN/ Autora 8 burtu AFTN adrese vai cita atbilstoša kontaktinformācija gadījumos, kad lidojuma plāna autors nav viegli identificējams atbilstoši kompetentās iestādes prasībām.

PER/ Gaisa kuģa darbības dati, ko norāda ar vienu burtu saskaņā ar Aeronavigācijas pakalpojumu procedūru – Gaisa kuģu ekspluatācija (*Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations*) (PANS-OPS, Doc 8168), I sējumu – Lidojuma procedūras, ja tā noteikusi kompetentā iestāde.

ALTN/ Galamērķa rezerves lidlauka(-u) nosaukums(-i), ja 16. ailē ierakstīts "ZZZZ". Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam "DEP/" aprakstam.

RALT/ Rezerves lidlauka(-u) maršrutā atrašanās vietas(-u) *ICAO* 4 burtu indikators(-i), kas norādīts Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori, vai rezerves lidlauka(-u) maršrutā nosaukums(-i), ja indikators nav piešķirts. Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijas sarakstā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam "DEP/" aprakstam.

▼**M8**

TALT/ Pacelšanās rezerves lidlauka(-u) *ICAO* 4 burtu indikators(-i), kas norādīts Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori, vai pacelšanās rezerves lidlauka(-u) nosaukums(-i), ja indikators nav piešķirts. Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam "DEP/" aprakstam.

RIF/ Maršruta informācija līdz jaunajam galamērķa lidlaukam, aiz kuras norāda *ICAO* 4 burtu lidlauka atrašanās vietas indikatoru. Jaunajam maršrutam saņem atkārtotu atļauju lidojuma laikā.

Piemēri: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Minimālās redzamības uz skrejceļa (RVR) prasība lidojumam, ko izsaka ar 3 cipariem.

RFP/ Iesniegto aizstājošo lidojuma plānu skaita norāde "Q" formātā, kam seko 1 cipars, kas norāda aizstājošo lidojuma plānu skaitu.

Piemēri: RFP/Q2.

RMK/ Jebkādas citas piezīmes nekodētā valodā, ja to nosaka kompetentā iestāde vai ja tas ir nepieciešams.

Rezerve

Aiz E/ IERAKSTIET 4 ciparu grupu, kas atspoguļo degvielas rezervi stundās un minūtēs.

Cilvēku skaits gaisa kuģī

Aiz P/ IERAKSTIET kopējo cilvēku (pasažieru un apkalpes locekļu) skaitu gaisa kuģī, ja to nosaka kompetentā iestāde. IERAKSTIET "TBN" (tiks paziņots), ja kopējais cilvēku skaits gaisa kuģī aizpildīšanas brīdī nav zināms.

Avārijas un izdzīvošanas aprīkojums

R/ (RADIO) NOSVĪTROJIET "U", ja UHF 243,0 MHz frekvencē nav pieejami.
NOSVĪTROJIET "V", ja VHF 121,5 MHz frekvencē nav pieejami.
NOSVĪTROJIET "E", ja avārijas vietas noteicējraidītājs nav pieejams.

S/ (IZDZĪVOŠANAS APRĪKOJUMS) NOSVĪTROJIET visus indikatorus, ja gaisa kuģī nav izdzīvošanas aprīkojuma.
NOSVĪTROJIET "P", ja gaisa kuģī nav polārā izdzīvošanas aprīkojuma.

▼**M8**

	NOSVĪTROJIET “D”, ja gaisa kuģī nav tuksneša izdzīvošanas aprīkojuma. NOSVĪTROJIET “M”, ja gaisa kuģī nav jūras izdzīvošanas aprīkojuma. NOSVĪTROJIET “J”, ja gaisa kuģī nav džungļu izdzīvošanas aprīkojuma.
J/ (VESTES)	NOSVĪTROJIET visus indikatorus, ja gaisa kuģī nav glābšanas vestes. NOSVĪTROJIET “L”, ja glābšanas vestes nav aprīkotas ar gaismām. NOSVĪTROJIET “F”, ja glābšanas vestes nav aprīkotas ar fluoresceīnu. NOSVĪTROJIET “U” vai “V”, vai abus tāpat kā “R/”gadījumā iepriekš, lai norādītu, ar kādu radioiekārtu ir aprīkotas glābšanas vestes un vai tās vispār ir ar to aprīkotas.
D/ (GUMIJAS LAIVAS) (SKAITS)	NOSVĪTROJIET indikatorus “D” un “C”, ja gaisa kuģī nav gumijas laivu; vai IERAKSTIET gaisa kuģī esošo gumijas laivu skaitu; un (IETILPĪBA) – IERAKSTIET kopējo ietilpību, norādot kopējo cilvēku skaitu, kam laivas paredzētas; un (PĀRSEGUMS) – NOSVĪTROJIET indikatoru “C”, ja gumijas laivas nav pārsegtas; un (KRĀSA) – IERAKSTIET gumijas laivu krāsu, ja tādas ir gaisa kuģī.
A/ (GAISA KUĢA KRĀSA UN MARĶĒJUMS)	IERAKSTIET gaisa kuģa krāsu un būtisku marķējumu.
N/ (PIEZĪMES)	NOSVĪTROJIET indikatoru “N”, ja piezīmju nav, vai NORĀDIET jebkādu citu izdzīvošanas aprīkojumu, kas atrodas gaisa kuģī, un jebkādas citas piezīmes par izdzīvošanas aprīkojumu.
C/ (PILOTS)	IERAKSTIET kapteiņa vārdu.

2.3. Iesniedza

IERAKSTIET	struktūrvienības, aģentūras nosaukumu vai personas vārdu, kura iesniedz lidojuma plānu.

▼B

PIELIKUMA papildinājums

Saraksts, kurā iekļautas kopīgi pieņemtās atšķirības, par kurām jāinformē *ICAO* saskaņā ar šīs regulas 5. pantu.

▼M2

***ICAO* 2. pielikums**

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 2. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi

▼B

Atšķirība A2-01	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.2. punkts	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210. punkta b) apakšpunktā noteikts: “b) *Gaisa kuģis, kuram ir zināms, ka cita gaisa kuģa manevrēšanas spējas ir pasliktinātas, dod ceļu šim gaisa kuģim.*”
Atšķirība A2-02	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.3.2. punkta b) apakšpunkts	►**M9** Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3215. punkta b) apakšpunkta 2. punktā noteikts (*ICAO* konvencijas 2. pielikuma 3.2.3.2. punkta b) apakšpunktā ietverto standartu papildinot ar pasvītroto tekstu): “2) *ja vien tie nav nekustīgi un atbilstoši apgaismoti, visi gaisa kuģi lidlauka kustības zonā, ciktāl tas ir praktiski pamatoti, ieslēdz ugunis, kas paredzētas to konstrukcijas gabarītu parādīšanai*;” ◄
Atšķirība A2-03	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.5. punkta c) un d) apakšpunkts	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3225. punkts atšķiras no *ICAO* konvencijas 2. pielikuma 3.2.5. punkta c) apakšpunktā un 3.2.5. punkta d) apakšpunktā noteiktā standarta tādā ziņā, ka šajā punktā ir precizēts, ka tā c) un d) apakšpunkts neattiecas uz gaisa baloniem: “c) izņemot gaisa balonus un ja vien nav norādīts citādi vai ja *ATC* nav sniegusi citas instrukcijas, tuvojoties, lai veiktu nosēšanos, vai pēc pacelšanās visus pagriezienus veic pa kreisi; d) izņemot gaisa balonus un ja vien drošības noteikumu, skrejceļa izvietojuma vai gaisa satiksmes apsvērumu dēļ nav vēlams izvēlēties citu virzienu, nosēšanos un pacelšanos veic pret vēju.”
▼M2 **Atšķirība A2-04**	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.3.1.2. punkts	*ICAO* konvencijas 2. pielikuma 3.3.1.2. punktu aizstāj ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.4001. punkta b) apakšpunktu. Atšķirības starp minēto *ICAO* noteikto standartu un minēto Savienības regulu ir šādas: — Attiecībā uz *VFR* lidojumiem, kurus paredzēts veikt pāri valsts robežai, Savienības regula (SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 5. punkts) atšķiras no *ICAO* konvencijas 2. pielikuma 3.3.1.2. punkta e) apakšpunktā noteiktā standarta ar to, ka ir pievienots pasvītrotais teksts: *“jebkurš lidojums pāri valsts robežai, ja vien attiecīgās valstis nav noteikušas citādi.”*

▼M2

	— Attiecībā uz *VFR* un *IFR* lidojumiem, ko paredzēts veikt naktī, minētās Savienības regulas SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 6. punktā ir iekļauta šāda papildu prasība: “6) *visi lidojumi, ko paredzēts veikt naktī, ja ir paredzēts izlidot no lidlauka apkaimes.*”

▼B

Atšķirība A2-05	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.2.4. punkts	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210. punkta c) apakšpunkta 3. punkta i) apakšpunkts atšķiras no *ICAO* konvencijas 2. pielikuma 3.2.2.4. punktā noteiktā standarta, precizējot turpmāko: “i) *Planieri, kas apdzen. Planieris, kas apdzen citu planieri, var mainīt savu kursu pa labi vai pa kreisi.*”

▼M2

—	

▼B

Atšķirība A2-07	
ICAO 2. pielikums 4. nodaļa 4.6. punkts	*ICAO* konvencijas 2. pielikuma 4.6. punktu aizstāj ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.5005. punktu, f) apakšpunktā ieviešot šķēršļu pārlidošanas kritērijus, kas ir šādi: “f) *Izņemot, ja tas nepieciešams pacelšanās vai nosēšanās vajadzībām, vai izņemot ar kompetentās iestādes atļauju*, VFR *lidojumus neveic*: 1) *virs pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā augstumā, kas mazāks nekā 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 600 m rādiusā ap gaisa kuģi*; 2) *visos citos rajonos, kas nav minēti 1. apakšpunktā, zemāk par 150 m (500 ft) virs zemes vai ūdens vai 150 m (500 ft) virs augstākā šķēršļa 150 m (500 ft) rādiusā ap gaisa kuģi.*”
Atšķirība A2-08	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.8. punkts un 2. papildinājums	3. nodaļas 3.8. daļā minētais vārds “briesmās” Savienības tiesību aktā nav iekļauts, tādējādi paplašinot eskortēšanas operāciju veikšanas jomu un darot iespējamu to nodrošināt jebkura tipa lidojumiem, kas šādu pakalpojumu pieprasa. Turklāt Savienības tiesību aktā nav iekļauti noteikumi, kas ietverti 2. papildinājumā, tostarp 1.1.–1.3. daļā, kā arī A pievienojumā atrodamie noteikumi.

▼M2

***ICAO* 3. pielikums**

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 3. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi

Atšķirība A3-01	
ICAO 3. pielikums 5. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005. punktā noteikts: b) Kompetentās iestādes pēc nepieciešamības nosaka citus apstākļus, par kuriem pēc saskaršanās ar tiem vai to novērošanas ziņo no gaisa kuģiem.

***ICAO* 10. pielikums**

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 10. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi

Atšķirība A10-01	
ICAO 10. pielikums II sējums 5. nodaļa 5.2.1.4.1. punkts	*ICAO* konvencijas 10. pielikuma II sējuma 5.2.1.4.1. nodaļa Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.14035. punktā transponēta ar dažām atšķirībām. Atšķirības starp minēto *ICAO* noteikto standartu un minēto Savienības regulu ir šādas: SERA.14035 Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā a) Skaitļu pārraidīšana 1. Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu gaisa kuģa izsaukuma kodu, kursu, skrejceļu, vēja virzienu un ātrumu, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi. i) Lidojuma līmeņus pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumu, kad lidojuma līmenis izteikts veselos simtos. ii) Altimetra iestatījumu pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumu, kad iestatījums ir 1 000 hPa, ko pārraida kā "ONE THOUSAND" ("VIENS TŪKSTOTIS"). iii) Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu transpondera kodus, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumus, kad transpondera kods izteikts veselos tūkstošos, un šādos gadījumos informāciju pārraida, izrunājot ciparu, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un pēc tā vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"). 2. Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu informāciju, kura nav norādīta a) apakšpunkta 1. punktā, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumus, kad visus skaitļus, kuri izteikti veselos simtos un veselos tūkstošos, pārraida, izrunājot katru ciparu skaitlī, kas apzīmē simtu vai tūkstošu skaitu, un pēc tam attiecīgi vārdu "HUNDRED" ("SIMTI") vai "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"). Tūkstošu un veselu simtu kombinācijas pārraida, izrunājot katru ciparu skaitlī, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"), un pēc tam simtu skaitu un vārdu "HUNDRED" ("SIMTI").

▼M2

	3. Gadījumos, kad nepieciešams precizēt skaitli, kas pārraidīts kā veseli tūkstoši un/vai veseli simti, skaitli pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi. 4. Kad informāciju par relatīvo azimutu uz objektu vai satiksmi pa konfliktējošu trajektoriju sniedz, atsaucoties uz pulksteņa ciparnīcu ar 12 stundu atzīmēm, informāciju norāda, ciparus izrunājot kopā, piemēram, "TEN O'CLOCK" ("UZ DESMITIEM") vai "ELEVEN O'CLOCK" ("UZ VIENPADSMITIEM"). 5. Decimāldaļskaitļus pārraida, kā noteikts a) apakšpunkta 1. punktā, decimālkomata vietu pareizā secībā norādot ar vārdu "DECIMAL". 6. Lai ļoti augstas frekvences (*VHF*) radiotelefonijas sakaros norādītu raidītāja kanālu, izmanto visus sešus skaitliskā apzīmējuma ciparus, izņemot gadījumus, kad gan piektais, gan sestais cipars ir nulle, un šādos gadījumos izmanto tikai pirmos četrus ciparus.
Atšķirība A10-02	
ICAO 10. pielikums II sējums 5. nodaļa 5.2.1.7.3.2.3. punkts	*ICAO* konvencijas 10. pielikuma II sējuma 5.2.1.7.3.2.3. nodaļa Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.14055. punktā transponēta ar atšķirību. Atšķirība starp minēto *ICAO* noteikto standartu un minēto Savienības regulu ir šāda: SERA.14055 Radiotelefonijas procedūras b) 2. Atbildot uz minētajiem izsaukumiem, izmanto izsaucošās stacijas izsaukuma kodu un pēc tam – atbildošās stacijas izsaukuma kodu, un to uzskata par aicinājumu izsaucošajai stacijai turpināt pārraidi. Pārsūtot saziņu tajā pašā *ATS* struktūrvienībā, *ATS* struktūrvienības izsaukuma kodu var izlaist, ja to atļāvusi kompetentā iestāde.

▼B

▼M2

***ICAO* 11. pielikums**

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 11. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi

▼B

Atšķirība A11-01	
ICAO 11. pielikums 2. nodaļa 2.25.5. punkts	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3401. punkta d) apakšpunkta 1. punkts atšķiras no *ICAO* konvencijas 11. pielikuma 2.25.5. punktā noteiktā standarta, nosakot, ka: "*Laika pārbaužu rezultāti jāsniedz vismaz ar precizitāti līdz tuvākajai ~~pus~~minūtei.*"
Atšķirība A11-02	
ICAO 11. pielikums 2. nodaļa 2.6.1. punkts.	Iespēja piemērot atbrīvojumu. Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.6001. punkts ļauj gaisa kuģim pārsniegt 250 mezglu ātruma ierobežojumu gadījumos, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt.
Atšķirība A11-03	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.8005. punkta b) apakšpunktā noteikts: b) Gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, izdodot atļaujas, jānodrošina atstatums: 1) starp visiem lidojumiem A un B klases gaisa telpā; 2) starp *IFR* lidojumiem C, D un E klases gaisa telpā; 3) starp *IFR* lidojumiem un *VFR* lidojumiem C klases gaisa telpā; 4) starp *IFR* lidojumiem un speciālajiem *VFR* lidojumiem; 5) starp speciālajiem *VFR* lidojumiem, ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi; izņemot situācijas, kad pēc gaisa kuģa pilota pieprasījuma un cita gaisa kuģa pilota piekrišanas, kā arī tad, kad to noteikusi kompetentā iestāde attiecībā uz D un E klases gaisa telpu b) punktā minētajos gadījumos, lidojumu var atļaut, uzturot savu atstatumu attiecībā pret konkrētu lidojuma daļu augstumā zem 3 050 m (10 000 pēdām), veicot augstuma uzņemšanu vai samazināšanu, dienas laikā vizuālos meteoroloģiskos apstākļos.
Atšķirība A11-04	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015. punktā noteikts (*ICAO* konvencijas 11. pielikuma 3.7.3.1. punktā ietverto standartu papildinot ar pasvītroto tekstu): e) Atļauju un ar drošību saistītās informācijas atkārtošana

▼B

	1. Lidojuma apkalpe gaisa satiksmes dispečerim atkārto ar drošību saistītās *ATC* atļauju un norādījumu daļas, kas pārraidītas, izmantojot balss sakarus. Vienmēr jāatkārto šādi elementi: i) *ATC* maršruta atļaujas; ii) atļaujas un norādījumi par izbraukšanu uz skrejceļa, nosēšanos uz tā, pacelšanos no tā, palikšanu skrejceļa priekšējā pozīcijā, skrejceļa šķērsošanu, manevrēšanu un braukšanu atpakaļ pa skrejceļu; un iii) izmantojamais skrejceļš, altimetra iestatījumi, *SSR* kodi, jaunie piešķirtie sakaru kanāli, norādījumi par līmeni, kursu un ātrumu; un iv) dispečera norādītie vai *ATIS* pārraidēs minētie pārejas līmeņi.
Atšķirība A11-05	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015. punkta e) apakšpunkta 2. punktā noteikts (*ICAO* konvencijas 11. pielikuma 3.7.3.1.1. punktā ietverto standartu papildinot ar pasvītroto tekstu): 2. Citas atļaujas un norādījumi, tostarp nosacījuma atļaujas un manevrēšanas norādījumi, jāatkārto vai jāapstiprina tā, lai būtu skaidrs, ka tie ir saprasti un tiks ievēroti.

▼M2

Atšķirība A11-06	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.5010. punktā noteikts: **SERA.5010 Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās** Ar *ATC* atļauju var atļaut speciālos *VFR* lidojumus gaisa satiksmes vadības zonā. Izņemot tad, kad kompetentā iestāde īpašos gadījumos atļāvusi helikopteru lidojumus, piemēram, bet ne tikai, policijas, medicīniskās palīdzības lidojumus, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsības lidojumus, ir spēkā arī šādi papildu nosacījumi: a) šādus speciālos *VFR* lidojumus drīkst veikt tikai dienā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi; ~~a)~~ b) pilotam: 1) nav mākoņu, un ir skaidra virsmas redzamība; 2) redzamība lidojumā ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m; 3) lidojot ar 140 mezglu *IAS* vai mazāku ātrumu, ir iespējams laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai jebkurus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un

▼M2

	c) gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nedod speciālu *VFR* atļauju gaisa kuģim pacelties no lidlauka vadības zonā vai nosēsties šajā lidlaukā, nedz arī ienākt lidlauka satiksmes zonā vai lidlauka lidojumu rajonā, ja ziņotie meteoroloģiskie apstākļi šajā lidlaukā ir zem šāda minimuma: ~~b) *ATC:*~~ ~~1) tikai dienas laikā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi;~~ ~~2)~~ 1) redzamība uz zemes ir mazāka nekā 1 500 m vai helikopteriem – mazāka nekā 800 m; 2) apakšējās mākoņu robežas augstums ir mazāks nekā 180 m (600 ft).

▼B

Atšķirība A3-07	
ICAO 3. pielikums 5. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005. punktā noteikts: b) Kompetentās iestādes pēc nepieciešamības nosaka citus apstākļus, par kuriem pēc saskaršanās ar tiem vai to novērošanas ziņo no gaisa kuģiem.