Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentsed versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

►B

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 923/2012,

26. september 2012,

millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 281, 13.10.2012, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Komisjoni määrus (EL) 2015/340, 20. veebruar 2015	L 63	1	6.3.2015
►M2	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2016/1185, 20. juuli 2016	L 196	3	21.7.2016
►M3	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2017/835, 12. mai 2017	L 124	35	17.5.2017
►M4	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2020/469, 14. veebruar 2020	L 104	1	3.4.2020
►M5	muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/1177, 7. august 2020	L 259	12	10.8.2020
►M6	Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2020/886, 26. juuni 2020	L 205	14	29.6.2020

▼B

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 923/2012,

26. september 2012,

millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

Artikkel 1

Reguleerimisese ja -ala

1. Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted, mida kohaldatakse määruse (EÜ) nr 551/2004 reguleerimisalas üldise lennuliikluse suhtes.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse eelkõige järgmiste õhuruumikasutajate ja üldises lennuliikluses osalevate õhusõidukite suhtes:

a) ELi, ELi piires või EList väljapoole lendavad õhusõidukid;

b) õhusõidukid, millel on ELi liikmesriigi riikkondsus ja registreerimistunnused ning mida käitatakse mis tahes õhuruumis nii, et see ei ole vastuolus selle riigi avaldatud lennureeglitega, kelle jurisdiktsiooni alla kuulub territoorium, millest asjaomane õhusõiduk üle lendab.

▼M2

3. Käesolevat määrust kohaldatakse ka liikmesriikide pädevate asutuste, aeronavigatsiooniteenuste osutajate, lennuväljade käitajate ning õhusõidukite maapealsete käitajate suhtes.

4. Käesolevat määrust ei kohaldata mudel- ega mänguõhusõidukite suhtes. Siiski tagavad liikmesriigid, et kehtestatakse siseriiklikud eeskirjad, millega tagatakse mudel- ja mänguõhusõidukite käitamine nii, et see kujutaks endast võimalikult väikest ohtu tsiviillennundusohutusele, isikutele, varale või teistele õhusõidukitele.

▼B

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „täpsus” – hinnangulise või mõõdetud väärtuse ja tegeliku väärtuse vastavuse aste;

▼M2

_____

▼B

3) „nõustatav õhuruum” – piiritletud õhuruum või teatav marsruut, kus lennuliiklust nõustatakse;

▼B

4) „nõustatav marsruut” – teatav marsruut, kus lennuliiklust nõustatakse;

5) „vigurlend” – ettekavatsetud manöövrid, millega kaasneb õhusõiduki lennuasendi äkkmuutus, lendamine ebatavalises asendis või kiiruse ebatavaline muutus, mida ei ole vaja tavalennuks ega lennuinstruktorile muuks kui vigurlennuloa või vigurlennupädevusega seotud tööks;

6) „lennuväli” – maapinnal, vees või maapinnale või veekokku rajatud konstruktsioonil või ujuvkonstruktsioonil asuv kindlaksmääratud ala (kaasa arvatud ehitised, seadmed ja varustus), mis on täielikult või osaliselt ette nähtud õhusõidukite saabumiseks, väljumiseks ja maal või veel liikumiseks;

7) „lähilennu juhtimise teenus” – lennuliikluse juhtimine lennuväljal;

8) „lähilennujuhtimisüksus” – üksus, mille ülesandeks on lennuväljaliikluse juhtimine;

9) „lennuväljaliiklus” – kogu liiklus lennuvälja manööverdusalal ja kõik lennuvälja läheduses lendavad õhusõidukid; lennuvälja läheduses lendavate õhusõidukitena käsitatakse muu hulgas (kuid mitte ainult) õhusõidukeid, mis sisenevad lennuväljaringi või väljuvad sealt;

10) „lennuväljaring” – lennuvälja läheduses lendavatele õhusõidukitele kehtestatud kujundiline lennuteekond;

11) „lennuväljaliikluse tsoon” – lennuvälja ümbritsev piiritletud õhuruum, mis on kehtestatud lennuväljaliikluse ohutuse tagamiseks;

12) „lennutööd” – õhusõiduki käitamine eriteenuste osutamiseks näiteks põllumajanduses, ehituses, fotograafias, reklaamis, uuringu-, vaatlus- ja patrull-lendudel ning otsingu- ja päästetöödel;

13) „lennundusteabe kogumik (AIP)” – riigi poolt või volitusel avaldatud väljaanne, mis sisaldab lennunduse seisukohalt olulist aeronavigatsioonialast püsiteavet;

14) „aeronavigatsiooniline mobiilteenindus” – raadioside õhusõiduki ja lennuliiklussidejaama vahel või õhusõidukite omavaheline side, milles võivad osaleda ka päästevahendi raadiojaamad; aeronavigatsiooniline mobiilteenindus võib hõlmata ka avariisagedusel edastatavat sidet päästeparvedelt või avariimajakatelt;

15) „lennuliiklussidejaam” – maapealne jaam mobiilses lennuliiklussideteeninduses. Teatavatel juhtudel võib see jaam asuda laeval või meres asuval platvormil;

▼B

16) „lennuk” – mootori jõul liikuv õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud õhus moodustub peamiselt aerodünaamiliste reaktsioonide mõjul antud lennutingimustes liikumatuteks jäävate kandepindadega;

17) „õhukokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)” – õhusõiduki sekundaarradari (SSR) transpondri signaale kasutav süsteem, mis töötab sõltumatult maapealsetest seadmetest ja mille ülesanne on teatada piloodile võimalikust kokkupõrke ohust teise õhusõidukiga, millel on SSR-transponder;

18) „õhusõiduk” – seade, mille tõstejõud atmosfääris moodustub õhu vastumõjul, välja arvatud maapinnalt põrkunud õhu vastumõjul;

19) „õhusõiduki aadress” – 24-bitine kordumatu kombinatsioon, mis omistatakse õhusõidukile õhk-maa-side, navigatsiooni ja seire teostamise eesmärgil;

20) „ilmavaatlus õhusõidukilt” – ühe või mitme meteoroloogilise elemendi hindamine õhusõiduki pardalt lennu ajal;

21) „AIRMET-teave” – ilmavaatlusjaama edastatav teave marsruudil esinevate või oodatavate ilmastikunähtuste kohta, mis võivad mõjutada õhusõidukite käitamise ohutust väikestel kõrgustel ja mida vastava lennuinfopiirkonna või alampiirkonna ilmaprognoos ei sisalda;

22) „õhk-maa-side” – kahesuunaline raadioside õhusõiduki ja maapealsete sidesüsteemide vahel;

23) „õhk-maa-kontrollraadiojaam” – aeronavigatsiooni-telekommunikatsioonijaam, mis vastutab õhusõidukite käitamise ja jälgimisega seotud raadioside korraldamise eest konkreetses piirkonnas;

24) „ettekanne õhusõiduki pardalt” – lendavalt õhusõidukilt edastatud ettekanne, mis vastab asukoha ning operatiiv- ja/või meteoroloogiaandmete ettekandmise nõuetele;

▼M2

25) „õhusruleerimine” – kopteri liikumine/vertikaalstart ja -maandumine(VTOL) lennuvälja maa-ala kohal, tavaliselt seal, kus on tuntav maapinna vastumõju, ja teekonnakiirusel alla 37 km/h (20 kts);

▼B

26) „lennuliiklus” – kõik lennus olevad või lennuvälja manööverdusalal liikuvad õhusõidukid;

▼M2

27) „lennuliikluse nõustamisteenus” – teenus, mida osutatakse nõustatavas õhuruumis, et tagada hajutus instrumentaallennureeglite järgi toimuvate lendude (IFR-lendude) plaani kohaselt käitatavate õhusõidukite vahel otstarbekas ulatuses;

▼M2

28) „lennujuhtimisüksuse (ATC-üksus) luba” – õhusõidukile antav luba liikuda lennujuhtimisüksuse määratud tingimustel;

▼B

29) „lennujuhtimisüksuse juhised” – lennujuhtimisüksuse poolt piloodile antavad käsklused konkreetse toimingu sooritamiseks;

30) „lennujuhtimisteenus” – järgmistel eesmärkidel osutatav teenus:

a) kokkupõrgete vältimine:

1) õhusõidukite vahel ning

2) manööverdusalal olevate õhusõidukite ja takistuste vahel ning

b) lennuliikluse kiirendamine ja selle korrapärase kulgemise tagamine;

31) „lennujuhtimisüksus” – piirkondliku lennujuhtimiskeskuse, lähenemis- või lähilennujuhtimisüksuse üldnimetus;

32) „lennuliiklusteenindus (ATS)” – üldnimetus, mis hõlmab lennuinfoteenuseid, häireteenuseid, lennuliikluse nõustamisteenuseid ja lennujuhtimisteenuseid (piirkondliku, lähenemis- ja lähilennu juhtimise teenused);

▼M2

33) „lennuliiklusteeninduse (ATS) õhuruumid” – piiritletud, tähtedega tähistatud õhuruumid, milles on lubatud teatavat liiki lennud ja mille suhtes on kindlaks määratud lennuliiklusteeninduse vormid ja käitamisreeglid;

34) „lennuliiklusteeninduse (ATS) büroo (ARO)” – üksus, mille ülesanne on vastu võtta lennuliiklusteenindusega seotud teave ning lennu eel esitatavad lennuplaanid;

34a) „lennujuhtimise seireteenus (ATS-seireteenus)” – otseselt ATS-seiresüsteemi vahenditega pakutav teenus;

35) „lennuliiklusteeninduse üksus (ATS-üksus)” – üldnimetus, mis hõlmab lennujuhtimisüksust, lennuinfokeskust, lennuvälja lennuinfoüksust või lennuliiklusteeninduse bürood;

▼B

36) „lennutrass” – koridorikujuline lennujuhtimispiirkond või selle osa;

37) „häireteenus” – teenus, mille eesmärk on teatada asjaomastele organisatsioonidele otsingu- ja päästeabi vajavatest õhusõidukitest ning vajaduse korral abistada neid organisatsioone;

▼M2

38) „varulennuväli” – lennuväli, kuhu õhusõiduk võib lennata, kui lennu jätkamine või sihtlennuväljal maandumine osutub võimatuks või ebasoovitavaks, kus osutatakse vajalikke teenuseid ja on olemas vajalikud seadmed ning mis vastab õhusõiduki suutlikkusnõuetele ja on kavandataval kasutamisajal töökorras. Varulennuväljad hõlmavad järgmist:

a) „stardi-varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk suudab maanduda vahetult pärast starti tekkiva vajaduse korral, kui lähtelennuvälja ei ole võimalik selleks kasutada;

b) „varulennuväli marsruudil” – lennuväli, kus õhusõiduk võib maanduda, kui tekib vajadus marsruudilt kõrvale pöörata;

c) „sihtlennuvälja varulennuväli” – varulennuväli, kuhu õhusõiduk võib maanduda, kui maandumine kavandatud sihtlennuväljal peaks osutuma võimatuks või ebasoovitavaks;

▼B

39) „kõrgus merepinnast” – tasandi, punkti või punktina vaadeldava objekti püstvahemaa keskmisest merepinnast (MSL);

40) „lähenemislennu juhtimise teenus” – saabuvate ja väljuvate kontrollitavate lendude juhtimine;

41) „lähenemislennu juhtimise üksus” – üksus, mille ülesanne on juhtida saabuvaid ja väljuvaid kontrollitavaid lende ühel või mitmel lennuväljal;

42) „perroon” – õhusõiduki reisijate, posti või lasti peale- ja mahalaadimiseks ning õhusõidukite tankimiseks, parkimiseks või hoolduseks ette nähtud ala;

43) „piirkondlik juhtimiskeskus (ACC-üksus)” – üksus, mis on loodud lennujuhtimisteenuse osutamiseks tema vastutusalasse kuuluvates lennujuhtimispiirkondades;

44) „piirkondlik lennujuhtimisteenus” – lennujuhtimispiirkondades kontrollitavate lendude juhtimine;

45) „piirkondlik navigatsioon (RNAV)” – navigatsioonimeetod, mis võimaldab lendamist mis tahes soovitud lennutrajektooril sellises piirkonnas, mis jääb maa peal või kosmoses asuvate navigatsiooni tugijaamade kaetud alasse või õhusõiduki oma navigatsioonivahendite võimalustega tagatud piiridesse või siis on nende kahe võimalusega üheaegselt kaetud;

46) „ATS-marsruut” – lennuliiklusteenuste osutamisel liiklusvoo suunamiseks ette nähtud marsruut;

47) „automaatse sõltuva seire üldsaade (ADS-B)” – meetod, millega õhusõidukid, lennuvälja sõidukid ja teised objektid saavad andmesidekanali kaudu üldsaate režiimis automaatselt edastada ja/või vastu võtta selliseid andmeid nagu tunnus, asukoht ja vastavalt vajadusele täiendavat teavet;

▼B

48) „automaatse sõltuva seire leping (ADS-C)” – vahend, mille abil vahetatakse andmesidekanali kaudu ADS-C lepingu tingimusi maapealse süsteemi ja õhusõiduki vahel ning millega määratakse kindlaks, missugused ADS-C kokkulepped aktiveeritakse ja missuguseid andmeid need sisaldavad;

▼M2

48a) „automaatse sõltuva seire kokkulepe (ADS-C kokkulepe)” – teadete edastamise kokkulepe, millega määratakse kindlaks ADS-C abil andmete edastamise kord (st lennuliiklusteeninduse üksusele vajalikud andmed ja ADS-C teadete sagedus; ADS-C kokkulepe sõlmitakse enne lepingulise automaatse sõltuva seire kasutamist lennuliiklusteenuste osutamisel);

▼B

49) „lennuvälja automaatinfoteenindus (ATIS)” – kehtiva rutiinse informatsiooni andmine saabuvatele ja väljuvatele õhusõidukitele automaatsaate abil ööpäev läbi või teatavas ajavahemikus:

a) „lennuvälja andmekanaliga automaatinfoteenindus (D-ATIS)” – ATISe edastamine andmesidekanali kaudu;

b) „lennuvälja kõneteatega automaatinfoteenindus (Voice-ATIS)” – ATISe edastamine pidevate ja korduvate kõnesaadetega;

50) „pilvede kõrgus” – 6 000 meetrist (20 000 jalast) allpool asetseva alumise, enam kui poolt taevast katva pilvekihi alapiiri püstvahemaa maa- või veepinnast;

51) „ümberlülituspunkt” – punkt, kus VHF-ringsuunaliste raadiomajakatega määratletud ATS-marsruudi osal lendavatelt õhusõidukitelt oodatakse navigatsioonilist ümberorienteerumist tagapoolt asuvalt raadiomajakalt eespool asuvale raadiomajakale;

52) „loa piir” – punkt, milleni kehtib lennujuhtimisüksuse poolt õhusõidukile antud luba;

53) „tegevust mõjutav pilv” – pilv, mille alumine piir on madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem, või mis tahes kõrgusel asuv rünksajupilv või võimsa vertikaalarenguga rünkpilv;

54) „kood (SSR)” – number, mis on määratud kindlatele õhusõiduki transpondri poolt edastatud vastuse impulssidele töörežiimis A või töörežiimis C;

55) „pädev asutus” – liikmesriigi määratud asutus, mis on pädev tagama käesoleva määruse nõuete täitmise;

56) „lennujuhtimispiirkond” – maapinna kohal olevast teatavast tasandist kõrgemal asuv kontrollitav õhuruum;

▼M4

57) „kontrollitav lennuväli” – – lennuväli, kus osutatakse lennuvälja-liiklusele lennujuhtimisteenust;

▼B

58) „kontrollitav õhuruum” – piiritletud õhuruum, kus lennujuhtimisteenust osutatakse vastavalt õhuruumi klassifikatsioonile;

59) „kontrollitav lend” – lennujuhtimisüksuse loal toimuv lend;

60) „lennujuhi ja piloodi vaheline andmeside (CPDLC)” – lennujuhi ja piloodi vaheline automatiseeritud infovahetuse- ja juhtimissüsteem;

61) „lähiala” – kontrollitav õhuruum, mis ulatub maapinnast kuni määratud piirkõrguseni;

62) „reistõus” – lennuki piloteerimistehnika, millega tagatakse lennuki massi vähenemisel lennukõrguse pidev suurenemine;

63) „reisilennukõrgus” – lennukõrgus, millel toimub suurem osa lennust;

64) „kehtiv lennuplaan (CPL)” – lennuplaan koos võimalike muudatustega, mis tulenevad lennujuhtimisüksuse lubadest;

65) „ohuala” – piiritletud õhuruum, milles võib teatavates ajavahemikes aset leida õhusõidukite liiklemist ohustav tegevus;

66) „andmeside” – sidepidamisvorm teadete vahetamiseks andmesidekanali kaudu;

67) „lähteandmed” – suurus või suuruste kogum, mida kasutatakse viite või alusena muude suuruste arvutamisel;

68) „muu lennujuhtimisüksuse luba” – luba, mille on õhusõidukile andnud lennujuhtimisüksus, mis ei ole hetkel seda õhusõidukit juhtiv üksus;

69) „arvutuslik lennuaeg” – arvestuslik aeg, mis kulub ühest punktist teise jõudmiseks;

70) „arvestuslik liikumise algus” – arvestuslik aeg, mil õhusõiduk alustab väljalennuga seotud liikumist;

▼M2

71) „arvestuslik saabumisaeg (ETA)” – aeg, milleks IFR-lendude puhul on aeg, mil õhusõiduk saabub vastavalt arvestusele navigatsiooniseadmetega kindlaks määratud punkti kohale, kust on kavandatud alustada instrumentaallähenemist, või kui lennuväljal puuduvad navigatsiooniseadmed, siis aeg, millal õhusõiduk saabub lennuvälja kohale; visuaallennureeglite kohaste lendude (VFR-lendude) puhul aeg, mil õhusõiduk saabub vastavalt arvestusele lennuvälja kohale;

▼B

72) „arvatav lähenemisaeg” – aeg, millal saabuv õhusõiduk lahkub lennujuhtimisüksuse arvestuse kohaselt pärast viivitust ootamistähiselt, et lõpetada maandumiseelne lähenemine. Ootetsoonist lahkumise tegelik aeg sõltub lähenemisloa saamisest;

▼B

73) „esitatud lennuplaan (FPL)” – piloodi või volitatud esindaja poolt ATS-üksusele esitatud lennuplaan ilma hilisemate muudatusteta;

74) „lennumeeskonna liige” – kehtivat lennundusspetsialisti luba omav õhusõiduki meeskonna liige, kelle põhikohustused on seotud õhusõiduki juhtimisega lennutöö ajal;

75) „lennuinfokeskus” – üksus, mille ülesanne on osutada lennuinfo- ja häireteenust;

76) „lennuinfopiirkond” – piiritletud õhuruum, milles osutatakse lennuinfo- ja häireteenuseid;

77) „lennuinfoteenus” – lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks vajalike nõuannete ja teabe andmiseks osutatav teenus;

78) „lennutasand (FL)” – atmosfääri samarõhu tasand, mis on määratletud õhurõhu 1 013,2 hektopaskali suhtes ja mis erineb muudest samalaadsetest tasanditest õhurõhkude teatava vahe võrra;

79) „lennuplaan” – õhusõiduki kavandatava lennu või lennu osa kohta lennuliiklusteenindusüksusele esitatav asjakohane teave;

80) „nähtavus lennul” – lennusuunaline nähtavus õhusõiduki kabiinist lennu ajal;

81) „ilmaprognoos” – teade ilmastikutingimuste kohta, mida on oodata teatavaks ajaks või perioodiks õhuruumi teataval alal või teatavas osas;

82) „nähtavus maal” – volitatud vaatleja või automaatsüsteemi poolt teatatud nähtavus lennuväljal;

83) „kurss” – õhusõiduki pikitelje suund, mida väljendatakse üldjuhul kraadides põhjasuunast arvates (geograafiline, magnet-, kompassi- või tingkurss);

84) „suhteline kõrgus” – tasapinna, punkti või punktina vaadeldava objekti püstvahemaa teatud võrdlustasandist;

85) „kopter” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna kandetiiviku(te)le, mis pöörleb/pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalile lähedaste telgede;

86) „avamere-õhuruum” – õhuruum, mis jääb väljapoole maismaaterritooriumi ja territoriaalvesi, nagu on kindlaks määratud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonis (Montego Bay, 1982);

87) „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;

▼B

88) „IFR-lend” – instrumentaallennureeglite järgi toimuv lend;

89) „IMC” – instrumentaallennuilma tähistav lühend;

▼M2

89a) „instrumentaallähenemistoiming” – lähenemine ja maandumine instrumentaallähenemisprotseduuril põhinevate navigatsiooniteabemõõteriistade abil. Instrumentaallähenemistoimingu rakendamiseks on kaks meetodit:

a) kahemõõtmeline (2D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet üksnes horisontaalsuuna kohta; ning

b) kolmemõõtmeline (3D) instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet nii horisontaal- kui ka vertikaalsuuna kohta;

▼B

90) „instrumentaallähenemise protseduur (IAP)” – sari eelnevalt kindlaks määratud, mõõteriistade abil sooritatavaid manöövreid, millega tagatakse teatav ohutu kõrgus takistuste kohal ja mis algavad alglähenemistähiselt või vajaduse korral määratud saabumismarsruudi algusest ning jätkuvad kohani, kust on võimalik alustada maandumist, ning seejärel, kui maandumist ei sooritata, kohani, kus on täidetud takistustest ülelennu nõuded marsruudil või ootamisel. Instrumentaallähenemise protseduurid liigitatakse järgmiselt:

▼M2

a) „mitte-täppislähenemisprotseduur (NPA-protseduur)” – instrumentaallähenemisprotseduur, mis on ette nähtud A-tüüpi 2D-instrumentaallähenemistoiminguteks;

b) „vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (APV-protseduur)” – suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) instrumentaallähenemisprotseduur, mis on ette nähtud A-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks;

c) „täppislähenemise protseduur (PA-protseduur)” – navigatsioonisüsteemidel (ILS, MLS, GLS ja SBAS Cat I) põhinev instrumentaallähenemisprotseduur, mis on ette nähtud A- või B-tüüpi 3D-instrumentaallähenemistoiminguteks;

▼B

91) „instrumentaallennuilm (IMC)” – ilmastikutingimused, mille puhul nähtavust, vahemaad pilveni või pilvede kõrgust iseloomustav suurus on väiksem kui visuaallennuilma jaoks kindlaks määratud vastav miinimumsuurus;

92) „maandumisala” – õhusõidukite startimiseks või maandumiseks ette nähtud liiklusala osa;

93) „lennukõrgus” – õhusõiduki vertikaalsuunalise asukoha üldnimetus, mis võib tähendada suhtelist kõrgust, kõrgust merepinnast või lennutasandit;

94) „manööverdusala” – õhusõidukite stardiks, maandumiseks ja ruleerimiseks ette nähtud lennuväljaosa, välja arvatud perroonid;

▼M2

94a) „minimaalne kütusevaru” – termin, mis kirjeldab olukorda, kus õhusõiduki kütusevaru on vähenenud tasemele, mis nõuab maandumist konkreetsele lennuväljale ilma lisaviivituseta;

▼B

95) „SSR režiim” – SSR radari päringurežiimile omistatud kokkuleppeline tunnus. ICAO Chicago konventsiooni 10. lisas on kindlaks määratud neli režiimi režiimid A, C, S ja vaherežiim (*intermode*);

▼M2

95a) „mudellennuk” – mehitamata õhusõiduk, v.a mänguõhusõiduk, mille käitamismass ei ületa pädeva asutuse kehtestatud piirnorme, ning mis on suuteline lendama atmosfääris ja mida kasutatakse vaid demonstratsioonlendudeks või vaba aja veetmiseks;

95b) „mägine ala” – muutuva maastikuprofiiliga piirkond, kus maapinnakõrgendike kõrguse vahe on 18,5 km (10,0 meremiili) ulatuses üle 900 m (3 000 jala);

▼B

96) „liiklusala” – õhusõidukite stardiks, maandumiseks ja ruleerimiseks ette nähtud lennuväljaosa, mis koosneb manööverdusalast ja perrooni(de)st;

97) „öö” – aeg õhtuse päevavalguse lõpu ja hommikuse päevavalguse alguse vahel; päevavalgus lõpeb õhtul, kui päikeseketta keskpunkt asub 6° allpool horisonti, ja algab hommikul, kui päikeseketta keskpunkt asub 6° allpool horisonti;

98) „takistus” – paigalseisev (püsiv või ka ajutine) või liikuv objekt või selle osad, mis

a) asub/asuvad alal, mis on ette nähtud õhusõidukite liikumiseks maal, või

b) ulatub/ulatuvad lendavate õhusõidukite ohutuse tagamiseks vajalikust kindlaksmääratud pinnast kõrgemale või

c) asub/asuvad väljaspool neid alasid, kuid kujutab/kujutavad ohtu lennuliiklusele;

99) „käitamiskoht” – käitaja või õhusõiduki kapteni valitud koht õhusõiduki maandumiseks, stardiks ja/või ripplasti veoks;

100) „õhusõiduki kapten” – õhusõiduki käitaja poolt või üldlennunduse korral õhusõiduki omaniku poolt määratud piloot, kellel on vastav pädevusmärkega kehtiv lennundusluba ja kes vastutab lennu ohutuse eest;

101) „rõhkkõrgus” – atmosfäärirõhk väljendatuna kõrgusena merepinnast, mis vastab asjaomasele õhurõhule standardatmosfääris; standardatmosfääri mõiste on kindlaks määratud Chicago konventsiooni 8. lisa 1. osas;

102) „psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamine” – ühe või mitme psühhoaktiivse aine tarbimine lennujuhtimisteenust osutava töötaja poolt viisil, mis

a) kujutab kasutajale otsest ohtu või ohustab teiste elu, tervist või heaolu ja/või

b) põhjustab või suurendab tööalast, sotsiaalset, vaimset või kehalist probleemi või häiret;

103) „keeluala” – piiritletud õhuruum riigi maa-alade või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on keelatud;

▼M1

104) „psühhoaktiivne aine” – alkohol, opioidid, kannabinoidid, rahustid ja uinutid, kokaiin, muud psühhostimulaatorid, hallutsinogeenid ja lenduvad lahustid, välja arvatud kohv ja tubakas;

▼B

105) „radar” – raadiolokatsiooniseade, mis annab teavet objektide kauguse, suuna ja/või kõrguse kohta;

106) „kohustusliku raadioside ala (RMZ)” – piiritletud õhuruum, milles lennates peavad õhusõiduki pardal ja kasutuses olema raadiosideseadmed;

107) „raadionavigatsiooniteenus” – teenus, mis hõlmab juhtimisteavet või asukohaandmeid õhusõidukite tõhusaks ja ohutuks juhtimiseks ühe või mitme raadionavigatsioonivahendi abil;

108) „raadiotelefonside” – raadioside vorm, mis on eelkõige mõeldud teabe vahetamiseks kõne kujul;

109) „korduvlennuplaan” – sageli korduvate, regulaarsete, põhiolemuselt samalaadsete üksiklendude sarja hõlmav lennuplaan, mille käitaja esitab ATS-üksustele säilitamiseks ja korduvkasutamiseks;

110) „ettekandepunkt” – kindlaksmääratud geograafiline punkt, mille suhtes võidakse teatada õhusõiduki asukohta;

111) „piiranguala” – piiritletud õhuruum riigi maa-alade või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on piiratud eritingimustega;

112) „marsruudisegment” – marsruudiosa lennuplaanis märgitud kahe teineteisele järgneva määratud punkti vahel;

113) „lennurada” – piiritletud ristkülikukujuline osa maalennuväljast/-kopteriväljakust, mis on kohandatud õhusõidukite maandumiseks ja stardiks;

▼M2

114) „lennuraja ootekoht” – lennuraja, takistuste piirangupinna või instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS)/mikrolaine maandumissüsteemi (MLS) kriitilise/tundliku ala kaitsmiseks ette nähtud koht, kus ruleerivad õhusõidukid ja muud sõidukid on kohustatud peatuma ja ootama, välja arvatud juhul, kui lähilennujuhtimisüksus on andnud muud korraldused;

▼B

115) „nähtavus lennurajal (RVR)” – kaugus, milleni raja teljel paikneva õhusõiduki piloot näeb raja markeerimistähiseid ja tulesid, mis piiravad rada või tähistavad raja telge;

▼M2

116) „lennuohutust mõjutav personal” – isikud, kes oma kohustusi ja ülesandeid valesti täites võivad kahjustada ohutust, sealhulgas õhusõiduki meeskonnaliikmed, õhusõidukite hoolduspersonal, lennuvälja käitamisega tegelev personal, päästjad, tuletõrje- ja hooldustöötajad, isikud, kellel on lubatud järelevalveta viibida lennuvälja liiklusalal ning lennujuhid;

▼B

117) „purilennuk” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud lennu ajal tekib aerodünaamilisest reaktsioonist fikseeritud kandepinda-dele ning mis ei vaja vabalennuks mootorit; purilennukite hulka kuuluvad ka deltaplaanid, paraplaanid ja muud võrreldavad õhusõidukid;

118) „sekundaarradar (SSR)” – radarisüsteem, mis kasutab maapeal-seid saatjaid/vastuvõtjaid ja õhusõidukite transpondreid;

119) „SIGMET-teave” – ilmavaatlusjaama edastatav teave teatavate lennumarsruudil esinevate või oodatavate ilmastikunähtuste kohta, mis võivad mõjutada lennuohutust;

120) „signaalmärkide ala” – signaalmärkide jaoks kasutatav lennuvälja osa;

121) „oluline punkt” – kindlaksmääratud geograafiline asukoht, mida kasutatakse ATS-marsruudi või õhusõiduki lennutrajektoori kind-laksmääramiseks või muudel navigatsiooni/ATSiga seotud eesmär-kidel;

122) „eri-VFR-lend” – visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuv lend, mis toimub lähialas lennujuhi loal visuaallennuilmast halvema ilma korral;

123) „eksinud õhusõiduk” – õhusõiduk, mis on ettenähtud lennusuunalt oluliselt kõrvale kaldunud või teatanud eksimisest;

124) „jälgimisradar” – radarseadmed, mida kasutatakse õhusõiduki kauguse ja suuna määramiseks;

125) „ruleerimine” – õhusõidukite liikumine lennuväljal oma jõusead-mete abil, välja arvatud start ja maandumine;

126) „ruleerimistee” – õhusõidukite ruleerimiseks eraldatud liikumistee maalennuväljal, mis on ette nähtud lennuvälja eri osade ühenda-miseks:

a) „õhusõidukite seisuplatsi ruleerimisriba” – ruleerimisteena märgis-tatud perrooni osa, mis on õhusõidukitele ette nähtud ainult seisuplat-sile ruleerimiseks;

b) „perrooni ruleerimistee” – ruleerimisteede võrgu perroonil asuv osa, mis on ette nähtud ruleerimiseks perroonil;

▼B

c) „kiirruleerimistee” – rajaga teravnurga all ühendatud ruleerimistee, mis võimaldab maandunud lennukitel lahkuda rajalt suurema kiirusega, kui see oleks võimalik muude ruleerimisteede kasutamisel, vähendades sellega rajal viibimise aega;

127) „territoorium” – maismaa-alad ja nendega ühenduses olevad territoriaalveed, mis kuuluvad riigi suveräänsete õiguste, kontrolliõiguse, kaitse või mandaadi alla;

128) „lävi” – maandumiseks kõlbliku rajaosa algus;

129) „arvestuslik üldlennuaeg” –

a) aeg, milleks IFR-lendude puhul on arvestuslik lennuaeg, mis kulub õhusõiduki stardist kuni saabumiseni navigatsiooniseadmetega kindlaks määratud punkti kohale, kust on kavandatud alustada instrumentaallähenemist, või kui sihtlennuväljal puuduvad navigatsiooniseadmed, siis õhusõiduki saabumiseni sihtlennuvälja kohale;

b) VFR-lendude puhul arvestuslik lennuaeg, mis kulub õhusõiduki stardist kuni saabumiseni sihtlennuvälja kohale;

▼M2

129a) „mängulennuk” – mehitamata õhusõiduk, mis on ette nähtud kas ainult või eelkõige alla 14-aastastele lastele mängimiseks;

▼B

130) „teekonnajoon” – õhusõiduki lennutrajektoori projektsioon maapinnale, mille suunda väljendatakse tavaliselt kraadides meridiaani põhjasuunast arvates (geograafilise, magnet- või tingsuunana);

131) „soovitus liiklusohu vältimiseks” – lennuliiklusteenindusüksuse soovitus manöövrite kohta, mis on piloodile abiks kokkupõrke vältimisel;

132) „liiklusinfo” – lennuliiklusteenindusüksuse antud teave, mille eesmärk on juhtida piloodi tähelepanu teistele teadaolevatele või märgatud õhusõidukitele, mis asuvad tema õhusõiduki või tema poolt valitud marsruudi lähenduses, ning abistada pilooti kokkupõrke vältimisel;

133) „juhtimise üleandmise punkt” – kindlaksmääratud punkt õhusõiduki lennutrajektooril, kus vastutus õhusõiduki lennujuhtimise eest läheb ühelt lennujuhtimisüksuselt või üksuse osalt teisele;

134) „üleminekukõrgus” – kõrgus merepinnast, millel või millest allpool toimub õhusõiduki vertikaalsuunalise asukoha kindlaksmääramine kõrgusena keskmisest merepinnast;

135) „üleminekutasand” – alumine kasutatav lennutasand üleminekukõrgusest kõrgemal;

▼B

136) „kohustusliku transpondri ala (TMZ)” – piiritletud õhuruum, milles lennates peavad õhusõiduki pardal ja kasutuses olema õhurõhu järgi kõrgust merepinnast mõõtvad transpondrid;

137) „tundmatu õhusõiduk” – õhusõiduk, mida on nähtud mingis piirkonnas lendamas või mille lendamisest on teatatud, kuid mida ei ole tuvastatud;

138) „mehitamata vabalennuõhupall” – õhust kergem jõuseadmeta ja mehitamata vabalt lendav õhusõiduk;

139) „VFR” – visuaallennureegleid tähistav lühend;

140) „VFR-lend” – visuaallennu reeglite järgi toimuv lend;

141) „nähtavus” – lennunduses üks järgmisest kahest, olenevalt sellest, kumb on suurem:

a) suurim kaugus, kust on nähtav ja äratuntav maapinna lähedal heledal taustal asuv sobivas suuruses must objekt;

b) suurim kaugus, kust vaateväljas asuvat valgusallikat tugevusega umbes 1 000 kandelat on võimalik valgustamata taustal näha ja identifitseerida;

142) „visuaallennuilm” – ilmastikutingimused, mille puhul nähtavust, vahemaad pilveni või pilvede kõrgust iseloomustav suurus on sama suur või suurem kui visuaallennuilma jaoks kindlaks määratud vastav miinimumsuurus;

143) „VMC” – visuaallennuilma tähistav lühend;

▼M4

144) „kriitiline ala” – kindlaksmääratud mõõtmetega ala, mis ümbritseb täppis-instrumentaallähenemisel kasutatavaid maapealseid seadmeid ja kuhu sattudes häirib õhu- või muu sõiduk lubamatult juhtimissignaalide edastamist;

145) „tundlik ala” – kriitilisest alast väljaspool asuv ala, kus õhu- või muude sõidukite parkimine ja liikumine häirib juhtimissignaalide edastamist sedavõrd, et see võib lubamatult häirida signaali kasutavat õhusõidukit.

▼B

Artikkel 3

Nõuete täitmine

Liikmesriigid peavad tagama käesoleva määruse lisas sätestatud ühiste lennureeglite ja sätete järgimise, ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 kohaste paindlikkussätete ning määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 13 kohaste kaitsemeetmete kohaldamist.

▼B

Artikkel 4

Eritoimingutega seotud erandid

▼M2

1. Pädev asutus võib omal algatusel või asjaomaste üksuste taotlusel teha konkreetsele üksusele või üksuste kategooriale erandeid käesolevas määruses sätestatud nõuetest, et asjaomased üksused saaksid teha avalike huvidega seotud toiminguid ning korraldada nende toimingute ohutuks teostamiseks vajalikke koolitusi:

▼B

a) politsei- ja tollioperatsioonid;

b) liiklusseire- ja jälitusoperatsioonid;

c) riigiasutuste poolt või nende nimel tehtav keskkonnakontroll;

d) otsingu- ja päästetööd;

e) lennud arstiabi osutamiseks;

f) evakueerimine;

g) tuletõrjetööd;

h) erandid, mis on vajalikud selleks, et tagada riigijuhte, ministreid ja nendega samaväärsel positsioonil asuvaid riigitegelasi teenindavate lendude turvalisus.

2. Eespool nimetatud erandeid lubanud pädev asutus peab teavitama EASAt asjaomase erandi laadist hiljemalt kaks kuud pärast erandi heakskiitmist.

3. Käesolev artikkel ei piira artikli 3 sätete kohaldamist ning seda võib kohaldada juhul, kui lõikes 1 loetletud toiminguid ei ole võimalik teha operatiivlendude raames või kui kõnealuste toimingute suhtes ei ole mõnel muul põhjusel võimalik kohaldada käesolevas määruses sisalduvaid paindlikkussätteid.

▼M2

Käesolev artikkel ei piira ka pädeva asutuse poolt määruse (EL) nr 965/2012 ([1]) V lisa kohaselt välja antud erilubades sätestatud kopterite käitamise miinimumnõuete kohaldamist.

▼M4

Artikkel 4a

VHF-avariisagedus

1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, tagavad liikmesriigid, et VHF-avariisagedust (121,500 MHz) kasutatakse üksnes lisa punkti SERA.14095 alapunktis d täpsustatud hädaolukordades.

2. Erandkorras võivad liikmesriigid lubada kasutada lõikes 1 osutatud VHF-avariisagedust muul kui lisa punkti SERA.14095 alapunktis d täpsustatud otstarbel, kui see on vajalik nende eesmärgi saavutamiseks, eriti selleks, et vähendada mõju ohu- või hädaolukorras olevale õhusõidukile ja lennuliiklusteenistuse üksuste tegevusele.

([1]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

▼B

Artikkel 5

Erinevused

1. Pärast käesoleva määruse jõustumist teevad liikmesriigid hiljemalt käesoleva määruse kohaldamise kuupäevaks järgmist:

a) esitavad ICAO-le ametliku teate, et nad on kõrvaldanud kõik käesoleva määrusega hõlmatud erinevused ICAO standarditest ja soovituslikest tavadest, millest nad varem on teatanud, välja arvatud sellised erinevused, mis on seotud esmatähtsate julgeoleku- või kaitsepoliitikahuvide järgimisega vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 13;

b) teavitavad ICAO-d ühiselt kokku lepitud erinevustest, mis on esitatud käesoleva määruse lisa täiendustes.

2. Kooskõlas Chicago konventsiooni 15. lisaga peab iga liikmesriik vastavalt käesoleva artikli lõike 1 punktile b avaldama oma lennundusteabe kogumikus ühiselt kokku lepitud ja ICAO-le teatatud erinevused ning kõik muud sätted, mis on vajalikud kohalike julgeoleku- ja kaitsehuvide järgimiseks vastavalt käesoleva artikli lõike 1 punktile a.

Artikkel 6

Muudatuste jälgimine

1. Pärast käesoleva määruse jõustumist kehtestab komisjon koostöös Eurocontroli ja EASAga pideva protsessi, mille raames tehakse järgmist:

a) tagatakse, et kõiki Chicago konventsiooni raames vastu võetud ja käesoleva määruse reguleerimisalaga seotud muudatusi jälgitakse ja analüüsitakse, ning

b) vajaduse korral töötatakse välja ettepanekud käesoleva määruse lisa muutmiseks.

2. Käesoleva määruse artikli 5 sätteid, mis on seotud erinevuste kõrvaldamise, nendest teatamise ning asjaomase teabe avaldamisega lennundusteabe kogumikus, ning artikli 7 sätteid, mis käsitlevad lisa muudatusi, kohaldatakse vastavalt vajadusele.

Artikkel 7

Lisa muudatused

1. Lisa muudetakse vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikele 3.

2. Lõikes 1 osutatud muudatused võivad muu hulgas sisaldada ka selliseid muudatusi, mille eesmärk on tagada kooskõla õigusaktidega pärast käesoleva määruse reguleerimisala võimalikku laiendamist nii, et see hõlmab peale ICAO 2. lisa ka muid ICAO lisasid ja dokumente, või muudatusi, mis tulenevad eespool nimetatud ICAO lisade ja dokumentide ajakohastamisest või mis tahes asjakohaste ELi õigusaktide muutmisest.

Artikkel 8

Ülemineku- ja lisameetmed

1. Liikmesriigid, kes on enne käesoleva määruse jõustumist vastu võtnud ICAO standardeid täiendavad lisasätted, tagavad kõnealuste sätete kooskõla käesoleva määrusega.

▼B

2. Käesoleva artikli kohaldamisel ei käsitata sellised ICAO standardeid täiendavaid lisasätteid Chicago konventsiooniga vastuolus olevate sätetena. Liikmesriigid avaldavad sellised täiendavad sätted ja mis tahes muu teabe, mille kohta pädev asutus käesoleva määruse kohaselt peab otsuse vastu võtma, oma lennundusteabe kogumikus. Liikmesriigid teavitavad kõnealustest täiendavatest sätetest ja teabest komisjoni ja EASAt hiljemalt kaks kuud pärast käesoleva määruse jõustumist või lisasätte vastuvõtmist.

Artikkel 9

Ohutusnõuded

Pärast käesoleva määruse jõustumist, ilma et see piiraks artikli 7 sätete kohaldamist, tagavad liikmesriigid olemasoleva ohutustaseme säilitamiseks või suurendamiseks, et enne varem kohaldatud protseduuride tegelikku muutmist tehakse kõiki käesoleva määruse rakendamise aspekte käsitleva ohutusjuhtimisprotsessi raames rakenduskava riskianalüüs, mis muu hulgas hõlmab ohtude tuvastamist ning riskide hindamist ja maandamist. Riskide maandamine võib hõlmata artikli 3 kohaldamist.

Artikkel 10

Määruste (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 1265/2007 ja (EL) nr 255/2010 ning rakendusmääruse (EL) nr 1035/2011 muudatused

1. Määrust (EÜ) nr 730/2006 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 punktid 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;

4. „VFR” – visuaallennureegleid tähistav lühend;”.

2. Määrust (EÜ) nr 1033/2006 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 lõike 2 punkt 8 asendatakse järgmisega:

„8. „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;”;

b) artikli 3 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisas täpsustatud sätteid kohaldatakse kõikide käesoleva määrusega hõlmatud lendude lennuplaanide esitamise, heakskiitmise ja levitamise suhtes ning kõikide selliste muudatuste suhtes, mis tehakse vastavalt käesolevale määrusele lennuplaani lennueelse etapi mis tahes võtmekomponenti.”;

c) lisa pealkiri ja punkt 1 asendatakse järgmisega:

„Artikli 3 lõikes 1 osutatud sätted

1. Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 (*) 4. jaotis.

_____

(*) ELT L 281, 13.10.2012, lk 1.”

3. Määrust (EÜ) nr 1794/2006 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 punktid c ja d asendatakse järgmisega:

▼B

„c) „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;

d) „VFR” – visuaallennureegleid tähistav lühend;”.

4. Määrust (EÜ) nr 1265/2007 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5. „visuaallennureeglite järgi toimuvad lennud (VFR-lennud)” – kõik visuaallennureeglite kohaselt käitatavad lennud;”.

5. Määrust (EL) nr 255/2010 muudetakse järgmiselt:

a) artikli 2 punkt 3 asendatakse järgmisega:

„3. „IFR” – instrumentaallennureegleid tähistav lühend;”.

6. Rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 muudetakse järgmiselt:

a) II lisa punkti 4 alapunktis a asendatakse viide „2. lisa õhusõidueeskirjade kohta (10. trükk, juuli 2005)” viitega „rakendusmäärus (EL) nr 923/2012”;

b) II lisa punkti 4 alapunktis c muudetakse viidet „11. lisa lennuliiklusteenuste kohta, 13. trükk, juuli 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 47-B”, lisades selle lõppu teksti „ja vajaduse korral rakendusmäärus (EL) nr 923/2012”;

c) III lisa punkti 2 alapunktis b muudetakse viidet „11. lisa lennuliiklusteenuste kohta, 13. trükk, juuli 2001, sealhulgas kõik muudatused kuni muudatuseni nr 47-B”, lisades selle lõppu teksti „ja vajaduse korral rakendusmäärus (EL) nr 923/2012”.

Artikkel 11

Jõustumine

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 4. detsembrist 2012.

2. Erandina lõike 1 teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada käesoleva määruse sätteid kuni 4. detsembrini 2014 mitte kohaldada.

Kui liikmesriik soovib eespool nimetatud võimalust kasutada, teatab ta komisjonile ja EASA-le kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 12 lõikega 1 erandi põhjused ja kestuse ning esitab käesoleva määruse rakendamiseks kavandatud meetmed ning sellekohase ajakava.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼B

LISA

LENNUREEGLID

1. JAOTIS

Lennud avamere kohal

SERA.1001. Üldist

a) Avamere kohal käitatavate lendude suhtes kohaldatakse eranditult üksnes Chicago konventsiooni 2. lisas sätestatud eeskirju. Selleks et tagada lennuliiklusteenuste järjepidevus ning nende sujuv osutamine eelkõige funktsionaalsetes õhuruumiosades, võib Chicago konventsiooni 11. lisa sätteid kohaldada avamere kohal asuvas õhuruumis samamoodi, nagu neid kohaldatakse liikmesriikide territooriumide kohal. See ei piira riiklike õhusõidukite käitamist Chicago konventsiooni artikli 3 alusel. Samuti ei piira see liikmesriikide kohustusi, mis on seotud õhusõidukite ohutu, tõhusa ja kiire käitamise tagamisega lennuinfopiirkondades, kus nad vastutavad lennuliiklusteenuste osutamise eest kooskõlas ICAO piirkondlike lennunduslepingutega.

b) Selliste avamerealade puhul, kus liikmesriik on kooskõlas ICAO piirkondlike lennunduslepingutega kohustunud tagama lennuliiklusteenuste osutamise, määrab lennuliiklusteenuste (ATS) osutaja asjaomane liikmesriik.

2. JAOTIS

Kohaldatavus ja nõuete järgimine

▼M2

SERA.2001. Reguleerimisala

Ilma et see piiraks punkti SERA.1001 sätete kohaldamist, kohaldatakse käesolevat lisa kooskõlas artikliga 1 eelkõige järgmiste õhuruumikasutajate ja õhusõidukite suhtes:

a) kes/mis lendavad ELi, ELis või EList väljapoole;

b) millel on ELi liikmesriigi riikkondsus ja registreerimistunnused ning mida käitatakse mis tahes õhuruumis nii, et see ei ole vastuolus selles riigis avaldatud lennureeglitega, kelle jurisdiktsioon kehtib territooriumil, millest asjaomane õhusõiduk üle lendab.

Käesolevat lisa kohaldatakse ka liikmesriikide pädevate asutuste, aeronavigatsiooniteenuste osutajate (ANSP), lennuvälja käitajate ning õhusõidukite asjakohaste maapealsete käitajate suhtes.

▼B

SERA.2005. Lennureeglite järgimine

Õhusõiduki käitamisel nii õhus, lennuvälja liiklusalal kui ka käitamiskohas tuleb järgida üldreegleid, kohaldatavaid piirkondlikke õigusakte ja lennu ajal lisaks ka järgmisi reegleid:

a) visuaallennureeglid või

b) instrumentaallennureeglid.

SERA.2010. Kohustused

a) Õhusõiduki kapteni kohustused

Õhusõiduki kapten vastutab õhusõiduki käitamise eest käesoleva määruse kohaselt, sõltumata sellest, kes õhusõidukit juhib, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten leiab, et käesoleva määruse nõuete eiramine on ohutuse huvides möödapääsmatult vajalik.

▼B

b) Lennueelsed toimingud

Õhusõiduki kapten peab enne lendu tutvuma kogu tema käsutuses oleva teabega, mis on vajalik kavandatava lennu nõuetekohaseks käitamiseks. Lennuvälja lähedusest kaugemale suunduvate lendude ja kõikide IFR-lendude puhul peab õhusõiduki kapten hoolikalt analüüsima nii hetkeilma kui ka ilmaprognoosi ning pidama silmas kütusevajadust ning alternatiivseid tegutsemisvõimalusi juhuks, kui lennuplaani järgimine osutub võimatuks.

SERA.2015. Õhusõiduki kapteni õigused

Õhusõiduki kaptenil on oma kohustuste täitmise ajal õhusõidukiga seotud otsuste vastuvõtmisel lõplik sõnaõigus.

SERA.2020. Psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamine

Isikud, kes oma töökohustusi täites võivad mõjutada lennuohutust (lennuohutust mõjutav personal), ei tohi töökohustuste täitmise ajal olla töövõime langust põhjustavate psühhoaktiivsete ainete mõju all. Kõnealustel isikutel on psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamine keelatud.

3. JAOTIS

Üldreeglid ja kokkupõrgete vältimine

1. PEATÜKK

Isikute ja vara kaitsmine

SERA.3101. Õhusõiduki hoolimatu või vastutustundetu käitamine

Õhusõidukit ei tohi käitada hoolimatul ega vastutustundetul viisil, mis seab ohtu teiste inimeste elu või vara.

SERA.3105. Minimaalsed lennukõrgused

Õhusõidukeid tuleb linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondade või inimeste vabaõhukogunemiste kohal käitada sellisel kõrgusel, mis võimaldab hädaolukorras maanduda nii, et ei tekiks põhjendamatut ohtu maapinnal asuvatele inimestele ega varale, välja arvatud juhul, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on andnud vastava loa. VFR-lendude minimaalsed lennukõrgused on sätestatud punkti SERA.5005 alapunktis f ja IFR-lendude minimaalsed lennukõrgused on sätestatud punkti SERA.5015 alapunktis b.

SERA.3110. Reisilennukõrgused

Reisilennukõrgused, kus lendu või selle osa käitatakse, peavad olema kindlaks määratud:

a) lennutasanditena, kui lennatakse kas alumisel kasutataval lennutasandil või sellest kõrgemal või üleminekukõrgusest kõrgemal (vajaduse korral);

b) kõrgustena merepinnast, kui lennatakse alumisest kasutatavast lennutasandist allpool või üleminekukõrgusel või sellest allpool (vajaduse korral).

SERA.3115. Õhusõidukist esemete või ainete puistamine või piserdamine

Õhusõidukilt võib esemeid/aineid puistata või piserdada ainult kooskõlas järgmisega:

a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning

b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

▼B

SERA.3120. Pukseerimine

Õhusõidukit või muud objekti võib õhusõidukiga pukseerida ainult kooskõlas järgmisega:

a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning

b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

SERA.3125. Langevarjuhüpped

Langevarjuhüppeid, v.a hädaolukorras tehtud langevarjuhüpped, võib sooritada ainult kooskõlas järgmisega:

a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning

b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

SERA.3130. Vigurlennud

Vigurlende võib sooritada ainult kooskõlas järgmisega:

a) ELi õigusaktid või vajaduse korral liikmesriikide poolt õhusõidukite käitamise valdkonnas vastu võetud õigusaktid ning

b) lennuliiklusteenindusüksuse antud mis tahes asjaomane teave, nõuanne ja/või luba.

SERA.3135. Grupilennud

Grupilende võib sooritada vaid juhul, kui kõik lennugrupis osalevate õhusõidukite kaptenid on lennud eelnevalt planeerinud ja ette valmistanud; kontrollitavas õhuruumis toimuva grupilennu puhul tuleb järgida pädeva asutuse sätestatud tingimusi. Kõnealused tingimused hõlmavad järgmist:

a) üks õhusõidukite kaptenitest määratakse lennugrupi juhiks;

b) lennugrupp navigeerib ja edastab asukohateateid nagu üks õhusõiduk;

c) lennugrupi juht ja teiste grupis lendavate õhusõidukite kaptenid vastutavad omahajutuse eest lennugrupis osalevate õhusõidukite vahel nii lennugrupi kogunemisel ja lahkuminekul kui ka lennugrupis sooritatavatel mis tahes manöövritel ning

d) riiklike õhusõidukite puhul peab iga grupilennus osalev õhusõiduk püsima teistest grupilennus osalevatest õhusõidukitest ja lennugruppi juhtivast õhusõidukist külg-, piki- ja kõrgussuunas Chicago konventsioonis sätestatud maksimaalsetel kaugustel. Muude kui riiklike õhusõidukite puhul ei tohi lennugrupis osalev õhusõiduk olla lennugruppi juhtivast õhusõidukist kaugemal kui 1 km (0,5 NM) külg- ja pikisuunas ning 30 m (100 jalga) kõrgussuunas.

SERA.3140. Mehitamata vabalennuõhupallid

Mehitamata vabalennuõhupalle käitatakse nii, et see kujutaks endast võimalikult väikest ohtu isikutele, varale või teistele õhusõidukitele ning vastaks 2. liites sätestatud tingimustele.

▼B

SERA.3145. Keelu- ja piirangualad

Õhusõidukeid ei käitata keelu- ja piirangualadel, mille kohta on kehtestatud korras avaldatud üksikasjalikud andmed, välja arvatud juhul, kui käitamine toimub vastavalt piirangu tingimustele või selle liikmesriigi loal, kelle territooriumi kohal asjaomane keelu- või piiranguala asub.

2. PEATÜKK

Kokkupõrgete vältimine

SERA.3201. Üldist

Käesoleva määruse sätted ei vabasta õhusõiduki kaptenit kohustusest võtta meetmeid, kaasa arvatud ACAS-süsteemi eelhoiatustel rajanevad kokkupõrke vältimise manöövrid, mis aitavad kokkupõrget kõige paremini ära hoida.

SERA.3205. Tegutsemine teise õhusõiduki läheduses

Õhusõidukeid käitatakse üksteisest piisavalt kaugel, et vältida kokkupõrkeohtu.

SERA.3210. Eesõigus

a) Õhusõiduk, millel on teise õhusõiduki suhtes eesõigus, peab säilitama oma kursi ja kiiruse.

b) Õhusõiduk, mis on kindlaks teinud, et teise õhusõiduki manööverdusvõime on puudulik, annab kõnealusele õhusõidukile teed.

c) Õhusõiduk, mis peab allpool loetletud eeskirjade kohaselt teisele õhusõidukile teed andma, peab vältima kõnealusest õhusõidukist möödumist alt-, ülalt- või eestpoolt, välja arvatud juhul, kui möödutakse piisaval kaugusel ning võetakse arvesse õhusõiduki tekitatavat keerisjälge.

1) *Lähenemine vastaskursil.* Kahe õhusõiduki vastaskursil või ligikaudsel vastaskursil lähenemisel tekkiva kokkupõrkeohu korral peavad mõlemad õhusõidukid pöörama paremale.

2) *Lähenemine lõikuval kursil.* Kui kaks õhusõidukit lähenevad üksteisele samal või ligikaudu samal lennukõrgusel oleval lõikuval kursil, peab õhusõiduk andma teed paremalt lähenevale õhusõidukile, välja arvatud järgmistel juhtudel:

i) õhust raskem mootoriga õhusõiduk annab teed õhulaevadele, purilennukitele ja õhupallidele;

ii) õhulaevad peavad andma teed purilennukitele ja õhupallidele;

iii) purilennukid peavad andma teed õhupallidele;

iv) mootoriga õhusõidukid peavad andma teed õhusõidukile, mis pukseerib teist õhusõidukit või objekti.

3) *Järelejõudmine*. Järelejõudev õhusõiduk on õhusõiduk, mis läheneb teisele õhusõidukile tagantpoolt suunast, mis moodustab alla 70° nurga teise õhusõiduki pikitelje kaudu kulgeva sümmeetriatasandiga; see tähendab, et järelejõudev õhusõiduk on ees lendava õhusõiduki suhtes asendis, mis ei võimalda järelejõudvast sõidukist öisel ajal näha ees lendava õhusõiduki vasak- (pakpoordi) ega parempoolset (tüürpoordi) navigatsioonituld. Ees lendaval õhusõidukil on eesõigus ning järelejõudev õhusõiduk peab edasise lähenemise vältimiseks tegema pöörde paremale, sõltumata sellest, kas ta ise on tõusul, laskumisel või horisontaallennul, ning pärast seda ei vabasta ükski kahe asjaomase õhusõiduki omavahelise asendi muutus järelejõudvat õhusõidukit teeandmise kohustusest enne, kui see on ees lendavast õhusõidukist täielikult möödunud ja saavutanud piisava edumaa.

i) *Järelejõudmine purilennukite puhul.* Teisele purilennukile järele jõudev purilennuk võib pöörata kas vasakule või paremale.

▼B

4) *Maandumine.* Lendav või maa- või veepinnal liikuv õhusõiduk peab andma teed maanduvale või maandumiseelset lähenemist lõpetavale õhusõidukile.

i) Kui vähemalt kaks õhust raskemat õhusõidukit on maandumiseelsel lähenemisel lennuväljale või käitamiskohale, peab kõrgemal asuv õhusõiduk andma teed madalamal asuvale õhusõidukile, kuid madalamal asuv õhusõiduk ei või kasutada kõnealust reeglit selleks, et lennata maandumiseelset lähenemist lõpetava õhusõiduki ette või sellest mööduda. Õhust raskem mootoriga õhusõiduk peab andma teed purilennukitele.

ii) *Hädamaandumine.* Õhusõiduk peab andma teed teisele õhusõidukile, kui on teada, et see sooritab hädamaandumist.

5) *Start.* Lennuvälja manööverdusalal ruleeriv õhusõiduk peab andma teed startivale või startimist alustavale õhusõidukile.

d) Õhusõidukite, inimeste ja sõidukite liiklemine maapinnal

1) Lennuvälja liiklusalal või käitamiskoha vastavas osas ruleeriva kahe õhusõiduki kokkupõrke ohu tekkimisel kohaldatakse järgmisi reegleid:

i) kui kaks õhusõidukit lähenevad üksteisele vastaskursil või ligikaudsel vastaskursil, peavad mõlemad õhusõidukid peatuma või võimaluse korral pöörama paremale, nii et nad oleksid üksteisest piisavalt kaugel;

ii) kui kaks õhusõidukit lähenevad üksteisele lõikuval kursil, peab õhusõiduk andma teed paremalt lähenevale õhusõidukile;

iii) teisele õhusõidukile järele jõudev õhusõiduk peab andma ees liikuvale õhusõidukile eesõiguse ja püsima asjaomasest õhusõidukist piisaval kaugusel.

2) Kontrollitava lennujaama manööverdusalal ruleeriv õhusõiduk peab peatuma ja ootama iga lennuraja ootejoone juures, välja arvatud juhul, kui lähilennujuhtimisüksus on andnud lennurajale sisenemiseks või selle ületamiseks asjaomasele õhusõidukile konkreetse loa.

3) Manööverdusalal ruleeriv õhusõiduk peab ootamiseks peatuma iga sisselülitatud stopptule juures ning võib kooskõlas alapunktiga 2 edasi liikuda siis, kui stopptuled on välja lülitatud.

4) Inimeste ja sõidukite liiklemine lennuväljal

i) Inimeste ja sõidukite, sh pukseeritavate õhusõidukite liiklemist lennuvälja manööverdusalal peab juhtima vastavalt vajadusele lähilennujuhtimisüksus, et tagada nii inimeste ja sõidukite kui ka maanduvate, ruleerivate ja startivate õhusõidukite ohutus.

ii) Piiratud nähtavuse protseduuride korral kohaldatakse järgmist:

▼M4

A) lennuvälja manööverdusalal tohib tegutseda vaid hädavajalik hulk inimesi ja sõidukeid ning erilist tähelepanu tuleb pöörata nõudele kaitsta raadionavigatsioonivahendite tundlikku/tundlikke ja kriitilist/kriitilisi ala(sid);

▼M4

B) kui alapunkti iii sätetest ei tulene teisiti, määrab sõidukite ja ruleerivate õhusõidukite hajutamise meetodi või meetodid aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) ning selle kinnitab pädev asutus, võttes arvesse olemasolevaid seadmeid;

▼B

C) kui ühel ja samal lennurajal kasutatakse pidevalt korraga ILS või MLS II või III kategooria täppislähenemist, tuleb rangemaid ILSi- ja MLSi-tundlikke ja kriitilisi alasid kaitsta.

iii) Hädaolukorras sõidukile appi suunduvatele päästesõidukitele tuleb anda eesõigus kogu muu maapinnal toimuva liikluse suhtes.

iv) Vastavalt alapunkti iii sätetele peavad manööverdusalal liikuvad sõidukid täitma järgmisi nõudeid:

▼M4

A) sõidukid ja õhusõidukeid pukseerivad sõidukid peavad andma teed maanduvatele, startivatele ja ruleerivatele õhusõidukitele;

▼B

B) sõidukid peavad teed andma muudele õhusõidukit pukseerivatele sõidukitele;

C) sõidukid peavad teed andma muudele sõidukitele kooskõlas lennuliiklusteenindusüksuse juhistega;

D) olenemata punktide A, B ja C sätetest peavad õhusõidukeid pukseerivad sõidukid täitma lähilennujuhtimisüksuse juhiseid.

SERA.3215. Õhusõidukite tuled

a) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, peavad kõigil lendavatel õhusõidukitel öisel ajal olema sisse lülitatud järgmised tuled:

1) kokkupõrke-hoiatustuled, mis on ette nähtud õhusõiduki märkamise hõlbustamiseks, ning

▼M2

2) navigatsioonituled (välja arvatud õhupallide puhul), mis on ette nähtud õhusõiduki lennutrajektoori määramiseks vaatleja poolt. Keelatud on kasutada muid navigatsioonituledega sarnanevaid tulesid, mis võivad vaatlejat eksitada.

_____

▼B

b) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, kohaldatakse öisel ajal järgmisi nõudeid:

1) kõikidel lennuvälja liiklusalal liikuvatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud navigatsioonituled, mis on ette nähtud õhusõiduki suhtelise liikumistrajektoori määramiseks vaatleja poolt; samal ajal ei tohi kasutada muid navigatsioonituledega sarnanevaid tulesid, mis võivad vaatlejat eksitada;

2) kõikidel lennuvälja liiklusalal liikuvatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud nende gabariite otstarbekohaselt märkivad tuled, välja arvatud juhul, kui õhusõidukid on statsionaarselt või muul viisil piisavalt valgustatud;

3) kõikidel lennuvälja liiklusalal ruleerivatel või pukseeritavatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud tuled, mis on ette nähtud õhusõiduki märkamise hõlbustamiseks, ning

▼B

4) kõikidel lennuvälja liiklusalal asuvatel töötava mootoriga õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud tuled, mis tähistavad töötava mootoriga õhusõidukit.

c) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, peavad kõikidel lendavatel õhusõidukitel, millel on alapunkti a alapunkti 1 kohased kokkupõrke-hoiatustuled, olema kõnealused tuled sisse lülitatud ka päevasel ajal.

d) Kui alapunktist e ei tulene teisiti, kohaldatakse kõikide õhusõidukite suhtes järgmisi nõudeid:

1) kõikidel lennuvälja liiklusalal ruleerivatel või pukseeritavatel õhusõidukitel, millel on alapunkti b alapunkti 3 kohased kokkupõrke-hoiatustuled, või

2) kõikidel lennuvälja liiklusalal asuvatel õhusõidukitel, millel on alapunkti b alapunkti 4 kohased tuled,

peavad eespool nimetatud tuled olema sisse lülitatud ka päevasel ajal.

e) Piloot võib alapunktide a, b, c ja d nõuetele vastavad vilkuvad tuled välja lülitada või nende heledust vähendada järgmistel juhtudel:

1) kui need segavad või tõenäoliselt segavad ülesannete rahuldavat täitmist või

2) kui need segavad või tõenäoliselt segavad õhusõiduki vaatlemist väljastpoolt.

SERA.3220. Jäljendatud instrumentaallennud

Õhusõiduk võib lennata jäljendatud instrumentaallennutingimustes vaid juhul, kui on täidetud järgmised nõuded:

a) õhusõiduk on varustatud töökorras kompleksse kaksikjuhtimissüsteemiga ning

b) teisel piloodiistmel on nõuetekohase kvalifikatsiooniga piloot (käesolevates lennureeglites „ohutuspiloot"), kes on jäljendatud instrumentaallennutingimustes lendava isiku ohutuspiloot. Ohutuspiloodil peab olema piisav vaateväli õhusõidukist ettepoole ja külgsuundades või õhusõidukis peab olema ohutuspiloodiga sidet pidav pädev vaatleja, kes on paigutatud nii, et tema vaateväli täiendaks piisaval määral ohutuspiloodi vaatevälja.

SERA.3225. Lennutegevus lennuväljal ja selle läheduses

Õhusõiduki käitamisel lennuväljal või selle läheduses tuleb teha järgmist:

a) jälgida kokkupõrgete vältimiseks lennuväljaliiklust;

b) sujuvalt liituda teiste õhusõidukite liikumisega või hoida sellest eemale;

c) kõik maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded (välja arvatud õhupallide puhul) tuleb sooritada vasakule, kui lennujuhtimisüksus (ATC) ei ole määranud või juhendanud teisiti;

d) maanduda ja startida tuleb vastu tuult (välja arvatud õhupallide puhul), kui lennuohutuse huvides või radade asendi või teiste liiklejate tõttu ei ole soovitav eelistada muud suunda.

▼B

SERA.3230. Vesilennutegevus

a) Kui kahe õhusõiduki või õhu- ja veesõiduki üksteisele lähenemisel tekib kokkupõrkeoht, peab õhusõiduk liiklemisel pöörama erilist tähelepanu hetkeolukorrale ja teise õhu- või veesõiduki tehnilistele omadustele ja selle suutlikkuse piirangutele.

1) *Lähenemine lõikuval kursil.* Õhusõiduk peab andma teed paremalt lähenevale õhu- või veesõidukile ja püsima sellest piisaval kaugusel.

2) *Lähenemine vastaskursil.* Õhusõiduk, mis läheneb vastaskursil või ligikaudsel vastaskursil liikuvale õhu- või veesõidukile, peab pöörama paremale ja püsima piisaval kaugusel.

3) *Järelejõudmine.* Ees liikuval õhu- või veesõidukil on eesõigus ning järelejõudev õhusõiduk peab muutma liikumissuunda ja püsima ees liikuvast õhu- või veesõidukist piisavalt kaugusel.

4) *Maandumine ja startimine.* Veele maanduv või veelt startiv õhusõiduk peab võimaluse korral püsima piisavalt kaugel kõikidest veesõidukitest ja mitte segama nende liikumist.

b) *Veealadel kasutatavate õhusõidukite tuled.* Öösel või mis tahes muul pädeva asutuse ette nähtud ajavahemikul peavad veealadel kasutatavatel kõikidel õhusõidukitel olema sisse lülitatud tuled, mis vastavad rahvusvahelise laevakokkupõrke vältimise eeskirja 1972. aasta konventsiooni nõuetele; kui see aga ei ole otstarbekohane, peab veealal kasutatav õhusõiduk kasutama tulesid, mis on omadustelt ja paigutuselt võimalikult sarnased rahvusvaheliste õigusaktidega nõutavate tuledega.

3. PEATÜKK

Märguanded

SERA.3301. Üldist

a) Käesoleva määruse 1. liites esitatud märguannete nägemisel või vastuvõtmisel peab õhusõiduk tegutsema kooskõlas kõnealuses liites esitatud märguannete tõlgendustega.

b) Käesoleva määruse 1. liites esitatud märguandeid võib kasutada vaid selles liites esitatud tähenduses. Kõnealuseid märguandeid võib kasutada ainult 1. liites sätestatud eesmärgil ning keelatud on kasutada muid märguandeid, mida võidakse ekslikult segamini ajada selles liites esitatud märguannetega.

c) Märguandja vastutab õhusõidukile selgete ja täpsete standardmärguannete edastamise eest, kasutades 1. liites esitatud märguandeid.

d) Märguandja ülesandeid võib täita ainult vastava ettevalmistuse ning kvalifikatsiooniga isik, kellele on asjaomase ühingu poolt või riigisiseste õigusaktide kohaselt välja antud luba.

e) Märguandja peab kandma selgesti eristatavat helkurvesti, mis annab lennumeeskonnale märku, et tegemist on märguannete edastamise eest vastutava isikuga.

f) Päevasel ajal peavad kõik märguandeid edastavad maapealsed töötajad kasutama päevasel ajal fluorestseeruva värviga kaetud sauasid, signaalkettaid või kindaid. Öisel ajal või piiratud nähtavuse korral peab kasutama valgustatud sauasid.

▼B

4. PEATÜKK

Aeg

SERA.3401. Üldist

a) Aja väljendamiseks tuleb kasutada koordineeritud maailmaaega (*Coordinated Universal Time*, UTC), mis esitatakse kesköö algava 24-tunnise ööpäeva tundide, minutite ja vajaduse korral sekunditena.

b) Ajakontroll tuleb sooritada enne kontrollitava lennu alustamist ja vajaduse korral ka lennu ajal.

c) Kui kellaaja edastamiseks kasutatakse andmekanalit, peab täpsus olema 1 sekundi piires.

d) Aeg lennuliiklusteenindusüksuste puhul

1) Lähilennujuhtimisüksused teatavad enne stardieelse ruleerimise alustamist piloodile täpse kellaaja, välja arvatud juhul, kui on korraldatud nii, et piloot saab vastava teabe mõnest muust allikast. Lisaks sellele teatavad lennuliiklusteenindusüksused õhusõidukile nõudmise korral täpse kellaaja. Täpne aeg antakse vähemalt lähima täisminutini.

4. JAOTIS

Lennuplaan

SERA.4001. Lennuplaani esitamine

a) Kavandatava lennu või selle osa andmed esitatakse lennuliiklusteenindusüksusele lennuplaanina. Mõiste „lennuplaan” hõlmab kõikidele lennuplaani kirjelduses nimetatud punktidele vastavat teavet kogu marsruudi kohta või ainult sellist teavet, mis on muu hulgas vajalik loa saamiseks lennu teatud osale, näiteks lennutrassi ületamine, start või maandumine kontrollitaval lennuväljal.

b) Lennuplaan tuleb esitada enne järgmisi lende:

1) kõik lennud või nende osad, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;

2) kõik nõustatavas õhuruumis toimuvad IFR-lennud;

3) kõik lennud, mis toimuvad pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel, et hõlbustada lennuinfo-, häire-, otsingu- ja päästeteenuste osutamist;

4) kõik lennud, mis toimuvad pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel, et hõlbustada koostööd asjaomaste sõjaväeüksustega või naaberriikide lennuliiklusteenindusüksustega, et vältida võimalikku vajadust sekkuda õhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil;

5) kõik riigipiiri ületavad lennud, kui asjaomased riigid ei ole ette näinud teisiti;

6) kõik lennud, mida kavatsetakse käitada öösel, juhul kui need suunduvad lennuväljast kaugemale.

c) Lennuplaan tuleb esitada enne väljumist lennuliiklusteeninduse büroole või lennu ajal vastavale lennuliiklusteenindusüksusele või õhk-maa-kontrollraadiojaamale, kui ei ole kokku lepitud esitada korduvlennuplaani.

▼B

d) ►M2 Kõikide selliste lendude kohta, mille lennuplaan hõlmab riigipiiride ületamist või millele osutatakse lennujuhtimisteenust või lennuliikluse nõustamisteenust, tuleb esitada lennuplaan hiljemalt 60 minutit enne väljumist, või kui lennuplaan esitatakse lennu ajal, siis tuleb seda teha piisavalt vara, et asjaomane ATS-üksus saaks selle kätte hiljemalt kümme minutit enne asjaomase õhusõiduki eeldatavat saabumisaega, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on riigisiseste VFR-lendude jaoks ette näinud lühema ajavahemiku: ◄

1) lennujuhtimispiirkonda või nõustatavasse õhuruumi kavandatava sisenemise punkti või

2) lennutrassi või nõustatava marsruudi ületamise punkti.

SERA.4005. Lennuplaani sisu

a) Lennuplaan peab sisaldama järgmist pädeva asutuse poolt oluliseks peetavat teavet:

1) õhusõiduki tunnus;

2) lennureeglid ja lennu liik;

3) õhusõidukite arv ja tüüp (tüübid) ning keerisjälje klass;

4) õhusõiduki seadmed;

5) lähtelennuväli või -käitamiskoht;

6) arvestuslik liikumise algus;

7) reisilennu kiirus(ed);

8) reisilennukõrgus(ed);

9) lennu marsruut;

10) sihtlennuväli või -käitamiskoht ning arvestuslik üldlennuaeg;

11) varulennuväli (-lennuväljad) või -käitamiskoht (-käitamiskohad);

12) kütusekogus;

13) inimeste koguarv pardal;

14) avarii- ja päästevarustus;

15) muu teave.

b) Kui lennuplaan esitatakse lennu ajal, saab asjaomast lendu käsitlevat täiendavat teavet vajaduse korral lähtelennuväljalt või -käitamiskohast. Peale selle edastatakse arvestusliku liikumise algust käsitleva teabe asemel lennuplaanis märgitud marsruudi esimesse punkti saabumise aeg.

SERA.4010. Lennuplaani koostamine

a) Lennuplaan peab vastavalt vajadusele sisaldama teavet kõikide asjaomaste punktide kohta kuni punktini „varulennuväli (-lennuväljad) või -käitamiskoht (-käitamiskohad)” (viimane kaasa arvatud) kogu marsruudi ulatuses või marsruudi selle osa ulatuses, mille kohta lennuplaan on esitatud.

▼B

b) Peale selle peab lennuplaan vajaduse korral sisaldama teavet kõikide ülejäänud punktide kohta, kui pädev asutus seda ette näeb või kui lennuplaani esitav isik seda muul põhjusel vajalikuks peab.

SERA.4015. Lennuplaani muutmine

a) Vastavalt punkti SERA.8020 alapunktile b tuleb kõikidest IFR-lennu või kontrollitava VFR-lennu kohta esitatud lennuplaani muudatustest võimalikult kiiresti teavitada asjaomast lennuliiklusteenindusüksust. Muude VFR-lendude puhul tuleb asjaomast lennuliiklusteenindusüksust võimalikult kiiresti teavitada lennuplaani olulistest muudatustest.

b) Kui väljalennu ajal ei vasta kütusekogus või inimeste koguarv pardal enne väljalendu esitatud lennuplaanis sisalduvale teabele, tuleb seda käsitada lennuplaani olulise muudatusena ning lennuliiklusteenindusüksust sellest teavitada.

SERA.4020. Lennuplaani sulgemine

a) Iga lennu puhul, mille kohta on esitatud kas kogu lendu või sihtlennuväljal lõppevat lennuosa hõlmav lennuplaan, tuleb võimalikult kiiresti pärast maandumist edastada sihtlennuvälja asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele saabumisteade kas isiklikult, raadiotelefoni teel, andmesidekanali kaudu või mõnel muul pädeva asutuse poolt sätestatud viisil.

1) Saabumisteadet ei pea edastama, kui maandumiseks kasutataval lennuväljal on lennuliiklusteenindusüksus ja kui raadioside või valgussignaalid näitavad, et maandumine on fikseeritud.

b) Lennuplaan, mis on esitatud sihtlennuväljal lõppevast lennuosast erineva lennuosa kohta, tuleb vajaduse korral sulgeda, teatades sellest asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele.

c) Kui saabumislennuväljal või -käitamiskohas ei ole lennuliiklusteenindusüksust, tuleb saabumisteade vajaduse korral edastada kõige käepärasemaid vahendeid kasutades lähimale lennuliiklusteenindusüksusele võimalikult kiiresti pärast maandumist.

d) Kui on teada, et saabumislennuvälja või -käitamiskoha sidevahendid on puudulikud ning pärast maandumist ei ole saabumisteadet võimalik edastada ka muul viisil, tuleb võtta järgmised meetmed. Vahetult enne maandumist tuleb asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele võimaluse korral edastada saabumisteatega võrdväärne teade, kui sellise teate edastamine on nõutav. Tavaliselt edastatakse eespool nimetatud teade lennuliiklussidejaamale, mis osutab teenuseid selle lennuinfopiirkonna eest vastutavale lennuliiklusteenindusüksusele, kus asjaomast õhusõidukit käitatakse.

e) Õhusõiduki saabumisteade peab sisaldama järgmisi andmeid:

1) õhusõiduki tunnus;

2) lähtelennuväli või -käitamiskoht;

3) sihtlennuväli või -käitamiskoht (kui see erineb saabumislennuväljast);

4) saabumislennuväli või -käitamiskoht;

5) saabumisaeg.

▼B

5. JAOTIS

Visuaallennuilm, visuaallennureeglid, eri-VRF-lendude ja instrumentaallennureeglid

SERA.5001. Nähtavus visuaallennuilma tingimustes ja minimaalne kaugus pilvedest

Nähtavus visuaallennuilma tingimustes ja minimaalne kaugus pilvedest on esitatud tabelis S5-1.

Tabel S5-1 (*)

Kõrgus merepinnast	Õhuruumi klass	Nähtavus lennul	Kaugus pilvedest
3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või sellest kõrgemal	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horisontaalselt, 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt
Allpool 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) ja kõrgemal kui 900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või kõrgemal kui 300 m (1 000 jalga) maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horisontaalselt, 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt
900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või sellest allpool, või 300 m (1 000 jala) kõrgusel maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horisontaalselt, 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt
	F G	5 km (***)	Väljaspool pilvi ja maapind on nähtav

(*) Kui üleminekukõrgus on väiksem kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL), peab 10 000 jala asemel kasutama lennutasandit (FL) 100.

(**) Visuaallennuilma (VMC) miinimumid on A-klassi õhuruumi puhul lisatud piloodi juhendmaterjalidele, kuid need ei tähenda VFR-lendude aktsepteerimist A-klassi õhuruumis.

(***) Kui pädev asutus seda ette näeb, tuleb kohaldada järgmisi tingimusi:

a) kui nähtavus lennul on vähemalt 1 500 m, on lubatud käitada järgmisi lende:

1) lennud, mille indikaatorkiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, või

2) lennud, mis toimuvad tingimustes, kus teiste õhusõidukitega kohtumise võimalus on üldjuhul väike, näiteks hõreda lennuliiklusega piirkonnad ja piirkonnad, kus õhutööde aktiivsus on väike.

►**M2** b) kopterilennud on lubatud juhul, kui nähtavus lennul on alla 1 500 m, kuid mitte vähem kui 800 m, eeldusel, et lend toimub sellise kiirusega, mis võimaldab piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks. ◄

SERA.5005. Visuaallennureeglid

a) VFR-lende (välja arvatud eri-VFR-lennud) võib käitada ilmastikutingimustes, mille puhul nähtavus lennul ja kaugus pilvedest on võrdne tabelis S5-1 sätestatud väärtustega või nendest suurem.

b) VFR-lennud ei või startida ja maanduda lähialas asuval lennuväljal ega liituda sellise lennuvälja lennuringiga ning siseneda lennuväljaliikluse tsooni, kui lennuvälja ilmatingimused on allpool järgmisi miinimumväärtusi (välja arvatud juhul, kui lennujuhtimisüksus on välja andnud eri-VFR-lennu loa):

1) pilvede kõrgus on väiksem kui 450 m (1 500 jalga) või

2) nähtavus maal on alla 5 km.

▼B

c) Kui pädev asutus seda ette näeb, võib välja anda loa öiste VFR-lendude käitamiseks vastavalt järgmistele tingimustele:

1) lennuväljast kaugemale suunduvate lendude puhul tuleb esitada punkti SERA.4001 alapunkti b alapunkti 6 kohane lennuplaan;

2) õhusõidukid peavad looma kahepoolse raadioside asjaomase lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse) sidekanaliga, kui see on olemas, ning kõnealuse side säilitama;

3) lendude suhtes kohaldatakse tabeli S5-1 kohaseid nähtavuse ja pilvede kauguse miinimumväärtusi, välja arvatud järgmistel juhtudel:

i) pilvede kõrgus on vähemalt 450 m (1 500 jalga);

▼M2

ii) tabeli S5-1 punktide a ja b kohaseid vähendatud nähtavuse sätteid ei kohaldata;

iii) lennates õhuruumiklassides B, C, D, E, F ja G 900 m (3 000 jala) kõrgusel keskmisest merepinnast (AMSL) või sellest allpool või 300 m (1 000 jala) kõrgusel maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal, peab maapind piloodile pidevalt nähtav olema; ja

_____

v) mägiste alade puhul võib pädev asutus kehtestada VMC-lendude nähtavuse ja pilvede kauguse jaoks suuremad miinimumväärtused;

_____

▼B

5) öiseid VFR-lende ei tohi sooritada allpool selle riigi kehtestatud minimaalset lennukõrgust, mille territooriumist üle lennatakse, või kui sellist minimaalset lennukõrgust ei ole kehtestatud, siis allpool järgmisi kõrgusi (välja arvatud juhtudel, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on välja andnud vastava loa):

i) kõrgustike või mägiste alade kohal vähemalt 600 m (2 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest;

ii) väljaspool alapunktis i kindlaks määratud piirkondi vähemalt 300 m (1 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest.

▼M2

d) VFR-lende ei tohi käitada:

1) helikiiruselähedasel kiirusel ja ülehelikiirusel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on andnud vastava loa;

2) lennutasandist (FL) 195 kõrgemal. Erandid sellest nõudest on järgmised:

i) liikmesriigid on vajaduse korral reserveerinud kokkuleppel õhuruumi, kus on lubatud käitada VFR-lende, või

ii) õhuruumi kuni lennutasandini 285 (kaasa arvatud), kui vastutav ATS-üksus on asjaomaste liikmesriikide kehtestatud korra kohaselt andnud VFR-lendude käitamise loa, mis on avaldatud asjakohases lennundusteabe kogumikus.

▼B

e) Lennutasandist FL 285 kõrgemal toimuvateks VFR-lendudeks ei anta luba, kui lennutasandist FL 290 kõrgemal kohaldatakse vertikaalset hajutusminimumi 300 m (1 000 jalga).

f) Välja arvatud juhul, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on andnud vastava loa, ei tohi VFR-lende käitada järgmistel juhtudel:

1) linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondades või inimeste vabaõhukogunemiste kohal madalamal kui 300 m (1 000 jalga), arvates õhusõidukist 600 m raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest;

2) väljaspool alapunktis 1 kindlaks määratud piirkondi madalamal kui 150 m (500 jalga) maa- või veepinnast või madalamal kui 150 m (500 jalga), arvates õhusõidukist 150 m (500 jala) raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest.

g) Kui lennujuhtimisüksuse välja antud luba või pädev asutus ei ole sätestanud teisiti, tuleb VFR-reisilendude horisontaallennuosal kõrgemal kui 900 m (3 000 jalga) maa- või merepinnast, või kui pädev asutuse on teisiti sätestanud, siis sellest suuremal kõrgusel, järgida marsruutidele vastavaid reisilennukõrgusi, mis on kindlaks määratud 3. liites esitatud tabelis.

h) VFR-lennud peavad järgima 8. jaotise nõudeid järgmistel juhtudel:

1) lend toimub õhuruumiklassides B, C ja D;

2) lend on osa kontrollitava lennuvälja lennuväljaliiklusest või

3) tegemist on eri-VFR-lennuga.

i) Selliste VFR-lendude puhul, mis toimuvad pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel kooskõlas punkti SERA.4001 alapunkti b alapunktiga 3 või 4, tuleb säilitada pidev õhk-maa-kõneside valve sobival sidekanalil ja teatada lennuinfoteenust pakkuvale lennuliiklusteenindusüksusele vajaduse korral õhusõiduki asukoht.

j) Visuaallennureeglite järgi lendava õhusõiduki üleminekuks instrumentaallennureeglite järgi toimuvale lennule tuleb teha järgmist:

1) kui lennuplaan on esitatud, teatada kehtiva lennuplaani soovitavast muudatusest, või

2) kui see on punkti SERA.4001 alapunkti b nõuetes ette nähtud, esitada asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele esimesel võimalusel lennuplaan ning saada kontrollitavas õhuruumis enne IFR-lennule üleminekut lennuliiklusteenindusüksuselt luba.

SERA.5010. Eri-VFR-lennud lähialas

▼M2

ATC-üksus võib anda loa eri-VFR-lendude käitamiseks lähialas. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab kopterile loa sellistel erijuhtudel (kuid mitte ainult) nagu politseioperatsioonid, lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud, tuleb täita järgmised lisatingimused:

a) kõnealuseid eri-VFR-lende võib sooritada ainult päeval, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks;

▼M2

b) piloodi puhul:

1) lend toimub väljaspool pilvi ja maapind on nähtav;

2) nähtavus lennul on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m;

3) lennu indikaatorkiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, et oleks võimalik piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ning

c) lennujuhtimisüksus ei anna õhusõidukile eri-VFR-lennu luba startimiseks või maandumiseks lähialas asuval lennuväljal ega sisenemiseks lennuväljaliikluse tsooni või liituda sellise lennuvälja lennuringiga, kui lennuvälja ilmastikutingimused on allpool järgmisi miinimumväärtusi:

1) nähtavus maal on alla 1 500 m või kopterite puhul alla 800 m;

2) pilvede kõrgus on alla 180 m (600 jala).

▼B

SERA.5015. Instrumentaallennureeglid (IFR) – kõikide IFR-lendude suhtes kohaldatavad reeglid

a) Õhusõiduki seadmed

Õhusõiduk peab IFR-lendudel olema varustatud mõõteriistade ja navigatsiooniseadmetega, mida on vaja asjaomasel marsruudil lendamiseks ning mis on kooskõlas kohaldatavate lennutegevusalaste õigusaktidega.

b) Minimaalsed lennukõrgused

Välja arvatud juhtudel, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on välja andnud vastava loa, ei tohi IFR-lende sooritada allpool selle riigi kehtestatud minimaalset lennukõrgust, mille territooriumist üle lennatakse, või kui sellist minimaalset lennukõrgust ei ole kehtestatud, siis allpool järgmisi kõrgusi:

1) kõrgustike või mägiste alade kohal vähemalt 600 m (2 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest;

2) väljaspool alapunktis 1 kindlaks määratud piirkondi vähemalt 300 m (1 000 jala) kõrgusel, arvates õhusõiduki arvestuslikust asukohast 8 km raadiuses olevast kõrgeimast takistusest.

c) Üleminek IFR-lennult VFR-lennule

1) Instrumentaallennureeglite järgi lendava õhusõiduki üleminekul visuaallennureeglite järgi toimuvale lennule tuleb asjaomasele lennuliiklusteeninduüksusele saata IFR-lennu lõpetamise kohta konkreetne teade ning teavitada lennuliiklusteenindusüksust kehtivasse lennuplaani tehtavatest muudatustest.

2) Kui instrumentaallennureeglite järgi lendav õhusõiduk satub visuaallennuilma tingimustesse või lendab sellistes tingimustes, ei või õhusõiduk lõpetada IFR-lendu, välja arvatud juhul, kui eeldatavalt ja kavatsuste kohaselt jätkub lend mõistliku aja jooksul katkematutes visuaallennuilma tingimustes.

▼M2

3) Üleminek IFR-lennult VFR-lennule on aktsepteeritav üksnes juhul, kui ATS-üksus saab õhusõiduki kaptenilt teate, mis sisaldab väljendit „CANCELLING MY IFR FLIGHT” koos kehtivasse lennuplaani tehtavate muudatustega (kui muudatusi tehakse). ATS-üksus ei või teha otsest ega kaudset ettepanekut üleminekuks IFR-lennult VFR-lennule.

▼B

SERA.5020. IFR – IFR-lennud kontrollitavas õhuruumis

a) Kontrollitavas õhuruumis toimuvate IFR-lendude puhul peab järgima 8. jaotise sätteid.

▼B

b) Kontrollitavas õhuruumis toimuvatel IFR-reisilendudel peab järgima reisilennukõrgusi või kui lennuliiklusteenindusüksus (ATS-üksus) on andnud loa reistõusutehnikate kasutamiseks, tuleb lennata 3. liites esitatud reisilennukõrguste tabelist valitud kahe tasandi vahel või valitud tasandist kõrgemal; tabeliga kehtestatud kõrguste ja marsruutide vastavus ei kehti aga juhul, kui see on teisiti sätestatud asjakohases lennundusteabe kogumikus (AIP) või lennujuhtimisüksuse loaga.

SERA.5025. IFR – IFR-lennud väljaspool kontrollitavat õhuruumi

a) Reisilennukõrgused

IFR-reisilendude horisontaallennuosadel väljaspool kontrollitavat õhuruumi peab järgima marsruudile vastavaid reisilennukõrgusi, mis on kindlaks määratud 3. liites esitatud tabelis, välja arvatud selliste lendude puhul, mis toimuvad 900 m (3 000 jala) kõrgusel keskmise merepinna kohal või sellest allpool, kui pädev asutus on sätestanud teisiti.

b) Sidevahendid

Selliste IFR-lendude puhul, mis toimuvad väljaspool kontrollitavat õhuruumi, kuid pädeva asutuse määratud piirkondades või marsruutidel kooskõlas punkti SERA.4001 alapunkti b alapunktiga 3 või 4, tuleb säilitada pidev õhk-maa-kõneside valve sobival sidekanalil ja vajaduse korral teatada lennuinfoteenust pakkuvale lennuliiklusteenindusüksusele õhusõiduki asukoht.

c) Asukohateated

Selliste IFR-lendude puhul, mis toimuvad väljaspool kontrollitavat õhuruumi ja mis peavad vastavalt pädeva asutuse nõuetele säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve sobival sidekanalil ja looma vajaduse korral kahepoolse side lennuinfoteenust pakkuva lennuliiklusteenindusüksusega, tuleb teatada õhusõiduki asukoht vastavalt punkti SERA.8025 kohastele kontrollitavaid lende käsitlevatele sätetele.

6. JAGU

Õhuruumide liigitus

▼M2

SERA.6001. Õhuruumide liigitus

a) Liikmesriigid peavad kindlaks määrama õhuruumid kooskõlas järgmise õhuruumide liigitusega ja 4. liitega:

1) *klass A*. Lubatud on ainult IFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksteisest. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba;

2) *klass B*. Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja lennud hajutatakse üksteisest. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba;

3) *klass C*. Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. Kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ning IFR-lennud hajutatakse muudest IFR- ja VFR-lendudest. VFR-lennud hajutatakse IFR-lendudest ning neile edastatakse nõudmise korral liiklusinfot muude VFR-lendude kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside. VFR-lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250

▼M2

sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba;

4) *klass D*. Lubatud on IFR- ja VFR-lennud ning kõikidele lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust. IFR-lennud hajutatakse muudest IFR-lendudest ning neile edastatakse nõudmise korral liiklusinfot VFR-lendude kohta ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. VFR-lennud saavad nõudmise korral kõikide muude lendude kohta liiklusinfot ja soovitusi liiklusohu vältimiseks. Kõikide lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside ja kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Kõikidel lendudel peab olema ATC-üksuse luba;

5) *klass E*. Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. IFR-lendudele osutatakse lennujuhtimisteenust ja need hajutatakse muudest IFR-lendudest. Kõikidele lendudele edastatakse mõistlikul hulgal liiklusinfot. Kõikide IFR-lendude puhul on nõutav pidev õhk-maa-kõneside. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Kõikidel IFR-lendudel peab olema ATC-üksuse luba. Klassi E ei tohi kasutada lähialas;

6) *Klass F*. Lubatud on IFR- ja VFR-lennud. Kõikidele IFR-lendudele osutatakse lennuliikluse nõustamisteenust ning kõikidele lendudele osutatakse nõudmise korral lennuinfoteenust. Lennuliikluse nõustamisteenust saavatelt IFR-lendudelt nõutakse pidevat õhk-maa-kõnesidet ning kõikidel IFR-lendudel peab olema võimalus luua õhk-maa-kõneside. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. Lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba ei nõuta;

7) *klass G*. Lubatud on IFR- ja VFR-lennud ning neile osutatakse nõudmise korral lennuinfoteenust. Kõikidel IFR-lendudel peab olema võimalus luua õhk-maa-kõneside. Kõikidele lendudele kehtib madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) indikaatorkiiruse (IAS) piirang 250 sõlme, välja arvatud selliste õhusõidukitüüpide puhul, mis tehnilistel või ohutuspõhjustel ei suuda kõnealust kiirust säilitada ja millele pädev asutuse on andnud asjakohase loa. ATC-üksuse luba ei nõuta;

8) klassi F kasutamist käsitatakse ajutise meetmena seni, kuni see on võimalik asendada mõne muu klassiga.

b) Õhuruumiklassi määramisel tuleb arvesse võtta liikmesriikide asjakohaseid vajadusi, välja arvatud lennutasandist (FL) 195 kõrgemal asuva õhuruumi puhul, mis liigitatakse klassi C.

▼B

SERA.6005. Nõuded sidele ja SSR-transpondrile

a) Kohustusliku raadioside ala (RMZ)

1) Pädeva asutuse poolt kohustusliku raadioside alaks määratud õhuruumiklasside E, F ja G osades toimuvatel VFR-lendudel ning kohustusliku raadioside alaks määratud õhuruumiklasside F ja G osades toimuvatel IFR-lendudel tuleb säilitada pidev õhk-maa-kõneside valve ning vajaduse korral luua

▼B

kahepoolne side sobival sidekanalil, välja arvatud juhul, kui sellest nõudest lubavad loobuda alternatiivsed sätted, mille aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) selle konkreetse õhuruumi jaoks on kehtestanud.

2) Enne kohustusliku raadioside alale sisenemist peavad piloodid tegema sobival sidekanalil esmaväljakutse, mis peab sisaldama kutsutava jaama koodi, kutsungit, õhusõiduki tüüpi, asukohta, lennukõrgust, lennu eesmärke ja muid pädeva asutuse nõutavaid andmeid.

b) Kohustusliku transpondri ala (TMZ)

1) Kõikidel lendudel, mis tehakse pädeva asutuse poolt kohustusliku transpondri alaks (TMZ) määratud õhuruumis, peavad olema pardal ja kasutuses SSR-transpondrid, mis suudavad töötada režiimides A ja C või S, välja arvatud juhul, kui sellest nõudest lubavad loobuda alternatiivsed sätted, mille aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) selle konkreetse õhuruumi jaoks on kehtestanud.

c) Teave kohustusliku raadioside alaks ja/või kohustusliku transpondri alaks määratud õhuruumi kohta tuleb avaldada õigel ajal lennundusteabe kogumikes.

7. JAOTIS

Lennuliiklusteenused

SERA.7001. Üldist – lennuliiklusteenuste eesmärgid

Lennuliiklusteenustel on järgmised eesmärgid:

a) vältida õhusõidukite kokkupõrkeid;

b) vältida õhusõidukite omavahelisi ja takistustega kokkupõrkeid manööverdusalal;

c) kiirendada lennuliiklust ja tagada liikluse korrapärane kulgemine;

d) pakkuda nõuandeid ja teavet lendude ohutuse ja tõhususe tagamiseks;

e) teavitada asjaomaseid organisatsioone otsingu- ja päästeabi vajavatest õhusõidukitest ning vastavalt vajadusele abistada neid organisatsioone.

▼M2

SERA.7002. Kokkupõrkeohtu käsitlev teave seirel põhinevate lennuliiklusteenuste korral

a) Kui selgub, et identifitseeritud kontrollitav lend ja tundmatu õhusõiduk liiguvad trajektooridel, mis osutavad võimalikule kokkupõrkeohule, tuleb kontrollitava õhusõiduki pilooti:

1) teavitada tundmatust õhusõidukist, ja kui õhusõiduki piloot seda palub või kui olukord lennujuhi arvates seda nõuab, antakse piloodile soovitus, missuguseid meetmeid kokkupõrke vältimiseks tuleb võtta, ning

2) teavitada kokkupõrkeohu möödumisest.

▼B

SERA.7005. Õhusõiduki käitaja ja lennuliiklusteenindusüksuse tegevuse koordineerimine

a) Lennuliiklusteenindusüksused võtavad oma kohustuste täitmisel arvesse Euroopa Liidu asjakohastes lennutegevusalastes õigusaktides sätestatud kohustustest tulenevaid nõudeid õhusõidukite käitajatele ning kui õhusõidukite käitajad seda nõuavad, teevad neile või nende volitatud esindajatele kättesaadavaks kogu olemasoleva teabe, mida õhusõidukite käitajad vajavad oma kohustuste täitmiseks.

▼B

b) Kui õhusõiduki käitaja seda nõuab, tehakse talle või tema volitatud esindajale vastavalt kohalikule kokkulepitud korrale võimaluse korral viivitamata kättesaadavaks lennuliiklusteenindusüksuste vastu võetud teated (sealhulgas asukohateated), mis on seotud õhusõidukiga, millele õhusõiduki käitaja osutab operatiivset juhtimisteenust.

8. JAOTIS

Lennujuhtimisteenused

SERA.8001. Kohaldamine

Lennujuhtimisteenust osutatakse

a) kõikidele IFR-lendudele õhuruumiklassides A, B, C, D ja E;

b) kõikidele VFR-lendudele õhuruumiklassides B, C ja D;

c) kõikidele eri-VFR-lendudele;

d) kogu lennuväljaliiklusele kontrollitavatel lennuväljadel.

SERA.8005. Lennujuhtimisteenuse osutamine

a) Lennujuhtimisteenuse osutamiseks peab lennujuhtimisüksus

1) olema teadlik kõikide õhusõidukite plaanitud liikumisest, kõrvalekaldumistest ja kõikide õhusõidukite tegelikust liikumisest;

2) tegema saadud teabe põhjal kindlaks teadaolevate õhusõidukite asukohad üksteise suhtes;

▼M4

3) andma ühe või mitu järgmistest: load, juhised või vajalik teave kokkupõrgete vältimiseks ja lennuliikluse kiirendamiseks, tagades samas korrapärase liiklusvoo;

▼B

4) vajaduse korral kooskõlastama load teiste lennujuhtimisüksustega:

i) kui õhusõiduk võiks vastasel juhul segada nimetatud üksuste kontrolli all olevat lennuliiklust;

ii) enne juhtimise üleandmist teisele lennujuhtimisüksusele.

b) Lennujuhtimisüksuste välja antavad load peavad tagama hajutatuse:

1) kõikide lendude vahel õhuruumiklassides A ja B;

2) IFR-lendude vahel õhuruumiklassides C, D ja E;

3) IFR-lendude ja VFR-lendude vahel õhuruumiklassis C;

4) IFR-lendude ja eri-VFR-lendude vahel;

5) eri-VFR-lendude vahel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on teisiti sätestanud;

välja arvatud juhul, kui õhusõiduki piloot seda nõuab ja teise õhusõiduki piloot selle heaks kiidab ja kui pädev asutus seda eespool punktis b loetletud juhtudel õhuruumiklassides D ja E ette näeb, võib lennul lubada teatavas lennuetapis kõrgusel alla 3 050 m (10 000 jalga) tõusmise või laskumise käigus, päevasel ajal ja visuaallennuilma tingimustes säilitada omahajutuse.

c) ►M4 Välja arvatud paralleelsete või peaaegu paralleelsete lennuradade käitamise korral, nagu on osutatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 ([1]) IV lisa punktis ATS.TR.255, või kui lennuväljade läheduses on võimalik hajutusmiinimumi vähendada, peab lennujuhtimisüksus saavutama hajutatuse, kasutades selleks vähemalt ühte järgmistest võimalustest: ◄

([1]) (*) Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1).

▼M4

1) kõrgushajutus, mille saavutamiseks määratakse erinevad lennukõrgused 3. liites esitatud reisilennukõrguste tabelist; kehtestatud kõrguste ja marsruutide vastavus ei kehti aga juhul, kui see on teisiti sätestatud asjakohases lennundusteabe kogumikus (AIP) või lennujuhtimisüksuse loaga. Kõrgushajutusmiinimumi nimiväärtus on 300 m (1 000 jalga) kuni lennutasandini FL 410 (kaasa arvatud) ning 600 m (2 000 jalga) sellest tasandist kõrgemal. Kõrgushajutuse kindlaksmääramiseks ei kasutata geomeetrilise kõrguse teavet;

▼B

2) horisontaalne hajutatus, mis saavutatakse järgmisega:

i) pikihajutus, mis tähendab ajaliselt või distantsiliselt väljendatud intervalli säilitamist samadel, lõikuvatel või vastassuunas kattuvatel teekonnajoontel, või

ii) külghajutus, mis tähendab õhusõidukite hoidmist erinevatel marsruutidel või erinevates geograafilistes piirkondades.

SERA.8010. Hajutusmiinimum

a) Teatava õhuruumiosa hajutusmiinimumi valib aeronavigatsiooniteenuse osutaja, kes vastutab lennuliiklusteenuste osutamise eest, ning selle kinnitab asjaomane pädev asutus.

b) Õhuruumist sellega piirnevasse õhuruumi suunduva liikluse ja selliste marsruutide puhul, mis on õhuruumide ühisele piirile lähemal kui antud olukorras kehtiv hajutusmiinimum, peavad piirnevates õhuruumides lennuliiklusteenuseid osutavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad (ANSP) hajutusmiinimumi valimisel omavahel konsulteerima.

c) Hajutusmiinimumist ja selle kohaldamisala üksikasjadest tuleb teavitada

1) asjaomaseid lennuliiklusteenindusüksusi ning

2) piloote ja õhusõidukite käitajaid lennundusteabe kogumike kaudu, kui hajutus oleneb õhusõidukites kasutusel olevatest navigatsioonivahenditest või navigatsioonimeetoditest.

▼M2

SERA.8012. Keerisjälje hajutuse rakendamine

▼M4

a) Lennujuhtimisüksused rakendavad lennu lähenemis- ja väljumisetapis õhusõiduki suhtes keerisjälje hajutusmiinimumi mis tahes järgmise tingimuse korral:

1) õhusõiduk lendab samal kõrgusel otse teise õhusõiduki taga või vähem kui 300 m (1 000 jalga) sellest allpool;

2) mõlemad õhusõidukid kasutavad sama rada või paralleelseid radu, mis on teineteisele lähemal kui 760 m (2 500 jalga);

3) õhusõiduki trajektoor lõikub pärast teise õhusõiduki möödumist teise õhusõiduki trajektooriga samal kõrgusel või vähem kui 300 m (1 000 jalga) sellest allpool.

b) Punkti a ei kohaldata saabuvate visuaallennul lähenevate VFR-lendude ja saabuvate IFR-lendude suhtes, kui õhusõiduk on teatanud, et eelmine õhusõiduk on nähtaval, ja teda on juhendatud järgima ja säilitama oma hajutust selle õhusõiduki suhtes. Nendel juhtudel annab lennujuhtimisüksus keerisjälje hoiatuse.

▼B

SERA.8015. Lennujuhtimisüksuse load

▼M2

a) Lennujuhtimisüksuse load põhinevad üksnes järgmistel lennujuhtimisteenuse osutamise nõuetel:

▼M2

1) lube antakse välja üksnes lennuliikluse kiirendamiseks ja hajutamiseks ning need põhinevad teadaolevatel liiklusoludel, mis mõjutavad õhusõidukite käitamise ohutust. Need liiklustingimused ei hõlma üksnes õhus ja kontrollitaval manööverdusalal paiknevaid õhusõidukeid, vaid ka kõiki liikuvaid sõidukeid või muid takistusi, mis ei ole kasutatavale manööverdusalale alaliselt paigaldatud;

2) ATC-üksused annavad välja ATC-lube, mida on vaja kokkupõrgete vältimiseks, lennuliiklusvoo kiirendamiseks ja selle korrapärase kulgemise tagamiseks;

3) ATC-luba antakse välja sellise arvestusega, et õhusõidukil oleks pärast loa kättesaamist piisavalt aega selle järgi tegutseda.

▼B

b) Loakohane käitamine

1) Lennujuhtimisüksuse luba tuleb hankida enne kontrollitavat lendu või lennu kontrollitava osa algust. Loa taotlemine toimub lennujuhtimisüksusele esitatud lennuplaani alusel.

2) Kui lennujuhtimisüksuse luba ei vasta nõuetele, teatab õhusõiduki kapten sellest lennujuhtimisüksusele (ATC). Sel juhul annab lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) võimaluse korral välja muudetud loa.

3) Kui õhusõiduki meeskond taotleb eesõigusega seotud luba, tuleb asjaomase lennujuhtimisüksuse nõudmise korral esitada ettekanne, milles põhjendatakse eesõiguse kohaldamise vajalikkust.

4) *Potentsiaalse uue loa taotlemine lennul*. Kui enne õhusõiduki väljumist võib eeldada, et kütusejäägi tõttu tuleb vastu võtta otsus valida sihtlennuväljaks mõni teine lennuväli ja saada selleks uus luba, tuleb sellest võimalusest teavitada asjaomast lennujuhtimisüksust ning lisada lennuplaani andmed ka teise marsruudi kohta (kui see on teada) ja uue sihtlennuvälja kohta.

5) Kontrollitaval lennuväljal käitataval õhusõidukil on keelatud ruleerida manööverdusalal ilma lähilennujuhtimisüksuse loata ning ta peab järgima kõiki lähilennujuhtimisüksuse juhiseid.

▼M4

6) Radarkursside andmisel või selliste otsemarsruutide määramisel, mis ei sisaldu lennuplaanis ja mis viivad IFR-lennu väljapoole avaldatud ATS-marsruuti, annab ATS-järelevalveteenust osutav lennujuhtimisüksus load, nii et igal ajal on olemas ettenähtud vahemaa takistustest, kuni õhusõiduk jõuab punkti, kus lendur liitub uuesti lennuplaani marsruudiga või ühineb avaldatud ATS-marsruudiga või instrumentaallähenemise protseduuriga.

▼B

c) Lennujuhtimisüksuse load helikiiruselähedasele lennule

1) Ülehelikiirusega lennu helikiiruselähedase kiirendusetapi kohta antav lennujuhtimisüksuse luba peab kehtima vähemalt kiirendusetapi lõpuni.

2) Lennujuhtimisüksuse luba õhusõiduki kiiruse aeglustamise ja laskumise kohta üleminekul ülehelikiirusega lennult allahelikiirusega lennule peab võimaluse korral tagama pideva laskumise helikiiruselähedasel lennuetapil.

d) Lubade sisu

Lennujuhtimisüksuse luba sisaldab järgmist:

1) õhusõiduki tunnus lennuplaani kohaselt;

2) loa piir;

▼M2

3) lennumarsruut;

i) vajaduse korral lisatakse igale loale lennumarsruudi üksikasjalik kirjeldus;

ii) järgnevate lubade andmisel ei kasutata väljendit „luban kavandatud lennumarsruudi kaudu”;

▼B

4) kogu marsruudi või selle osa lennukõrgus(ed) ja vajaduse korral lennukõrguse muudatused;

▼M4

5) muud vajalikud juhised või muu teave, näiteks lennuliiklusvoo juhtimise kohase väljalennuaja, kui see on asjakohane, lähenemis- või väljalennumanöövrite, side ja lennujuhtimisüksuse loa aegumise aja kohta.

▼B

e) ►M4 Lubade, juhendite ja lennuohutuse seisukohalt olulise teabe tagasilugemine ◄

1) Lennumeeskond peab lennujuhile tagasi lugema lennujuhtimisüksuse (ATC) lubade ja juhiste lennuohutuse seisukohalt olulised osad, mis edastatakse suuliselt. Alati tuleb tagasi lugeda järgmised andmed:

i) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) marsruudiload;

ii) load ja juhised ükskõik millisele lennurajale sisenemiseks või maandumiseks, lennurajalt startimiseks, lennurajast eemal ootamiseks, lennuraja ületamiseks, mis tahes lennurajal ruleerimiseks ja tagasi ruleerimiseks ning

iii) kasutusel olev lennurada, õhurõhk, SSR-koodid, hiljuti määratud sidekanalid, lennukõrguse juhised, kursi ja kiiruse juhised ning

iv) üleminekutasandid, olenemata sellest, kas need on saadud lennujuhilt või ATISe raadiosaatest.

2) Muud load või juhised, sealhulgas tingimustega load ja ruleerimisjuhised, tuleb tagasi lugeda või kinnitada viisil, mis osutab selgesti, et neist on aru saadud ja neid täidetakse.

3) Lennujuht peab tagasilugemist kuulama, et otsustada, kas lennumeeskond on loast või juhisest õigesti aru saanud, ning tagasilugemisel ilmnenud vead viivitamata parandama.

4) CPDLC-sõnumite häälega tagasilugemist ei nõuta, kui aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANSP) seda ei nõua.

▼M2

ea) Loa muutmine marsruudi või lennutasandi osas

1) Sellise loa väljaandmisel, mis hõlmab marsruudi või lennutasandi muutmise taotlust, tuleb muudatust üksikasjalikult iseloomustada.

2) Kui liiklusolud ei võimalda taotletava muudatuse kohta luba välja anda, kasutatakse väljendit „EI OLE VÕIMALIK” („UNABLE”) Kui asjaolud seda nõuavad, pakutakse välja alternatiive marsruut või lennutasand.

eb) Load, mis on seotud kõrguse mõõtmisega

1) Lendude käitamisel kindlaksmääratud üleminekukõrgusega piirkonnas väljendatakse õhusõiduki vertikaalsuunalist asukohta (välja arvatud alapunktis 5 sätestatud juhtudel) kõrgusena merepinnast üleminekukõrgusel või sellest allpool ning lennutasanditena üleminekukõrgusel või sellest kõrgemal. Üleminekukihi läbimisel väljendatakse õhusõiduki vertikaalsuunalist asukohta tõusu ajal lennutasanditena ja laskumise ajal kõrgusena merepinnast.

2) Lennumeeskonda tuleb teavitada üleminekutasandist aegsasti enne seda, kui õhusõiduk laskumise käigus selleni jõuab.

▼M4

3) Välja arvatud juhul, kui on teada, et õhusõiduk on asjaomase teabe edastatava andmeside käigus juba kätte saanud, lisatakse QNH-kõrgusemõõturi näit:

▼M4

i) esimesele üleminekukõrgusest allapoole laskumise loale;

ii) lähenemisloale või lennuväljaringi sisenemise loale;

iii) väljuva õhusõiduki ruleerimisloale.

▼M2

4) QFE-kõrgusemõõturi näit (õhurõhk lennuvälja kõrgustasandil) edastatakse õhusõidukile nõudmise korral või korrapäraselt vastavalt kohalikele kokkulepetele.

5) ►M4 Kui õhusõidukile on antud maandumisluba või kui õhusõidukit on teavitatud, et lennuinfoteenindusega lennuvälja lennurada on maandumiseks vaba ja õhusõiduk lõpetab lähenemisprotseduuri lennuvälja kõrgustasandi õhurõhunäidu (QFE) abil, väljendatakse selle õhusõiduki vertikaalsuunalist asukohta lennuvälja kõrgustasandina selle lennuetapi jooksul, kus QFE kasutamine on lubatud, välja arvatud juhul, kui seda väljendatakse kõrgusena raja läve kohal: ◄

i) instrumentaalrajal, kui lävi on 2 m (7 jalga) või rohkem lennuvälja kõrgustasandist allpool, ning

ii) täppislähenemise radadel.

ec) Tingimuslikud load

Tingimuslikke väljendeid nagu „maanduva õhusõiduki taga” või „väljuva õhusõiduki taga” ei kasutata aktiivset rada/radu mõjutava liikumise kohta, välja arvatud juhul, kui asjaomane õhusõiduk või asjaomased sõidukid on asjakohase lennujuhi ja piloodi vaateväljas. Väljaantud loas märgitud tingimuse põhjuseks olev õhusõiduk või sõiduk lastakse teise asjaomase õhusõiduki eest esimesena läbi. Tingimuslik luba antakse välja järgnevalt kirjeldatud korras ja see peab sisaldama järgmist teavet:

1) kutsung;

2) tingimus;

3) luba ja

4) lühidalt korratud tingimus.

▼B

f) Lubade kooskõlastamine

1) Lennujuhtimisüksused peavad kooskõlastama lennujuhtimisüksuse load nii, et oleks hõlmatud õhusõiduki kogu marsruut või selle kindel osa, nagu on kirjeldatud alapunktides 2–6.

2) Õhusõidukile antakse kogu marsruuti hõlmav luba kuni esimese lennuväljani, kus kavatsetakse maanduda, järgmistel juhtudel:

i) kui enne väljalendu on olnud võimalik luba kooskõlastada kõikide lennujuhtimisüksustega, kes eri etappides õhusõiduki juhtimise eest vastutavad, või

ii) kui on piisavalt kindel, et lennujuhtimisüksused, kes erinevatel etappidel õhusõiduki juhtimise eest vastutavad, kooskõlastavad eelnevalt oma tegevuse.

3) Kui alapunktis 2 nimetatud kooskõlastust ei saadud või selle saamist ei eeldata, antakse õhusõidukile luba vaid kuni piisava kooskõlastatusega punktini; enne sellesse punkti jõudmist või sellises punktis saab õhusõiduk edasise loa või vajaduse korral ootamisjuhised.

4) Lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse) korraldusel peab õhusõiduk võtma ühendust muu lennujuhtimisüksusega, et saada selle üksuse luba enne juhtimise üleandmise punkti jõudmist.

i) Õhusõiduk peab muu lennujuhtimisüksuse loa taotlemise ajal hoidma vajalikku kahepoolset raadiosidet teda hetkel juhtiva lennujuhtimisüksusega.

ii) Muu lennujuhtimisüksuse loana välja antud loa puhul peab piloodile olema selgesti arusaadav, et tegemist on muu lennujuhtimisüksuse välja antud loaga.

▼B

iii) Vastava kooskõlastuse puudumise korral ei tohi muu lennujuhtimisüksuse load mõjutada õhusõiduki algset lennuprofiili üheski teises õhuruumis peale selle, milles lennujuhtimist korraldab muu lennujuhtimisüksuse loa andnud lennujuhtimisüksus.

5) Kui õhusõiduk kavatseb lahkuda ühes lennujuhtimispiirkonnas paiknevalt lennuväljalt ja siseneda teise lennujuhtimispiirkonda kolmekümne minuti või muu kindla ajavahemiku jooksul, milles asjaomaste piirkondade lennujuhtimiskeskused kokku on leppinud, tuleb enne väljumisloa andmist saada kooskõlastus järgmise piirkonna lennujuhtimiskeskuselt.

6) Kui õhusõiduk kavatseb lahkuda lennujuhtimispiirkonnast, et lennata väljaspool kontrollitavat õhuruumi ja siseneda seejärel samasse või teise lennujuhtimispiirkonda, võib anda loa väljumispunktist kuni esimese lennuväljani, kus on plaanitud maanduda. Selline luba ja loa muudatused kehtivad ainult kontrollitavas õhuruumis toimuvate lennuetappide kohta.

SERA.8020. Lennuplaani järgimine

a) Kui alapunktides b ja d ei ole sätestatud teisiti, peab õhusõiduk järgima kontrollitava lennu või kontrollitava lennuosa kohta kehtivat lennuplaani, välja arvatud juhul, kui on taotletud lennuplaani muutmist ning selleks on saadud vastava lennujuhtimisüksuse luba või kui on tekkinud kiirmeetmeid nõudev hädaolukord. Hädaolukorra tekkimisest ja hädaolukorras tegutsemisest tuleb teatada asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele nii kiiresti kui võimalik.

1) Kui pädev asutus või asjaomane lennujuhtimisüksus ei ole ette näinud teisiti, peavad kontrollitavad lennud võimaluse korral tegema järgmist:

i) lendama mööda kehtestatud ATS-marsruudi keskjoont või

ii) kõigil muudel marsruutidel lendama mööda sirgjoont, mis asub asjaomase marsruudi kindlaks määranud navigatsiooniseadmete ja/või marsruudipunktide vahel.

2) Kui pädev asutus või asjaomane lennujuhtimisüksus ei ole ette näinud teisiti, tuleb VHF-ringsuunaliste raadiomajakatega kindlaks määratud ATS-marsruudi osal lennates navigeerimise aluseks olnud ja õhusõidukist tahapoole jäänud seadmelt eespool olevale seadmele ümber lülituda ümberlülituspunktis, kui see on kindlaks määratud, või ümberlülituspunktile võimalikult lähedal.

▼M2

3) Alapunktis 1 sätestatud nõuete täitmata jätmisest tuleb teavitada asjaomast ATS-üksust.

▼B

b) *Planeerimata muudatused lennuplaanis*. Kui kontrollitaval lennul ilmnevad planeerimata kõrvalekaldumised kehtivast lennuplaanist, tuleb teha järgmist.

1) Kõrvalekaldumine teekonnajoonelt: kui õhusõiduk on teekonnajoonelt kõrvale kaldunud, tuleb nii kiiresti kui võimalik muuta kurssi arvestusega, et õhusõiduk pöörduks võimalikult kiiresti teekonnajoonele tagasi.

2) Kõrvalekaldumine tegelikust õhkkiirusest: kui reisilennukõrgusel asuva õhusõiduki keskmine tegelik õhkkiirus ettekandepunktide vahelisel lennul erineb või arvatakse erinevat ± 5 % või enam lennuplaani märgitud kiirusest, tuleb sellest teatada asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele.

▼M2

3) Kõrvalekaldumine arvestuslikust ajast: kui selgub, et õhusõiduki järgmisesse ettekandepunkti, lennuinfopiirkonna piirile või sihtlennuväljale jõudmise arvestuslik aeg (olenevalt sellest, kuhu jõutakse esimesena) erineb ATS-üksusele teatatud ajast rohkem kui kahe minuti või pädeva asutuse poolt kindlaks määratud muu ajavahemiku võrra, tuleb asjaomast ATS-üksust uuest arvestuslikust ajast võimalikult kiirest teavitada.

▼B

4) Kui on sõlmitud ADS-C kokkulepe, teatatakse automaatselt ka kõikidest ADS-C kokkuleppes kindlaks määratud tehniliste parameetrite ületamisest andmekanali kaudu asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele.

c) *Planeeritud muudatused lennuplaanis*. Lennuplaani muutmise taotlused peavad sisaldama järgmist teavet.

1) Reisilennukõrguse muutmine: õhusõiduki tunnus; taotletav uus reisilennukõrgus ja -kiirus sellel lennukõrgusel ning vajaduse korral järgmise lennuinfopiirkondade piiridele saabumise täpsustatud arvestuslik aeg.

2) Marsruudi muutmine

i) *Sihtkoht ei muutu:* õhusõiduki tunnus; lennureeglid; uue marsruudi kirjeldus ja lennuplaani kuuluvad andmed alates kohast, kus marsruut muutub; täpsustatud arvestuslikud ajad; muu asjakohane teave.

ii) *Sihtkoha muutumise korral:* õhusõiduki tunnus; lennureeglid, uue, muudetud sihtlennuväljale suunduva marsruudi kirjeldus ja lennuplaani kuuluvad andmed alates kohast, kus marsruut muutub; täpsustatud arvestuslikud ajad; varulennuväli (varulennuväljad); muu asjakohane teave.

d) *Ilma muutumine visuaallennuilmast halvemaks.* Kui selgub, et lendu ei ole võimalik jätkata kehtiva lennuplaani kohaselt VMC-tingimustes, tuleb kontrollitaval VFR-lennul teha järgmist:

1) taotleda lennujuhtimisüksuselt loa muutmist nii, et õhusõiduk võiks uue loa kohaselt jätkata lendu VMC-tingimustes kuni sihtkohani või varulennuväljani või lahkuda õhuruumist, kus lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) luba on nõutav, või

2) kui alapunkti a kohast luba ei ole võimalik saada, tuleb lendu jätkata VMC-tingimustes, võttes samal ajal meetmeid asjaomasest õhuruumist lahkumiseks või lähimale sobivale lennuväljale maandumiseks, ning teavitada asjakohast lennujuhtimisüksust (ATC-üksust) oma tegevusest, või

3) kui lennatakse lähialas, taotleda luba eri-VFR-lennuks, või

4) taotleda luba lennuks instrumentaallennureeglite järgi.

SERA.8025. Asukohateated

a) Välja arvatud juhul, kui pädev astutus või asjakohane lennuliiklusteenindusüksus on kehtestanud kindlaksmääratud tingimustel kohaldatava erandi, tuleb kontrollitavatel lendudel asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele esimesel võimalusel edastada iga määratud kohustusliku ettekandepunkti ületamise aeg ja kõrgus ning muu vajalik teave. Peale selle tuleb asukohateated edastada ka muude punktide ületamisel, kui asjakohane lennuliiklusteenindusüksus seda nõuab. Marsruutidel, kus puuduvad määratud ettekandepunktid, tuleb asukohateated edastada pädeva asutuse või asjaomase lennuliiklusteenindusüksuse kehtestatud ajavahemike järel.

1) Kontrollitavatel lendudel, mis edastavad asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele asukohateateid andmekanali kaudu, tuleb kõneside kaudu edastamist kasutada vaid asjakohase lennuliiklusteenindusüksuse nõudmisel.

▼M2

2) Kui kontrollitava lennu suhtes ei kohaldata nõuet edastada iga kohustusliku ettekandepunkti ületamise aeg, peavad piloodid (v.a juhul, kui automaatsete asukohateadete funktsioon on sisse lülitatud) jätkama asukohast teatamist kõneside või CPDLC kaudu järgmistel juhtudel:

i) kui neid on nii juhendatud;

ii) kui neile teatatakse, et ATS-seireteenuse osutamine on lõpetatud, või

iii) kui neile teatatakse, et ATS-seireteenuse käigus toimunud identifitseerimine on katkenud.

3) Asukohateate vorm peab olema kooskõlas 5. liite alapunktiga A.

▼B

SERA.8030. Lennujuhtimise lõppemine

Kontrollitava lennu puhul peab õhusõiduki lennumeeskond viivitamata teavitama asjaomast lennujuhtimisüksust (ATC-üksust), kui lend ei ole enam lennujuhtimise objektiks, välja arvatud juhul, kui õhusõiduk on maandunud kontrollitaval lennuväljal.

SERA.8035. Side

a) Kontrollitava lennu puhul peab õhusõiduki lennumeeskond säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve sobival sidekanalil ja looma vajaduse korral kahesuunalise raadioside sobiva lennujuhtimisüksusega, välja arvatud juhul, kui asjaomane aeronavigatsiooniteenuste osutaja (ANSP) on kontrollitava lennuvälja lennuväljaliikluses osaleva õhusõiduki puhul ette näinud teisiti.

1) Pideva õhk-maa-kõneside valve säilitamise nõue kehtib ka pärast CPDLC loomist.

▼M2

b) Sidehäirete korral peavad liikmesriigid järgima Chicago konventsiooni kohaselt vastu võetud asjakohaseid sätteid. Komisjon võtab vajalikud meetmed, et võtta kõnealused sätted üle liidu õigusse, ja töötab hiljemalt 31. detsembriks 2017 välja ühised Euroopa protseduurid sidehäirete kohta.

▼B

9. JAOTIS

Lennuinfoteenus

SERA.9001. Kohaldamine

a) Asjakohased lennuliiklusteenindusüksused osutavad lennuinfoteenust kõikidele õhusõidukitele, keda edastatav teave tõenäoliselt mõjutab ning

1) kellele osutatakse lennujuhtimisteenust või

2) kes on muul viisil asjakohastele lennuliiklusteenindusüksustele teada.

b) Lennuinfoteenuse vastuvõtmine ei vabasta õhusõiduki kaptenit mis tahes vastutusest ning õhusõiduki kapten peab tegema kõikide lennuplaani võimalike muudatuste kohta lõpliku otsuse.

c) Kui lennuliiklusteenindusüksused pakuvad nii lennuinfoteenust kui ka lennujuhtimisteenust, tuleb eelistada lennujuhtimisteenuse osutamist lennuinfoteenuse osutamisele, kui lennujuhtimisteenuse osutamine seda nõuab.

SERA.9005. Lennuinfoteenuse maht

a) Lennuinfoteenus hõlmab järgmise asjakohase teabe edastamist:

1) SIGMET- ja AIRMET-teave;

▼B

2) purske-eelset vulkaanilist tegevust, vulkaanipurskeid ja vulkaanilisi tuhapilvi käsitlev teave;

3) teave radioaktiivsete materjalide või toksiliste kemikaalide atmosfääri sattumise kohta;

4) teave raadionavigatsiooniteenuste kättesaadavuse muutumise kohta;

5) teave, mis käsitleb lennuväljade ja nendega seotud rajatiste seisukorra muutusi, muu hulgas teave lennuväljade liiklusalade olukorra kohta juhul, kui seal on lumi, jää või olulise paksusega veekiht;

6) teave mehitamata vabalennuõhupallide kohta

▼M4

7) teave õhusõiduki ebanormaalse konfiguratsiooni ja seisundi kohta;

8) mis tahes muu teave, mis tõenäoliselt mõjutab ohutust.

▼B

———————

b) Lendudele osutatav lennuinfoteenus hõlmab lisaks alapunktis a esitatud teabele ka järgmise teabe edastamist:

1) teatatud ilmatingimused või ilmaprognoos lähte-, siht- ja varulennuväljal;

2) õhuruumiklassides C, D, E, F ja G käitatavate õhusõidukite kokkupõrkeohud;

▼M4

3) kui lend toimub vee kohal, siis võimaluse piires ja piloodi nõudmisel kõik olemasolevad andmed piirkonnas asuvate veesõidukite kohta, nagu nende raadiokutsungid, asukoht, tegelik marsruut, kiirused jne ning;

4) teistelt lennuliiklusteeninduse üksustelt saadud ja õhusõidukile vahendatavad sõnumid, sealhulgas load.

▼B

c) VFR-lendudele osutatavad lennuinfoteenused hõlmavad lisaks alapunktis a esitatud teabele ka sellise olemasoleva teabe edastamist, mis käsitleb lennumarsruudil toimuvat liiklust ja lennumarsruudi ilmastikuolusid, mis tõenäoliselt ei võimalda visuaallennureeglite järgi lennata.

▼M4

d) Lendudele osutatav lennuinfoteenus hõlmab lisaks alapunktides a ja b esitatud teabele ka teabe edastamist järgmise kohta:

1) kokkupõrkeoht õhusõidukite ning manööverdusalal tegutsevate sõidukite ja inimestega;

2) kasutusel olev lennurada.

▼B

SERA.9010. Lennuvälja automaatinfoteenindus (ATIS)

a) ATIS-teadete kasutamine päringu/vastuse suunatud andmesides

1) Piloodi nõudmisel peab asjakohane lennuliiklusteenindusüksus edastama kohaldatavad ATIS-teated.

2) Kui pakutakse lennuvälja kõneteatega automaatinfoteenindust ja/või andmekanaliga automaatinfoteenindust, tuleb teha järgmist:

i) õhusõiduk peab pärast lähenemisel lennujuhtimisteenust osutava lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse), lähilennujuhtimisüksuse või lennuvälja lennuinfoteenindusega (AFIS) side loomist kinnitama teabe vastuvõtmist ning

ii) asjakohane lennuliiklusteenindusüksus peab ATIS-teate vastuvõtmist kinnitavale õhusõidukile vastamise ajal või saabuvate õhusõidukite puhul muul pädeva asutuse kehtestatud ajal teatama õhusõidukile õhurõhu näidu.

▼B

3) ATIS-teavet, mille vastuvõtmist asjaomane õhusõiduk on kinnitanud, ei pea lisama õhusõidukile edastatavale andmesidele, välja arvatud õhurõhk, mis tuleb edastada vastavalt alapunktile 2.

▼M4

4) Kui õhusõiduk kinnitab aegunud ATIS-teate vastuvõtmist, võtab lennuliiklusteenistus viivitamata ühe järgmistest meetmetest:

i) edastab õhusõidukile kõik ajakohastamist vajavad andmed;

ii) juhendab õhusõidukit, et see hangiks ajakohase ATIS-teabe.

▼B

b) Saabuvate ja väljuvate õhusõidukite ATIS-teated

Saabumis- ja väljumisteavet sisaldavad ATIS-teated peavad hõlmama järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

1) lennuvälja nimi;

2) saabumis- ja/või väljumistunnus;

3) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATISe kaudu;

4) kood;

5) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;

6) oodatava lähenemise tüüp / oodatavate lähenemiste tüübid;

7) kasutusel olev lennurada / kasutusel olevad lennurajad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdursüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;

8) lennuraja katte olukord ja peamised pidurdustingimused, kui need on kohaldatavad;

9) ooteviivitus, kui see on kohaldatav;

10) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;

11) muu oluline operatiivteave;

▼M2

12) maapinna tuule suund (magnetsuuna kraadides) ja kiirus, sh selle olulised muutused, ja kui konkreetselt kasutusel oleva lennuraja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud maapinna tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

13) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) ([1]) ning kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud nähtavuse või RVR-i andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

▼B

14) ilm ([1]);

15) pilv madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rünksajupilv; kui taevas on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus ([1]);

16) õhutemperatuur;

17) kastepunkti temperatuur;

18) õhurõhk/õhurõhud;

19) kogu olemasolev teave lähenemispiirkonnas ja stardijärgse tõusu piirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, muu hulgas tuulenihe ja teave hiljutiste tegevust mõjutavate ilmastikunähtuste kohta;

20) olemasolu korral ilmaprognoos ning

([1]) Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus: vähemalt 10 km ja minimaalset nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

▼B

21) konkreetsed ATIS-suunised.

c) Saabuvate õhusõidukite ATIS-teated

Saabumisteavet sisaldavad ATIS-teated hõlmavad ainult järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

1) lennuvälja nimi;

2) saabumistunnus;

3) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATISe kaudu;

4) kood;

5) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;

6) oodatava lähenemise tüüp / oodatavate lähenemiste tüübid;

7) peamine maandumisrada / peamised maandumisrajad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdursüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;

8) lennuraja katte olukord ja peamised pidurdustingimused, kui need on kohaldatavad;

9) ooteviivitus, kui see on kohaldatav;

10) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;

11) muu oluline operatiivteave;

▼M2

12) maapinna tuule suund (magnetsuuna kraadides) ja kiirus, sh selle olulised muutused, ja kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud maapinna tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

13) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) ([1]) ning kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud nähtavuse või RVR-i andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

▼B

14) ilm ([1]);

15) pilv madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rünksajupilv; kui taevas on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus ([1]);

16) õhutemperatuur;

17) kastepunkti temperatuur;

18) õhurõhk/õhurõhud;

19) kogu olemasolev teave lähenemispiirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, muu hulgas tuulenihe ja teave hiljutiste tegevust mõjutavate ilmastikunähtuste kohta;

20) olemasolu korral ilmaprognoos ning

21) konkreetsed ATIS-suunised.

d) Väljuvate õhusõidukite ATIS-teated

Väljumisteavet sisaldavad ATIS-teated hõlmavad ainult järgmisi andmeid alljärgnevas järjestuses:

1) lennuvälja nimi;

2) väljumistunnus;

3) lepingu tüüp, kui side toimub D-ATISe kaudu;

4) kood;

5) vaatlusaeg, kui see on kohaldatav;

6) startimiseks kasutatav lennurada / startimiseks kasutatavad lennurajad; potentsiaalselt ohtlike õhusõiduki püüdursüsteemide seisukord, kui see on kohaldatav;

7) startimiseks kasutatavate lennuradade katte olukord ja peamised pidurdustingimused, kui neid kohaldatakse;

([1]) Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus: vähemalt 10 km ja minimaalset nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

▼B

8) väljumisviivitus, kui see on kohaldatav;

9) üleminekutasand, kui see on kohaldatav;

10) muu oluline operatiivteave;

▼M2

11) maapinna tuule suund (magnetsuuna kraadides) ja kiirus, sh selle olulised muutused, ja kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud maapinna tuulekiiruse andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

12) nähtavus ja vajaduse korral nähtavus rajal (RVR) ([1]) ning kui konkreetselt kasutusel oleva raja/kasutusel olevate radade lõikudega seotud nähtavuse või RVR-i andurid on kättesaadavad ning õhusõidukite käitajad neid andmeid taotlevad, siis raja tähis ning lõik, mille kohta teave esitati;

▼B

13) ilm ([1]);

14) pilv madalamal kui 1 500 m (5 000 jalga) või madalamal kui suurim minimaalne sektorikõrgus merepinnast, olenevalt sellest, kumb on suurem; rünksajupilv; kui taevas on pimenenud, siis võimaluse korral vertikaalne nähtavus ([1]);

15) õhutemperatuur;

16) kastepunkti temperatuur;

17) õhurõhk/õhurõhud;

18) kogu olemasolev teave stardijärgse tõusu piirkonnas esinevate oluliste ilmastikunähtuste kohta, sealhulgas tuulenihe;

19) olemasolu korral ilmaprognoos ning

20) konkreetsed ATIS-suunised.

10. JAOTIS

Häireteenus

SERA.10001. Kohaldamine

a) Lennuliiklusteenindusüksused pakuvad häireteenust järgmistele õhusõidukitele:

1) kõik õhusõidukid, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;

2) võimaluse korral kõik muud õhusõidukid, mille meeskond on esitanud oma lennuplaani või mis on muul viisil lennuliiklusteenindusüksustele teada, ning

3) õhusõidukid, mille juhtimisse on kindlasti või arvatavasti ebaseaduslikult sekkutud.

▼M2

b) Sobiva kahepoolse raadioside suutlikkusega õhusõiduk edastab 20–40 minutit pärast viimast mis tahes eesmärgil toimunud kontakti vaid teateid, mis näitavad, et lend toimub vastavalt plaanile, ja koosnevad õhusõiduki tunnusest ning väljendist „Töö normaalne” („*Operations normal*”), välja arvatud juhul, kui pädev asutus on sätestanud teisiti.

c) Teade „Töö normaalne” („*Operations normal*”) edastatakse õhk-maa-sidet kasutades asjakohasele ATS-üksusele.

([1]) Neid andmeid asendab lühend CAVOK, kui vaatluse ajal esinevad korraga järgmised tingimused: a) nähtavus: vähemalt 10 km ja minimaalset nähtavust ei ole teatatud; b) tegevust mõjutavad pilved puuduvad ja c) lennuliiklust mõjutavad ilmaolud puuduvad.

▼B

SERA.10005. Teave õhusõidukitele, mis asuvad hädaolukorras oleva õhusõiduki läheduses

a) Kui lennuliiklusteenindusüksus on tuvastanud mõne hädaolukorras õhusõiduki, tuleb selle õhusõiduki läheduses asuvaid teisi õhusõidukeid selle hädaolukorra olemusest võimalikult kiiresti teavitada, välja arvatud alapunktis b sätestatud juhul.

b) Kui lennuliiklusteenindusüksus teab või usub, et õhusõiduki juhtimisse on ebaseaduslikult sekkutud, ei tohi lennuliiklusteenuste õhk-maa-sides hädaolukorra laadi nimetada, välja arvatud juhul, kui seda on juba tehtud asjaomase õhusõidukiga peetud sides ja kui on kindel, et hädaolukorra laadi nimetamine ei muuda olukorda tõsisemaks.

11. JAOTIS

Ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse, hädaolukorrad ja õhusõiduki lendu sekkumine tunnistamise eesmärgil

▼M2

SERA.11001. Üldist

_____

c) Kui on teada või usutakse, et õhusõiduk on hädaolukorras, mis muu hulgas hõlmab ebaseaduslikku sekkumist õhusõiduki liikumisse, peavad ATS-üksused kõnealust õhusõidukit vastavalt tekkinud olukorrale hoolikalt jälgima, osutama sellele kõikvõimalikku abi ja andma eesõiguse.

d) Järgnevad meetmed põhinevad piloodi tegutsemisotsusel, lennuliikluse üldisel olukorral ja eriolukorra dünaamikal reaalajas.

SERA.11005. Ebaseaduslik sekkumine õhusõiduki liikumisse

_____

aa) a) Kui õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peab õhusõiduki meeskond püüdma valida transpondri märguandekoodi 7500 ja edastama asjakohasele ATS-üksusele olukorraga seotud kogu olulise teabe ning teatama kõikidest olukorrast tingitud kõrvalekaldumistest kehtivast lennuplaanist, et ATS-üksus saaks anda asjaomasele õhusõidukile eesõiguse ja vältida muu lennuliikluse häirimist nii palju kui võimalik.

ab) Kui õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peab õhusõiduki kapten püüdma maanduda nii kiiresti kui võimalik lähimal sobival lennuväljal või pädeva asutuse poolt selleks otstarbeks määratud lennuväljal, välja arvatud juhul, kui see ei ole õhusõiduki pardal tekkinud olukorra tõttu võimalik.

b) Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peavad lennuliiklusteeninduse üksused viivitamata täitma õhusõidukist edastatud käske. Lennu ohutuks jätkamiseks vajaliku teabe edastamist tuleb jätkata ning võtta vajalikud meetmed, mis kiirendaksid kõikide lennuetappide sooritamist, eriti õhusõiduki ohutut maandamist.

c) Kui on teada või kahtlustatakse, et õhusõiduki liikumisse on ebaseaduslikult sekkutud, peavad ATS-üksused vastavalt kohalikele kokkulepitud protseduuridele viivitamata teavitama riigi määratud asjakohast asutust ning vahetama õhusõiduki käitaja või tema volitatud esindajaga vajalikku teavet.

▼M2

SERA.11010. Eksinud või tundmatu õhusõiduk

▼B

Eksinud või tundmatu õhusõiduk

a) Kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada eksinud õhusõidukist, järgib ta viivitamata alapunktides 1 ja 3 kirjeldatud juhiseid, et osutada õhusõidukile abi ja tagada lennu ohutus.

1) Kui õhusõiduki asukoht ei ole teada, peab lennuliiklusteenindusüksus tegema järgmist:

i) püüdma luua õhusõidukiga kahepoolse side, välja arvatud juhul, kui side on juba loodud;

ii) kasutama kõikvõimalikke vahendeid õhusõiduki asukoha kindlakstegemiseks;

iii) teavitama teisi lennuliiklusteenindusüksusi, kelle piirkonda õhusõiduk on eksinud või võib eksida, võttes arvesse kõiki tegureid, mis sellises olukorras õhusõiduki navigeerimist võivad mõjutada;

iv) teavitama vastavalt kohalikule kokkulepitud korrale asjaomaseid sõjaväeüksusi ning edastama neile asjakohase lennuplaani ja muud eksinud õhusõidukiga seotud andmed;

v) paluma alapunktides iii ja iv osutatud üksustelt ning muudelt õhus olevatelt õhusõidukitelt kõikvõimalikku abi õhusõidukiga side loomiseks ja selle asukoha kindlaksmääramiseks.

2) Alapunkti 1 alapunktide iv ja v nõuded kehtivad ka selliste lennuliiklusteenindusüksuste suhtes, keda on alapunkti 1 alapunkti iii kohaselt teavitatud.

3) Kui õhusõiduki asukoht on kindlaks tehtud, peab lennuliiklusteenindusüksus tegema järgmist:

▼M2

i) teatama õhusõidukile selle asukoha ja edastama vajalikud juhised olukorra lahendamiseks. Kui ATS-üksus on teadlik asjaolust, et õhusõiduki lendu võidakse sekkuda tunnistamise eesmärgil, või muust õhusõidukit ähvardavast ohust, peab ta õhusõidukit viivitamata nõustama; ja

▼B

ii) edastama vajaduse korral muudele lennuliiklusteenindusüksustele ja asjaomastele sõjaväeüksustele asjakohast teavet eksinud õhusõiduki kohta ning kõik õhusõidukile edastatud nõuanded.

b) Niipea kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada tema piirkonnas asuvast tundmatust õhusõidukist, peab ta püüdma õhusõiduki tuvastada, kui see on vajalik lennuliiklusteenuste osutamiseks või kui asjaomased sõjaväeasutused nõuavad seda kooskõlas kohaliku kokkulepitud korraga. Selleks peab lennuliiklusteenindusüksus võtma vastavalt olukorrale järgmised meetmed:

1) püüdma luua õhusõidukiga kahepoolse side;

2) küsima teistelt lennuinfopiirkonna lennuliiklusteenindusüksustelt lennu andmeid ja paluma nende abi õhusõidukiga kahepoolse side loomiseks;

3) küsima piirnevate lennuinfopiirkondade lennuliiklusteenindusüksustelt lennu andmeid ja paluma nende abi õhusõidukiga kahepoolse side loomiseks;

▼B

4) püüdma teistelt asjaomases piirkonnas lendavatelt õhusõidukitelt andmeid saada.

5) Lennuliiklusteenindusüksus peab vajaduse korral teavitama asjaomast sõjaväeüksust kohe, kui õhusõiduk on tuvastatud.

c) Eksinud või tundmatu õhusõiduki puhul tuleb arvesse võtta võimalust, et õhusõiduki juhtimisse on sekkutud ebaseaduslikult. Kui lennuliiklusteenindusüksus leiab, et eksinud või tundmatu õhusõiduki juhtimisse võib olla ebaseaduslikult sekkutud, tuleb viivitamata ja kohaliku kokkulepitud korral kohaselt teavitada riigi poolt määratud asjaomast asutust.

▼M2

SERA.11012 Minimaalne kütusevaru ja kütusega seotud hädaolukord

a) Kui piloot teatab, et kütusevaru on minimaalne, teavitab lennujuht pilooti võimalikult kiiresti kõikidest võimalikest viivitustest või sellest, et viivitusi ei ole ette näha.

b) Kui kütusevaru väheneb tasemeni, mis nõuab hädaolukorra väljakuulutamist, edastab piloot kooskõlas punktiga SERA.14095 raadiotelefoni teel hädaolukorra märguande (MAYDAY), mida eelistatult öeldakse kolm korda, ja lisatakse hädaolukorra laadi iseloomustav tingimus (FUEL).

SERA.11013. Õhusõiduki lennusuutlikkuse vähenemine

a) Kui navigatsiooni-, side-, kõrgusmõõtmis-, lennujuhtimis- või muude süsteemide rikke või puuduliku toimimise tõttu langeb õhusõiduki lennusuutlikkus allapoole asjaomases õhuruumis nõutavat taset, teatab lennumeeskond sellest viivitamata asjaomasele ATC-üksusele. Kui rike või lennusuutlikkuse vähenemine mõjutab hetkel kasutatavat hajutusmiinimumi, võtab lennujuht meetmeid uue asjakohase hajutusliigi või hajutusmiinimumi kohaldamiseks.

b) RNAV-süsteemi suutlikkuse vähenemine või rike

Kui õhusõiduk ei vasta RNAV-süsteemi suutlikkuse vähenemise või rikke tõttu enam RNAV-marsruudi või protseduuri suhtes kohaldatavatele tehnilistele nõuetele, nõuab piloot uue loa väljaandmist.

c) Vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga õhuruumi (RVSM-õhuruumi) puhul nõutava vertikaalse navigatsioonitäpsuse kadumine

1) Piloot teatab ATC-le võimalikult kiiresti kõigist asjaoludest, mille puhul RVSM-õhuruumi suhtes kohaldatavaid vertikaalse navigatsiooni nõudeid ei ole võimalik täita. Sel juhul nõuab piloot enne mis tahes kõrvalekaldumist lubatud marsruudilt ja/või lennutasandilt võimaluse korral ATC-üksuse uut luba. Kui ATC-üksuse uut luba ei ole enne eespool nimetatud kõrvalekaldumist võimalik saada, taotleb piloot uut luba pärast kõrvalekaldumist nii kiiresti kui võimalik.

2) Kui RVSM-õhuruumis käitatakse õhusõidukit, mis ei vasta RVSM-õhuruumis käitamise nõuetele, või kui selline õhusõiduk liigub vertikaalselt läbi kõnealuse õhuruumi, teatavad piloodid õhusõiduki heakskiitmata staatusest järgmiselt:

i) esmaväljakutse tegemisel RVSM-õhuruumis asuva sidekanali kaudu;

ii) kõikide lennutaseme muutmisega seotud taotluste korral ja

iii) kõikide lennutasemega seotud lubade tagasilugemisel.

3) Lennujuhid kinnitavad selge sõnaga teadete vastuvõtmist õhusõidukitelt, mis on teatanud, et nad ei vasta RVSM nõuetele.

▼**M2**

4) Piloodi teated õhusõiduki seadmete suutlikkuse vähenemise kohta

i) Kui RVSM-õhuruumis asuva ja RVSM-nõuetele vastava õhusõiduki piloot on teatanud, et selle õhusõiduki seadmed ei vasta enam RVSM-nõuetele, käsitab lennujuhtimisüksus seda õhusõidukit RVSM-nõuetele mittevastava õhusõidukina.

ii) Lennujuhtimisüksus võtab viivitamata meetmeid, et tagada kõrgushajutus vähemalt 600 m (2 000 jalga) või nõuetekohane horisontaalhajutus kõikide teiste RVSM-õhuruumis asuvate asjaomaste õhusõidukitega. Võimaluse korral annab ATC-üksus RVSM-nõuetele mittevastavale õhusõidukile loa RSVM-õhuruumist lahkumiseks.

iii) Kui piloodil õnnestub taastada seadmete töö nii, et see vastab RVSM-nõuetele, teatab ta sellest ATC-üksusele võimalikult kiiresti.

iv) ACC-üksus, kes saab esimesena teate õhusõiduki RVSM-staatuse muutumise kohta, teeb vajaduse korral koostööd piirnevate ACC-üksustega.

5) Tugev turbulents — prognoosimata

i) Kui RVSM-õhuruumis lendav õhusõiduk satub ilmastiku või keerisjälje tekitatud tugevasse turbulentsi, mis võib piloodi hinnangul mõjutada õhusõiduki suutlikkust jätkata lendu lubatud lennutasandil, teatab piloot sellest ATC-üksusele. ATC-üksus tagab asjakohase horisontaalhajutuse või suurendab kõrgushajutusmiinimumi.

ii) ATC-üksus peab võimalikult palju arvesse võtma piloodi nõudeid lennutasandi ja/või marsruudi muutmise kohta, ning edastama nõuetekohast liiklusteavet.

iii) ATC-üksus palub teistelt õhusõidukitelt teateid, et teha kindlaks, kas RSVMi kohaldamine tuleks peatada täielikult või konkreetse lennutasandi sagedusalas/ja/või konkreetses piirkonnas.

iv) RSVMi kohaldamise peatanud ACC-üksus kooskõlastab asjaomase(d) peatamistoimingu(d) ja kõik asjaomase sektori läbilaskevõimega seotud nõuetekohased muudatused piirnevate ACC-üksustega (vastavalt vajadusele).

6) Tugev turbulents — prognoositud

i) Kui ilmateade näitab, et RVSM-õhuruumis võib esineda tugevaid turbulentse, teeb ATC-üksus kindlaks, kas lennutegevus RVSM-õhuruumis tuleks peatada, ja kui seda tehakse, siis kui kauaks ja missugus(t)el konkreetse(te)l lennutasandi(te)l ja/või missuguses piirkonnas.

ii) Kui RVSMi kohaldamine peatatakse, teeb RVSMi peatanud ACC-üksus koostööd piirnevate ACC-üksustega, et suunata lennuliiklus ümber sobivatele lennutasanditele, välja arvatud juhul, kui on kirjalikult kokku lepitud lennutasandite jaotamise erikorras. Vajaduse korral teeb RVSMi kohaldamise peatanud ACC-üksus koostööd piirnevate ACC-üksustega ka kohaldatava sektori läbilaskevõime osas.

▼M2

SERA.11014. ACAS-süsteemi eelhoiatused

a) Lennu ajal kasutatakse ACAS II-süsteemi (välja arvatud komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ([1]) kindlaksmääratud minimaalvarustuse loetelus sätestatud juhud) režiimis, mis võimaldab lennumeeskonnal saada ohtliku vahekauguse eelhoiatusi, kui avastatakse lubamatu lähedus teise õhusõidukiga. Seda nõuet ei kohaldata juhul, kui ohtliku vahekauguse eelhoiatuste edastamist tuleb piirata (kasutades vaid lennuliikluse nõustamisteenust või sellega samaväärset süsteemi) ebatavalise protseduuri või toimivust vähendavate tingimuste tõttu.

b) ACAS-süsteemi eelhoiatuse puhul peab piloot tegema järgmist:

1) viivitamata järgima eelhoiatuses sisalduvaid korraldusi, välja arvatud juhul, kui see ohustab õhusõidukit;

2) järgima eelhoiatuses sisalduvaid korraldusi ka juhul, kui eelhoiatuse ja ATC-üksuse edastatud manööverdusjuhised on üksteisega vastuolus;

3) vältima eelhoiatuses sisalduvate korraldustega vastuolus olevaid manöövreid;

4) teatama kohe, kui lennumeeskonna töökoormus seda võimaldab, asjaomasele ATC-üksusele igast eelhoiatusest, mis nõuab kõrvalekallet kehtivast ATC-üksuse korraldusest või loast, ja

5) viivitamata täitma muudetud eelhoiatuses sisalduvaid korraldusi;

6) muutma lennutrajektoori nii vähe kui eelhoiatuse järgimiseks võimalik;

7) asuma kohe pärast konflikti lahendamist uuesti järgima ATC-üksuse korraldusi või lube ning

8) teatama ATC-üksusele, et õhusõiduki meeskond jätkab olemasoleva loa järgimist.

c) Kui piloot saadab teate ACAS-süsteemi eelhoiatuse kohta, ei muuda lennujuht õhusõiduki lennutrajektoori enne, kui piloot on edastanud teate „OHT MÖÖDAS” („*CLEAR OF CONFLICT*”),

d) Niipea kui õhusõiduki meeskond kaldub eelhoiatust järgides kõrvale ATC-üksuse antud loast või korraldusest või kui piloot teatab eelhoiatuse saamisest, ei vastuta lennujuht enam hajutatuse tagamise eest eelhoiatuse saanud õhusõiduki ja mis tahes muu õhusõiduki vahel, mida eelhoiatuse tõttu tehtud manööver otseselt mõjutab. Lennujuht hakkab kõikide asjaomaste õhusõidukite hajutatuse tagamise eest taas vastutama pärast seda, kui ta:

1) kinnitab, et on saanud õhusõiduki meeskonnalt teate selle kohta, et õhusõiduk jätkab olemasoleva loa järgimist või,

2) kinnitab, et on saanud õhusõiduki meeskonnalt teate selle kohta, et õhusõiduk jätkab olemasoleva loa järgimist, ja annab välja alternatiivse loa, mille kättesaamist kinnitab lennumeeskond.

▼B

SERA.11015. Tsiviilõhusõiduki lendu sekkumine tunnistamise eesmärgil

a) Välja arvatud juhul, kui õhusõiduki lendu on sekkutud tunnistamise eesmärgil ja saateteenust osutatakse õhusõiduki palvel, kohaldavad liikmesriigid tsiviilõhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil sekkumise suhtes asjakohaseid õigus- ja haldusnorme, mis on kooskõlas rahvusvahelise tsiviillennunduskonventsiooniga, eriti selle artikli 3 punktiga d, mille kohaselt ICAO osalisriigid kohustuvad oma riiklikke õhusõidukeid käsitlevate õigusaktide väljaandmisel võtma nõuetekohaselt arvesse tsiviilõhusõidukite lennuliiklusohutust.

b) Tsiviilõhusõiduki kapten peab tunnistamise eesmärgil õhusõiduki lendu sekkumise puhul tegema järgmist:

([1]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

▼B

1) viivitamata täitma tunnistava õhusõiduki juhiseid ning tõlgendama visuaalmärguandeid ja reageerima neile vastavalt tabelites S11-1 ja S11-2 esitatud selgitustele;

2) teavitama võimaluse korral asjaomast lennuliiklusteenindusüksust;

3) püüdma luua tunnistava õhusõiduki või asjaomase tunnistamist juhtiva üksusega raadioside, saates üldise kutsungi hädaolukorra raadiosagedusel 121,5 MHz ja edastades andmed tunnistatava õhusõiduki ja lennu liigi kohta; kui kontakti ei ole loodud, tuleb võimaluse korral korrata asjaomast kutset hädaolukorra raadiosagedusel 243 MHz;

4) kui õhusõiduk on varustatud SSR-transpondriga, valima transpondri töörežiimi A, koodi 7700, välja arvatud juhul, kui asjaomane lennuliiklusteenindusüksus on andnud teistsugused korraldused;

5) kui õhusõiduk on varustatud automaatse sõltuva seire üldsaate (ADS-B) või lepingulise automaatse sõltuva seire (ADS-C) seadmetega, valima võimaluse korral sobiva hädaolukorrafunktsiooni, välja arvatud juhul, kui asjakohane lennuliiklusteenindusüksus on andnud teistsugused juhised.

Tabel S11-1

Tunnistava õhusõiduki visuaalmärguanded ja tunnistatava õhusõiduki vastumärguanded

Jrk-nr	TUNNISTAVA õhusõiduki visuaalmärguanded	Märguande tähendus	TUNNISTATAVA õhusõiduki vastumärguanded	Märguande tähendus
1	PÄEVAL või ÖÖSEL – tiivalt tiivale kallutamine ja navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine (kopterite puhul maandumisprožektorite vilgutamine) tunnistatava õhusõiduki ees, pisut ülalpool ning reeglina vasakul küljel (kopterite puhul paremal küljel); pärast vastumärguande saamist tehakse sujuv pööre horisontaaltasapinnas, reeglina vasakule (kopterite puhul sooritatakse pööre paremale) kuni soovitud kursini. *Märkus 1* *Tunnistav õhusõiduk võib ilmastiku- või maastikutingimuste tõttu paikneda ja teha pöördeid vastupidiselt 1. seerias sätestatule.* *Märkus 2* *Kui tunnistataval õhusõidukil ei ole võimalik hoida tunnistava õhusõiduki kiirust, peaks tunnistav õhusõiduk lendama ooteringi trajektooril ning kallutama tunnistatavast õhusõidukist möödudes tiibu.*	Toimub sekkumine lendu. Järgnege mulle.	PÄEVAL või ÖÖSEL – tiivalt tiivale kallutamine, navigatsioonitulede ebakorrapärane vilgutamine ning järgnemine.	Sain aru, täidan korraldusi.
2	PÄEVAL või ÖÖSEL – järsk, vähemalt 90° tõusev pööre, mis eemaldub tunnistatavast õhusõidukist selle lennutrajektooriga lõikumata.	Võite lendu jätkata	PÄEVAL või ÖÖSEL – tiivalt tiivale kallutamine.	Sain aru, täidan korraldusi.

▼B

Jrk-nr	TUNNISTAVA õhusõiduki visuaalmärguanded	Märguande tähendus	TUNNISTATAVA õhusõiduki vastumärguanded	Märguande tähendus
3	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku väljalaskmine (kui see on olemas), süüdatud maandumisprožektoritega lend kasutusel oleva lennuraja kohal või kui tunnistatav õhusõiduk on kopter, kopterite maandumisala kohal. Tunnistav kopter teeb maandumiseelse lähenemise ja jääb ripplennule kopterite maandumisala lähedal.	Maanduge sellele lennuväljale.	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku väljalaskmine (kui see on olemas), süüdatud maandumisprožektoritega lend ja tunnistavale õhusõidukile järgnemine ning kui pärast kasutusel oleva lennuraja (kopterite puhul maandumisala) kohal lendamist leitakse, et maandumine on ohutu, sooritatakse maandumine.	Sain aru, täidan korraldusi.

Tabel S11-2

Tunnistatava õhusõiduki visuaalmärguanded ja tunnistava õhusõiduki vastumärguanded

Jrk-nr	TUNNISTATAVA õhusõiduki visuaalmärguanded	Märguande tähendus	TUNNISTAVA õhusõiduki vastumärguanded	Märguande tähendus
4	PÄEVAL või ÖÖSEL – teliku sissetõmbamine (kui see on olemas), lend kasutusel oleva lennuraja kohal ja maandumisprožektorite vilgutamine kõrgusel, mis on suurem kui 300 m (1 000 jalga), kuid mitte suurem kui 600 m (2 000 jalga) (kopteri puhul suurem kui 50 m (170 jalga), kuid mitte suurem kui 100 m (330 jalga), ning lennu jätkamine ümber kasutusel oleva raja või kopterite maandumisala. Kui maandumisprožektoreid ei ole võimalik vilgutada, vilgutatakse muid olemasolevaid tulesid.	Teie määratud lennuväli ei ole sobiv.	PÄEVAL või ÖÖSEL – kui soovitakse, et tunnistatav õhusõiduk lendaks tunnistava õhusõiduki järel varulennuväljale, tõmbab tunnistav õhusõiduk teliku (kui see on olemas) sisse ja kasutab tunnistava õhusõiduki märguandeid vastavalt punktile 1. Kui tunnistatav õhusõiduk on otsustatud vabastada, kasutab tunnistav õhusõiduk tunnistava õhusõiduki märguandeid vastavalt punktile 2.	Sain aru, järgnege mulle. Sain aru, võite lendu jätkata.
5	PÄEVAL või ÖÖSEL – kõikide kasutusel olevate tulede korrapärane sisse- ja väljalülitamine nii, et see erineks õhusõiduki vilkuvatest tuledest.	Ei saa korraldusi täita.	PÄEVAL või ÖÖSEL – tunnistava õhusõiduki märguanded vastavalt punktile 2.	Sain aru.
6	PÄEVAL ja ÖÖSEL – kõikide kasutusel olevate tulede ebakorrapärane vilgutamine.	Olen hädas.	PÄEVAL või ÖÖSEL – tunnistava õhusõiduki märguanded vastavalt punktile 2.	Sain aru.

c) Kui mis tahes allikast raadioside kaudu saadud juhised on vastuolus tunnistava õhusõiduki visuaalmärguannetega, nõuab tunnistatav õhusõiduk viivitamata selgitusi, jätkates samal ajal tunnistava õhusõiduki visuaalmärguannetega antud korralduste täitmist.

d) Kui mis tahes allikast raadioside kaudu saadud juhised on vastuolus tunnistava õhusõiduki poolt raadioside kaudu antud juhistega, nõuab tunnistatav õhusõiduk viivitamata selgitusi, jätkates samal ajal tunnistava õhusõiduki poolt raadio kaudu antud juhiste täitmist.

e) Kui õhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil sekkumise ajal luuakse raadioside, kuid ühises keeles suhtlemine osutub võimatuks, püütakse juhiste ja vastumärguannete andmiseks ning olulise teabe edastamiseks kasutada tabelis S11-3 esitatud lauseid ja häädusjuhiseid ning iga lauset korratakse kaks korda.

▼B

Tabel S11-3

TUNNISTAVA õhusõiduki kasutatavad laused			TUNNISTATAVA õhusõiduki kasutatavad laused		
Lause	Hääldus (1)	Lause tähendus	Lause	Hääldus (1)	Lause tähendus
CALL SIGN	KOL SA-IN	Missugune on teie kutsung?	CALL SIGN (kutsung) (2)	KOL SA-IN (kutsung)	Minu kutsung on (kutsung)
FOLLOW	FOL-LO	Järgnege mulle.	WILCO	VILL-KO	►**M2** Sain aru, täidan juhiseid ◄
DESCEND	DEE-SEND	Alustage laskumist maandumiseks.	►**M2** — ◄		
			CAN NOT	KANN NOTT	Ei saa juhiseid täita.
YOU LAND	YOULAAND	Maanduge sellele lennuväljale.	REPEAT	REE-PEET	Korrake juhist.
			AM LOST	AMLOSST	Asukoht teadmata
PROCEED	PRO-SEED	Võite lendu jätkata.			
			MAYDAY	MAYDAY	Olen hädas.
			HIJACK (3)	HI-JACK	Olen kaaperdatud.
			LAND (kohanimi)	LAAND (kohanimi)	Soovin maanduda. (kohanimi)
			DESCEND	DEE-SEND	Pean laskuma.

(1) Teises veerus on rõhutatud silpidele joon alla tõmmatud.
(2) Nõutav kutsung on kutsung, mida kasutatakse lennuliiklusteenindusüksustega raadiotelefoni teel suhtlemiseks ja mis vastab lennuplaanis märgitud õhusõiduki tunnusele.
(3) Teatavatel juhtudel ei ole võimalik ega ka soovitav kasutada sõna „kaaperdatud”.

f) Kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada, et tema piirkonnas sekkutakse tunnistamise eesmärgil mõne õhusõiduki lendu, peab ta võtma asjaolusid arvestades järgmised asjakohased meetmed:

1) püüdma kõikvõimalike vahenditega luua tunnistatava õhusõidukiga kahepoolse side, sealhulgas hädaolukorra raadiosagedusel 121,5 MHz, välja arvatud juhul, kui side on juba loodud;

2) teavitama tunnistatava õhusõiduki pilooti õhusõiduki lendu tunnistamise eesmärgil sekkumisest;

3) looma side tunnistamist juhtiva üksusega, kes peab tunnistava õhusõidukiga kahepoolset sidet, ning edastama üksusele olemasolevat teavet õhusõiduki kohta;

4) vajaduse korral vahendama sõnumeid tunnistava õhusõiduki või tunnistamist juhtiva üksuse ning tunnistatava õhusõiduki vahel;

5) tegema tunnistamist juhtiva üksusega tihedat koostööd, et võtta kõik vajalikud meetmed tunnistatava õhusõiduki ohutuse tagamiseks;

6) teavitama piirnevate lennuinfopiirkondade lennuliiklusteenindusüksusi, kui ilmneb, et õhusõiduk on kaldunud piirnevatest lennuinfopiirkondadest kõrvale.

▼B

g) Kui lennuliiklusteenindusüksus saab teada, et väljaspool tema piirkonda sekkutakse tunnistamise eesmärgil mõne õhusõiduki lendu, peab ta võtma asjaolusid arvestades järgmised asjakohased meetmed:

1) teavitama selle õhuruumi lennuliiklusteenindusüksust, kus tunnistamine toimub, edastama üksusele kõik olemasolevad andmed, mis võivad aidata õhusõidukit tuvastada, ning paluma tal tegutseda vastaval alapunktile f;

2) vahendama sõnumeid tunnistatava õhusõiduki, asjaomase lennuliiklusteenindusüksuse ja tunnistamist juhtiva üksuse või tunnistava õhusõiduki vahel.

12. JAOTIS

Meteoroloogiateenused – ilmavaatlused õhusõidukilt ja ettekanded kõneside vahendusel

SERA.12001. Õhusõidukilt tehtavate ilmavaatluste tüübid

a) Igas lennuetapis tehakse õhusõidukilt järgmisi ilmavaatlusi:

1) eriilmavaatlused ning

2) muud erakorralised ilmavaatlused.

SERA.12005. Eriilmavaatlused õhusõidukilt

a) Kõik õhusõidukid peavad tegema eriilmavaatlusi ja teatama tulemused juhul, kui tuvastatakse või vaadeldakse vähemalt üht järgmist nähtust:

1) mõõdukas või tugev turbulents või

2) mõõdukas või tugev jäätumine või

3) tugev orograafiline turbulents või

4) raheta äikesetormid, mis on hämardunud, varjatud, laienenud või pagijoonelised, või

5) rahega äikesetormid, mis on hämardunud, varjatud, laienenud või pagijoonelised, või

6) tugev tolmu- või liivatorm või

7) vulkaaniline tuhapilv või

▼M4

8) purske-eelne vulkaaniline tegevus või vulkaanipurse või

9) raja pidurdusefektiivsus ei ole nii hea, kui on märgitud.

▼B

b) Pädevad asutused sätestavad vajaduse korral muud tingimused, mille tuvastamisest või nägemisest peavad kõik õhusõidukid teatama.

▼M2

c) Meeskonnaliikmed kasutavad ettekannete koostamisel 5. liite punktis A sätestatud eriettekande näidisvormi (*AIREP SPECIAL*). Ettekannete koostamisel tuleb järgida 5. liite punkti 2 kohaseid üksikasjalikke juhiseid aruannete esitamise kohta.

1) Lennumeeskonnad kasutavad ettekannete edastamisel õhusõiduki pardalt ja ATS-üksused nende ettekannete taasedastamisel 5. liites sätestatud üksikasjalikke juhiseid, sealhulgas teadete vormingud ja väljendeid.

2) Õhusõidukite pardalt tehtavad eriettekanded, mis sisaldavad tähelepanekuid vulkaanilise tegevuse kohta, esitatakse vulkaanilist tegevust käsitleva eriettekande vormil. Lennumeeskonnad, kes lendavad marsruutidel, kus võib esineda vulkaanituha pilvi, varustatakse vormiga, mis põhineb 5. liite punkti B kohasel vulkaanilist tegevust käsitleva eriettekande näidisvormil.

▼B

SERA.12010. Muud erakorralised ilmavaatlused õhusõidukilt

Kui esineb muid meteoroloogilisi nähtusi, nt tuulenihe, mida ei ole punkti SERA.12005 alapunktis a nimetatud ja mis õhusõiduki kapteni arvates võivad mõjutada ohutust või oluliselt mõjutada õhusõiduki käitamise tõhusust, peab õhusõiduki kapten asjakohast lennuliiklusteenindusüksust nendest võimalikult kiiresti teavitama.

SERA.12015. Õhusõidukilt tehtud ilmavaatluste tulemuste edastamine kõneside vahendusel

a) Ilmavaatlustulemused edastatakse vaatluse tegemise ajal või võimalikult kiiresti pärast vaatluse tegemist.

b) Ilmavaatlustulemused edastatakse ettekandena õhusõiduki pardalt ja see peab vastama 5. liites esitatud tehnilistele nõuetele.

SERA.12020. Õhusõiduki pardalt tehtud ettekannete edastamine

a) Lennuliiklusteenindusüksused (ATS-üksused) edastavad õhusõidukite pardalt tehtud erakorralised ja eriettekanded võimalikult kiiresti:

1) muudele asjaomastele õhusõidukitele;

▼M2

2) asjaomasele ilmavaatlusjaamale (MWO) vastavalt 5. liite punktile 3 ja

▼B

3) muudele asjaomastele lennuliiklusteenindusüksustele (ATS-üksustele).

b) Õhusõidukitele suunatud andmesidet korratakse kindla sagedusega ning kindla ajavahemiku jooksul, mille kehtestab asjaomane lennuliiklusteenindusüksus (ATS-üksus).

▼M2

13. JAOTIS

SSR-transponder

SERA.13001. SSR-transpondri kasutamine

a) Kui õhusõiduk on varustatud töökorras SSR-transpondriga, kasutab piloot transpondrit kogu lennu ajal, vaatamata sellele, kas asjaomases õhuruumis kasutatakse lennuliikluse teenindamisel SSR-transpondrit või mitte.

b) Piloot võib kasutada IDENT-funktsiooni ainult siis, kui ATS seda nõuab.

c) Õhusõidukid, millel puudub piisav elektritoide, ei ole kohustatud järgima transpondri pideva kasutamise nõuet, välja arvatud juhul, kui on tegemist lennuga, mida käitatakse pädeva asutuse poolt kohustusliku transpondri alaks määratud õhuruumis.

SERA.13005. A-režiimi (*Mode A*) koodi kasutamine SSR-transpondri puhul

a) SSR-transpondriga varustatud õhusõiduki piloot teeb eriolukorrast teatamiseks järgmist:

1) kasutab eriolukorrast teatamiseks koodi 7700, välja arvatud juhul, kui ATC on andnud piloodile eelnevalt korralduse valida transpondri kasutamiseks mõni muu kindlaksmääratud kood. Sel juhul võib piloot siiski valida koodi 7700, kui on konkreetne põhjus arvata, et see oleks parim tegutsemisviis;

2) valib raadiosidehäiretest teatamiseks koodi 7600;

▼M2

3) püüab ebaseaduslikust sekkumisest teatamiseks valida koodi 7500. Kui olukord seda nõuab, tuleks selle asemel kasutada koodi 7700.

b) Muudel kui alapunktis a kirjeldatud juhtudel peab piloot tegema järgmist:

1) kasutama ATS-üksuse antud koodi või

2) kui ATS-üksuse ei ole koodi kohta korraldusi andnud, valima koodi 2000 või muu pädeva astutuse ettenähtud koodi või

3) kui õhusõidukile ei osutata lennuliiklusteenuseid, valima koodi 7000, et hõlbustada sobiva varustusega õhusõidukite kindlakstegemist, kui pädev asutus ei ole sätestanud teisiti.

c) Kui selgub, et kuvatud kood erineb õhusõidukile antud koodist, tuleb teha järgmist:

1) piloodil palutakse koodivalikut kinnitada ja kui olukord seda nõuab, valitud kood õige vastu ümber vahetada, ja

2) kui õhusõidukile määratud kood erineb endiselt kuvaril nähtavast koodist, võib piloodilt nõuda, et ta õhusõiduki transpondri välja lülitaks. Olukorrast tuleb teavitada järgmist juhtimise üleandmise punkti ja kõiki muid üksusi, kes kasutavad lennuliiklusteenuste osutamisel SSR-i ja/või multilateratsioonisüsteemi (MLAT).

SERA.13010. Rõhkkõrgusega seotud teave

a) Kui õhusõidukile on paigaldatud kasutamiskõlblik C-režiimi (*Mode C*) transponder, peab piloot kõnealust režiimi pidevalt kasutama, välja arvatud juhul, kui ATC-üksus on ette näinud teisiti.

▼M4

b) Kuvatavat rõhkkõrguspõhist lennutasemeteavet peavad vähemalt ühel korral kontrollima kõik sobivate seadmetega varustatud lennuliiklusteeninduse üksused (ATS-üksused) esmakontakti loomisel asjaomase õhusõidukiga, või kui see ei ole võimalik, siis esimesel võimalusel pärast esmakontakti, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on sätestanud teisiti.

▼M2

SERA.13015. Õhusõiduki identifitseerimisfunktsiooni kasutamine S-režiimis (*Mode S*) SSR-transpondri puhul

a) S-režiimiga varustatud õhusõiduk, millel on õhusõiduki identifitseerimise funktsioon, edastab vastavalt ICAO lennuplaani punktile 7 õhusõiduki tunnuse, või kui lennuplaani ei ole esitatud, siis õhusõiduki registreerimistunnuse.

b) Kui kuvarilt nähtub, et S-režiimiga *(Mode S)* varustatud õhusõiduki edastatud õhusõidukitunnus on eeldatust erinev, palutakse piloodil edastada asjakohane kinnitus ja vajaduse korral uuesti sisestada korrektne õhusõidukitunnus.

c) Kui piloot on saatnud kinnituse selle kohta, et S-režiimi *(Mode S)* on sisestatud korrektne õhusõidukitunnus, kuid kuvaripilt on endiselt eeldatust erinev, võtab lennujuht järgmised meetmed:

1) teatab piloodile, et kuvaripilt on endiselt eeldatust erinev;

2) võimaluse korral korrigeerib õhusõidukitunnuse märget kuvaril ja

▼M2

3) teatab järgmisele üleandmispunktile ja kõikidele muudele S-režiimi *(Mode S)* identifitseerimisfunktsiooni kasutavatele asjaomastele üksustele, et kõnealuse õhusõiduki edastatav õhusõidukitunnus on vale.

SERA.13020. SSR-transpondri rike olukorras, kus töötava transpondri kasutamine on kohustuslik

a) Kui transpondril ilmneb pärast starti rike, püüavad ATC-üksused jätkata lennu teenindamist kuni sihtlennuväljani vastavalt lennuplaanile. Piloodid peavad siiski olema valmis järgima teatavaid piiranguid.

b) Kui transpondril ilmneb rike, mida ei saa enne väljumist kõrvaldada, teevad piloodid järgmist:

1) teatavad sellest ATS-ile nii kiiresti kui võimalik, soovitavalt enne lennuplaani esitamist;

2) lisavad ICAO lennuplaani vormi punkti 10 märke SSR alla tähe „N”, mis näitab, et transponder ei ole töökorras, või kui transponder rikkele vaatamata siiski osaliselt funktsioneerib, lisavad asjakohalise märke transpondri suutlikkuse kohta, ja

3) järgivad kõiki avaldatud protseduure, mis on seotud erandi taotlemisega nõudest kanda pardal töötavat SSR transpondrit.

14. JAOTIS

Kõnesideprotseduurid

SERA.14001. Üldine teave

Standardväljendeid kasutatakse kõikides olukordades, mille puhul need on ette nähtud. Tavakeelt kasutatakse ainult juhul, kui kavandatud teadet ei ole võimalik standardväljendite abil edastada.

SERA.14005. Sõnumiliigid

a) Aeronavigatsioonilise mobiilteeninduse teadete liigid ning nende eesõigused side loomisel ja teadete edastamisel on kindlaks määratud tabelis S14-1.

Tabel S14-1

Teate liik ning märguannete eesõigused raadiotelefonside korral	Raadiotelefonside signaal
a) Hädaolukorra kutsung, hädaolukorra teated ja hädaolukorra raadioside	**MAYDAY**
b) Sundolukorra teated, sealhulgas teated, millele eelneb meditsiinilise transpordi märguanne	**PAN PAN** *või* **PAN PAN MEDICAL**
c) Raadiopeilimissidega seotud teated	—
d) Lennuohutusteated	—
e) Ilmateated	—
f) Lennuregulaarsusteated	—

b) Hädaolukorra teateid ja hädaolukorra raadiosidet käsitletakse vastavalt punkti SERA.14095 sätetele

▼M2

c) Sundolukorra teateid ja sundolukorra raadiosidet, sh teateid, millele eelneb meditsiinilise transpordi märguanne, käsitletakse vastavalt punkti SERA.14095 sätetele.

SERA.14010. Lennuohutusteated

Lennuohutusteated on järgmised:

a) õhusõidukite lennu ja lennnuliiklusteenindusega seotud teated;

b) õhusõiduki käitajalt või õhusõidukilt edastatavad teated, mis vahetult mõjutavad lendu teostavat õhusõidukit;

c) ilmaga seotud nõuanded, mis on lendu teostava või stardiks valmistuva õhusõiduki jaoks esmatähtsad (edastatakse eraldi või raadiosaatena);

d) muud teated, mis mõjutavad õhusõiduki lendu või stardiks valmistumist.

SERA.14015. Õhk-maa-sides kasutatav keel

a) Õhk-maa-raadiotelefonside toimub inglise keeles või maapealses jaamas tavaliselt kasutatavas keeles.

b) Inglise keelt võib mis tahes õhusõiduki nõudmise korral kasutada kõikides maapealsetes jaamades, mis teenindavad rahvusvahelisi lennuteenuseid osutavaid määratud lennuvälju ja rahvusvahelisi marsruute. ATS-üksus kasutab õhusõidukiga side pidamisel inglise keelt lennuväljadel, mis teenindavad aastas rohkem kui 50 000 rahvusvahelist IFR-lendu, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on konkreetsel juhul sätestanud teisiti. Liikmesriigid, kus käesoleva määruse jõustumise kuupäeval kasutatakse lennuväljadel, mis teenindavad aastas rohkem kui 50 000 rahvusvahelist lendu, ATS-üksuse ja õhusõiduki vahelises sides lisaks inglise keelele ka mõnda muud keelt, võivad otsustada inglise keele kasutamise nõuet mitte kohaldada, ning teavitavad sellest komisjoni. Sel juhul peavad asjaomased liikmesriigid hiljemalt 31. detsembriks 2017 läbi viima uuringu, milles käsitletakse võimalust kehtestada nõue, mille kohaselt asjaomasel lennuväljal tuleks ATS-üksuste ja õhusõidukite vahel peetavas sides kasutada inglise keelt, et vältida kasutusel oleva raja loata hõivamist või muid ohutusriske ja võtta samal ajal arvesse nii liidu kui ka siseriiklike õigusaktide kohaldatavaid sätteid keele kasutamise kohta. Uuringu tulemused avalikustatakse ja selle põhjal tehtud järeldused edastatakse ametile ja komisjonile.

c) Keel(ed), mida asjaomases maapealses jaamas kasutatakse, on avaldatud lennundusteabe kogumikus ja muudes asjaomaste jaamadega seotud aeronavigatsioonialast teavet kajastavates väljaannetes.

SERA.14020. Sõnade hääldamine raadiotelefoni teel

Raadiotelefonsides kasutatakse pärisnimede, teenuselühendite ja keerulise õigekirjaga sõnade edastamiseks tabelis S14-2 esitatud tähestikku.

Tabel S14-2

Raadiotelefonside tähestik

Täht	Sõna	Ligikaudne hääldus (ladina tähestik)
A	ALFA	ALL-FA
B	Bravo	BRA-VO
C	Charlie	TŠAA-LI
D	Delta	DELL-TA
E	Echo	EKK-O

▼M2

Täht	Sõna	Ligikaudne hääldus (ladina tähestik)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO-TELL
I	India	IN-DI-A
J	Juliett	DŽU-LI-ETT
K	Kilo	KI-LO
L	Lima	LI-MA
M	Mike	MAIK
N	November	NO-VEM-BER
O	Oscar	OS-KAR
P	Papa	PA-PA
Q	Quebec	KE-BEK
R	Romeo	RO-ME-O
S	Sierra	SI-ERRA
T	Tango	TAN-GO
U	Uniform	JU-NI-FORM
V	Victor	VIK-TOR
W	Whiskey	WIS-KI
X	X-ray	EKS-REI
Y	Yankee	JEN-KKI
Z	Zulu	ZUU-LUU

Ligikaudne hääldus ladina tähestikus, rõhulised silbid on alla joonitud.

SERA.14025. Muude ATS-marsruutide kui standardsete väljumis- ja saabumismarsruutide kindlaksmääramise põhimõtted

a) ATS-marsruudi sideteated

1) Kõneside puhul hääldatakse teate põhitähte nii, nagu tabelis S14-2 esitatud tähestikus on ette nähtud.

2) Kui kasutatakse eesliiteid K, U või S, hääldatakse neid kõneside puhul järgmiselt:

i) *K* – KOPTER

ii) *U* – UPPER

iii) *S* – SUPERSONIC

b) Sõna „kopter” hääldatakse nii, nagu ingliskeelset sõna „helicopter” ning sõnu „upper” ja „supersonic” nii, nagu neid hääldatakse inglise keeles.

▼M2

SERA.14026. Olulised punktid

Üldjuhul kasutatakse kõnesides selliste oluliste punktide puhul, mis on määratud raadionavigatsiooniseadmete asukoha abil, tavakeeles kasutusel olevat nime, ja nende oluliste punktide puhul, mis ei ole määratud raadionavigatsiooniseadmete asukoha abil, kordumatut viietähelist hääldatavat nimekoodi. Kui raadionavigatsiooniseadmete asukoha abil määratud oluliste punktide puhul tavakeelset nime ei kasutata, asendatakse see kodeeritud teatega, mille hääldamiseks kõneside ajal kasutatakse raadioside tähestikku.

SERA.14030. Standardse instrumentaalväljumis- ja instrumentaalsaabumismarsruudi teade

Kõnesides kasutatakse standardse instrumentaalväljumis- ja instrumentaalsaabumismarsruudi edastamiseks tavakeelset teadet.

SERA.14035. Numbrite edastamine raadiotelefonsides

a) Numbrite edastamine

1) Õhusõiduki kutsungi, kursi, raja, tuulesuuna ja kiirusega seotud numbrite edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval.

i) Lennutasandite puhul edastatakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui lennutasandit käsitlev teave koosneb täissajalistest.

ii) Kõrgusemõõturi näidu edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud näidu 1 000 hPa korral, mis loetakse „ÜKS TUHAT” (*„ONE THOUSAND”*).

iii) Transpondri koodi edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui transpondri kood koosneb vaid täistuhandetest; sel juhul loetakse tuhandeliste number ja lisatakse sõna „TUHAT” (*„THOUSAND”*).

2) Muu kui alapunkti a alapunktis 1 kirjeldatud teabe edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui number koosneb vaid täissadadest ja -tuhandetest; sel juhul loetakse sajaliste või tuhandeliste number ja lisatakse vastavalt vajadusele sõna „SADA” (*„HUNDRED”*) või „TUHAT” (*„THOUSAND”*). Tuhandete ja täissadade kombinatsiooni edastamisel loetakse tuhandeliste numbrid ükshaaval ja lisatakse sõna „TUHAT” (*„THOUSAND”*); seejärel edastatakse sadade numbrid ja lisatakse sõna „SADA” (*„HUNDRED”*).

3) Kui tekib vajadus täpsustada täistuhandetena ja/või -sadadena edastatud numbrit, loetakse asjaomase numbri edastamisel kõik arvud eraldi.

4) Kui objekti suhtelist peilingut või kokkupõrkeohtu käsitlevat teavet edastatakse 12 tunni süsteemis, loetakse numbrid koos, näites „KELL KÜMME” („*TEN O'CLOCK*”) või „KELL ÜKSTEIST” (*„ELEVEN O'CLOCK”*).

5) Komakohta sisaldavad numbrid edastatakse kooskõlas alapunkti a alapunktiga 1, kusjuures asjakohases järjestuses esinevad komakohad eraldatakse sõnaga „KOMA” (*„DECIMAL”*).

6) Ülikõrgsagedusega (VHF) raadiotelefonsides kasutatakse edastatava kanali kindlakstegemiseks kõiki kuut arvnäitajat, välja arvatud juhul, kui nii viies kui ka kuues arv on null; sel juhul kasutatakse ainult esimest nelja arvu.

▼M2

SERA.14040. Numbrite hääldamine

Kui sides kasutatakse inglise keelt, tuleb numbrite edastamisel järgida tabelis S14-3 esitatud häälдust:

Tabel S14-3

Elemendi numbri või numbri esitamine	Hääldus
0	ZIIROU
1	VAN
2	TUU
3	TRII
4	FOOR või FOW-ER
5	FAIV
6	SIKS
7	SEV-EN
8	EIT
9	NAIN-ER
10	TEN
11	I-LEVEN
12	TVELF
Decimal	DE-SSI MAL
Hundred	HAND-RED
Thousand	TAU-SEND

SERA.14045. Edastamise meetod

a) Teated edastatakse lühidalt tavapärasel vestlustoonil.

b) Raadiotelefonsides kasutatakse vastavalt vajadusele järgmisi sõnu ja väljendeid, mille tähendus on esitatud tabelis S14-4:

Tabel S14-4

Lause	Tähendus
KINNITA (*ACKNOWLDGE*)	Kinnita, et oled teate või korralduse vastu võtnud ja sellest aru saanud
JAH/SOBIB (*AFFIRM*)	Jaatav vastus
LUBATUD (*APPROVED*)	Kavandatav tegevus on heaks kiidetud
VAHE (*BREAK*)	Paigutatakse sõnumi eri osade vahele
VAHE VAHE (*BREAK BREAK*)	Kasutatakse keerulises lennuliiklusolukorras kahele eri õhusõidukile antavate korralduste vahel
CANCEL (*TÜHISTA*)	Tühistan eelnevalt antud loa

▼**M2**

Lause	Tähendus
CHECK (*KONTROLLI*)	Kontrolli süsteemi või protseduuri
LUBAN/LUBATUD (*CLEARED*)	Luban tegutseda kindlaksmääratud tingimuste kohaselt
KINNITA (*CONFIRM*)	Kinnita, et oled/olen *(loa, juhendi/juhise, meetme, teabe)* õigesti vastu võtnud
VÕTA ÜHENDUST (*CONTACT)*	Loo side …
ÕIGE (*CORRECT)*	Oled õigesti aru saanud
PARANDAN (*CORRECTION*)	Parandan teatesse sattunud vea, õige on …
ÄRA ARVESTA (*DISREGARD*)	Ära pööra eelnenud teatele tähelepanu
KUIDAS KUULED (*HOW DO YOU READ*)	Milline on minu kuuldavus? (vt punkt SERA.14070 alapunkt c)
ÜTLEN UUESTI (*I SAY AGAIN*)	Ütlen uuesti selgitamiseks või rõhutamiseks
SÄILITA (*MAINTAIN*)	Jätka vastavalt kindlaksmääratud tingimustele või otseses tähenduses
KUULA (*MONITOR*)	Kuula sagedusel …
VALE (*NEGATIVE*)	Ei *või* luba ei anta *või* vale *või* ei ole võimalik
KUULDEL (*OVER*)	Teade on lõppenud, oodatakse vastust
LÕPP (*OUT*)	Side on lõppenud ja vastust ei oodata
LOE TAGASI (*READ BACK*)	Loe tagasi kogu teade või osa sellest nii, nagu sa selle vastu võtsid
MUUDATUS (*RECLEARED*)	Viimases loas on tehtud muudatus, mis muudab kogu teate või osa sellest
TEATA (*REPORT*)	Anna järgnev teade …
LUBAGE (*REQUEST*)	Tahan teada saada … *või* tahan …
SELGE (*ROGER*)	Olen viimase teate vastu võtnud
ÜTLE UUESTI (*SAY AGAIN*)	Korda uuesti kogu teade või osa sellest
RÄÄGI AEGLASEMALT (*SPEAK SLOWER*)	Vähenda rääkimiskiirust
OLE KUULDEL (*STANDBY*)	Oota, kuni kutsun
EI OLE VÕIMALIK (*UNABLE*)	Ei ole võimalik täita esitatud soovi, korraldust või luba

▼M2

Lause	Tähendus
TÄIDAN (*WILCO*)	*(lühend väljendist „will comply”)* Sain korraldusest aru ja täidan seda
SÕNAD KAKS KORDA (*WORDS TWICE*)	a) *palvena:* side kuuldavus on halb, edastage iga sõna kaks korda; b) *teatena:* kuna side on halb, edastan iga sõna kaks korda

SERA.14050. Õhusõiduki raaditelefonside kutsung

a) Täiskutsungid

Õhusõiduki raadiotelefonside kutsungid liigitatakse järgmiselt:

1) A-tüüp – õhusõiduki registreerimistunnus või

2) B-tüüp – lennuettevõtja raadiotelefonkood, millele järgnevad õhusõiduki registreerimistunnuse neli viimast tähte;

3) C-tüüp – lennuettevõtja raadiotelefonkood, millele järgneb lennu number.

b) Lühikutsungid

Punktis a esitatud õhusõiduki raadiotelefonside kutsungeid, välja arvatud C-tüüpi kutsungid, võib lühendada punkti SERA.14055 alapunktis c kirjeldatud juhtudel. Lühikutsungi vorm peab olema järgmine:

(1) A-tüüp – registreerimistunnuse esimene tähemärk ja vähemalt kutsungi viimased kaks tähemärki;

(2) B-tüüp – õhusõiduki käitaja kutsung, millele järgnevad vähemalt kutsungi kaks viimast tähemärki;

(3) C-tüüp – lühendit ei kasutata.

SERA.14055. Raadiotelefonside protseduurid

a) Õhusõiduki meeskond ei tohi lennu ajal muuta oma raaditelefonside kutsungi tüüpi, välja arvatud juhul, kui ATC-üksus palub seda lennuohutuse huvides ajutiselt teha. Õhusõiduki stardi, lõpplähenemise viimase etapi või õhusõiduki maandumisest kuni selle täieliku peatumiseni kuluva aja jooksul ei peeta õhusõidukiga raadiotelefonsidet, välja arvatud ohutuspõhjustel.

b) Raadiotelefonside alustamine

1) Raadiotelefonsidet alustatakse alati täiskutsungiga. Õhusõiduki meeskond alustab raadiotelefonsidet kutsutava jaama koodiga, millele järgneb kutsuja jaama kood.

2) Eespool kirjeldatud kutsungile vastamiseks edastatakse kutsuja jaama kutsung, millele järgneb vastava jaama kutsung, mis tähendab kutset raadiotelefonside jätkamiseks kutsuja jaamaga. Kui teateid vahetatakse ühe ATS-üksusega, võib asjaomase ATS-üksuse kutsungi välja jätta, kui pädev asutus on selleks loa andnud.

▼M2

3) Side algab kutsungi saatmise ja vastuse saamisega, välja arvatud juhul, kui kutsuja on veendunud, et kutsutav jaam on kutsungi kätte saanud; sel juhul võib kutsuv jaam edastada teate kutsutava jaama vastust ära ootamata.

c) Raadiotelefonside jätkamine

1) Punkti SERA.14050 alapunkti b kohaseid raadiotelefonside lühikutsungeid võib kasutada alles pärast seda, kui on loodud nõuetekohane side ja puudub segiajamise oht. Õhusõiduki meeskond kasutab kutsungi lühivarianti alles siis, kui lennuliiklussidejaam on seda esimesena teinud.

2) Lennujuhid kasutavad ATC-lubade andmisel ning õhusõiduki meeskonnad kõnealuste lubade tagasilugemisel alati selle õhusõiduki kutsungit, millele luba anti. Muudel juhtudel on pärast kontakti loomist lubatud jätkata pidevat kahepoolset sidet kuni kontakti lõppemiseni tunnust või kutsungit kasutamata.

SERA.14060. VHF-teadete edastamine

a) Asjaomane ATS-üksus soovitab õhusõiduki meeskonnal lülituda kokkulepitud korra kohaselt ühelt raadiosageduselt teisele. Kui sellist soovitust ei ole antud, teavitab õhusõiduki meeskond ATS-üksust sellest enne sageduse muutmist.

b) VHF-sagedusel esmakontakti luues või VHF-sagedusalast lahkudes peab õhusõiduki meeskond edastama teabe, mille on ette näinud ANSP, kes vastutab lennuliiklusteenuste osutamise eest ja on pädeva asutuse poolt heaks kiidetud.

SERA.14065. Raadiotelefonside protseduurid õhk-maa-kõneside kanali ümberlülitamiseks

a) Kui lennuliiklusteenuste osutamise eest vastutav ja pädeva asutuse poolt heaks kiidetud ANSP ei ole teisiti ette näinud, peab pärast õhk-maa-kõneside kanali ümberlülitamist ATS-üksusele tehtav esmaväljakutse sisaldama järgmisi elemente:

1) kutsutava ATS-üksuse kood;

2) kutsung ja raske keerisjälje kategooriasse kuuluva õhusõiduki puhul sõna „raske” („*heavy*”) või „super” („*super*”), kui pädev asutus on õhusõiduki nii määratlenud;

3) lennutasand, sh ülelennutasand ja lubatud lennutasandid, kui asjaomane õhusõiduk ei jätka lendu lubatud tasandil;

4) kiirus, kui ATC on selle ette näinud, ja

5) lennuliiklusteenuste osutamise eest vastutava ANSP nõutavad täiendavad lisaelemendid, mille on heaks kiitnud pädev asutus.

b) Piloodid annavad teavet lennutasandi kohta, ümardatuna kõrgusemõõturi rõhuskaalal lähima 30 m või 100 jalani.

c) Esmaväljakutse lähilennujuhtimisüksusele

Kui õhusõiduki meeskonnale osutatakse lähilennujuhtimisteenust, peab esmaväljakutse sisaldama järgmist:

1) kutsutava ATS-üksuse kood;

2) kutsung ja raske keerisjälje kategooriasse kuuluva õhusõiduki puhul sõna „raske” („*heavy*”) või „super” („*super*”), kui pädev asutus on õhusõiduki nii määratlenud;

▼M2

3) asukoht ja

4) lennuliiklusteenuste osutamise eest vastutava ANSP nõutavad lisaelemendid, mille on heaks kiitnud pädev asutus.

SERA.14070. Raadiotelefonside kontrolli protseduurid

a) Raadiotelefonside kontrolli tehakse järgmiselt:

1) kutsutava jaama tunnus;

2) kutsuva jaama tunnus;

3) sõna „SIDEKONTROLL” („*RADIO CHECK*”);

4) kasutatav sagedus.

b) Raadiotelefonside kontrollile vastatakse järgmiselt:

1) kutsunud jaama tunnus;

2) kutsele vastava jaama tunnus;

3) teade raadiotelefonside kontrolli algatanud jaama kuuldavuse kohta.

c) Raadioside kontrolli puhul kasutatakse järgmist kuuldavusskaalat:

Kuuldavusskaala

1) *üks* – ei saa aru (*unreadable*);

2) *kaks* – vaevu kuuldav (*readable now and then*);

3) *kolm* – kuulen halvasti (*readable but with difficulty*)

4) *neli* – kuulen hästi (*readable)*;

5) *viis* – kuulen väga hästi (*perfectly readable*).

SERA.14075. Teadete vahetamine

a) Teated on lühikesed ja ühemõttelised, võimaluse korral kasutatakse tüüpsõnu.

1) Õhusõidukilt edastatud teate puhul peab teate kättesaamise kinnitus sisaldama asjaomase õhusõiduki kutsungit.

2) Teate kättesaamise kinnitus, mille ATS-üksus edastab õhusõidukile, peab sisaldama asjaomase õhusõiduki kutsungit, millele vajaduse korral järgneb ATS-üksuse kutsung.

b) Side lõpetamine

Raadiotelefonside lõpetab kas teateid vastu võttev ATS-üksus või õhusõiduk, mis kasutab selleks oma kutsungit.

c) Parandused ja kordamised

1) Kui teates on tehtud viga, öeldakse sõna „PARANDAN” (*„CORRECTION”*) ja korratakse viimast õiget sõna või sõnade rühma, seejärel edastatakse parandatud tekstiosa.

2) Kui on parem korrata kogu teadet, kasutatakse enne õige teksti teistkordset edastamist sõnu „PARANDAN, ÜTLEN UUESTI” („*CORRECTION, I SAY AGAIN*”).

3) Kui vastuvõtja ei ole kindel, et ta on teate õigel kujul vastu võtnud, peab ta nõudma kogu teate või selle mõne osa kordamist.

▼M2

4) Kui nõutakse kogu teate kordamist, kasutatakse sõnu „ÜTLE UUESTI” (*„SAY AGAIN”*). Kui soovitakse, et teate mingit osa korrataks, kasutatakse järgmisi väljendeid: „ÜTLE UUESTI KÕIK ENNE” („*SAY AGAIN BEFORE*”) (esimene õigesti vastuvõetud sõna) või „ÜTLE UUESTI” („*SAY AGAIN*”) (sõna enne arusaamatut osa) „JA” („*TO*”) (sõna pärast arusaamatut osa) „VAHEL” või „ÜTLE UUESTI KÕIK PÄRAST” („*SAY AGAIN ALL AFTER*”) (viimane õigesti vastuvõetud sõna).

d) Kui teate edastaja avastab tagasiloetud kinnituses vea, peab ta ütlema: „VALE, ÜTLEN UUESTI” („*NEGATIVE, I SAY AGAIN*”), mille järel ta peab ütlema uuesti õige variandi.

SERA.14080. Sidevalve/sidepidamisajad

a) Lennu ajal peab õhusõiduk säilitama pädeva asutuse nõuete kohase pideva sidevalve, mille võib lõpetada alles pärast vastava teate saatmist asjaomasele ATS-üksusele, välja arvatud ohutuspõhjustel.

1) Õhusõiduk, mis teostab suurte veekogude või kindlaksmääratud alade kohal lende, mille puhul on nõutav avariimajakas (ELT), peab säilitama pideva kuulamisvalve VHF-avariisagedusel 121,5 MHz, välja arvatud sel ajal, kui asjaomane õhusõiduk peab sidet muul VHF-sagedusel või kui õhusõiduki varustusest või meeskonna koosseisust tingituna ei ole võimalik olla samaaegselt kuulamisvalves kahel VHF-sagedusel.

2) Õhusõiduk, mis lendab sellistes piirkondades või marsruutidel, kus võib esineda õhusõiduki lendu sekkumist tunnistamise eesmärgil või muid ohtlikke olukordi, peab säilitama pideva kuulamisvalve VHF-avariisagedusel 121,5 MHz, kui pädev asutus on kehtestanud sellekohase nõude.

b) Lennuliiklussidejaam, kuhu on paigaldatud VHF-avariisageduskanal 121,5 MHz, peab säilitama kanali pideva kuulamisvalve kogu jaama tööaja jooksul. Kui ühes paigas asub kaks sellist jaama, peab eespool kirjeldatud nõuet järgima üks avariisageduskanali 121,5 MHz pidevat kuulamisvalvet säilitav jaam.

c) Kui õhusõiduki meeskond või ATS-üksus on mingil põhjusel sunnitud katkestama töö VHF-sagedusel, tuleb sellest teatada teistele jaamadele, edastades samas ka jaama töö taastumise oletatava aja. Jaama töö taastumisel tuleb sellest teatada teistele asjaomastele jaamadele. Kui jaama tööd ei ole võimalik algselt kindlaksmääratud ajaks taastada, tuleb võimaluse korral algselt kindlaksmääratud ajal või sellele võimalikult lähedasel ajal teatada teistele jaamadele töö taastumise uus aeg.

SERA.14085. Tagasisideta edastamine

a) Kui õhusõiduki meeskond ei suuda mitte ühegi kättesaadava vahendi abil talle määratud kanalil, varem kasutatud kanalil ega asjaomasel marsruudil kasutataval mis tahes muul kanalil sidet luua ning asjaomase ATS-üksusega, teiste ATS-üksustega või teiste õhusõidukitega ühendust saada, peab ta edastama talle määratud kanali(te)l kaks korda oma teate, mida alustatakse sõnadega „EDASTAN TAGASISIDETA” („*TRANSMITTING BLIND*”) ning mis vajaduse korral sisaldab selle jaama või nende jaamade kutsungit, millele teade on adresseeritud.

b) Kui õhusõiduki meeskond ei suuda vastuvõtuhäirete tõttu sidet luua, peab ta määratud aegadel või teatud piirkonnas kasutusel oleval sagedusel edastama oma teate, mida alustatakse sõnadega „EDASTAN TAGASISIDETA VASTUVÕTUHÄIRETE TÕTTU” („*TRANSMITTING BLIND DUE RECEIVER FAILURE*”). Õhusõiduki meeskond peab tegema järgmist:

1) edastama oma teate ja kordama seda täies pikkuses;

2) teatama järgmise arvatava edastusaja;

▼M2

3) kui õhusõiduki meeskonnale osutatakse lennuliiklusteenust, peab ta teatama õhusõiduki kapteni tegutsemisotsusest seoses lennu jätkamisega.

SERA.14087. Side vahendamine maalt õhusõidukile

a) Kui ATS-üksus ei saa õhusõidukiga ühendust sagedustel, millel õhusõiduk peaks olema kuuldel, peab ta tegema järgmist:

1) paluma teisi ATS-üksusi, et need kutsuksid õhusõidukit ja vahendaksid vajaduse korral asjakohast liiklusteadet, ja

2) paluma piirkonnas olevat teist õhusõidukit, et see kutsuks asjaomast õhusõidukit ja vahendaks vajaduse korral asjakohast liiklusteadet.

b) Alapunkti a kohaldatakse ka järgmistel juhtudel:

1) asjaomase ATS-üksuse nõudmise korral;

2) kui õhusõiduk ei ole teatava aja jooksul edastanud kavandatud teadet ning oletatakse, et on tekkinud sidehäired.

SERA.14090. Side eriprotseduurid

a) Sõidukite liikumine

Sõidukite (v.a puksiirtraktorid) liikumise kohta manööverdusalal kasutatakse samu väljendeid, mis õhusõidukite liikumise kohta, välja arvatud seoses ruleerimisega, kus sõidukite puhul asendatakse sõna „SUUNDU” („PROCEED”) sõnaga „RULEERI” („TAXI”).

b) Lennuliikluse nõustamisteenus

Lennuliikluse nõustamisteenus ei väljasta lube, vaid annab nõu ning õhusõiduki meeskonnale marsruuti või toimingut välja pakkudes peab teenuseosutaja kasutama sõna „soovitav”.

c) Raske keerisjälje kategooria

1) Raske keerisjälje kategooriasse liigitatud õhusõiduki puhul lisatakse kõnealuse õhusõiduki meeskonna ja ATS-üksuse vahelise raadiotelefonside esmasel loomisel õhusõiduki kutsungile sõna „raske” („*heavy*”).

2) Sellise konkreetse õhusõiduki puhul, mille pädev asutus on määratlenud raske keerisjälje kategooriasse kuuluva õhusõidukina, lisatakse õhusõiduki meeskonna ja ATS-üksuse vahelise raadiotelefonside esmasel loomisel õhusõiduki kutsungi järele sõna „super”.

d) Ilmastikust põhjustatud ümbersuunamisega seotud protseduurid

ATC-üksusega sidet alustades võib piloot taotleda kiirvastust, edastades teate „VAJALIK ILMASTIKUST PÕHJUSTATUD ÜMBERSUUNAMINE” („*WEATHER DEVIATION REQUIRED*”), millega nõutakse eesõigust sageduse kasutamiseks ja ATC-üksuselt vastuse saamiseks. Vajaduse korral alustab piloot sidet kiirteatega „PAN PAN” (mida eelistatavalt öeldakse kolm korda).

▼M2

SERA.14095. Raadiotelefonside protseduurid häda- ja sundolukorras

a) Üldnõuded

1) Häda- ja sundolukorra raaditelefonside hõlmab kõiki vastavalt kas häda- või sundolukorraga seotud raadiotelefonside teateid. Häda- ja sundolukorra tingimused on määratletud järgmiselt:

i) hädaolukord: olukord, kus on olemas tõsine ja vahetu oht õhusõidukile ja selle pardal viibivatele inimestele ning on vajadus saada vahetut abi;

ii) sundolukord: olukord, mis on seotud õhusõiduki või muu liiklusvahendi, neis viibivate või muus paigas märgatud inimeste ohutusega, kuid mis ei nõua vahetuid abistamismeetmeid.

2) Hädaolukorraga seotud raadiotelefonside alustamisel kasutatakse hädaolukorra signaali „MAYDAY” ning sundolukorraga seotud side alustamisel sundolukorra signaali „PAN PAN”. Häda- ja sundolukorraga seotud edaspidise side alguses on lubatud kasutada raadiotelefonside hädaolukorra ja sundolukorra signaali.

3) Häda- või sundolukorras olevatele õhusõidukitele edastatavad teated peavad olema arvult, mahult ja sisult võimalikult piiratud, pidades silmas hetkeolukorda.

4) Kui ATS-üksuselt, millele õhusõiduki meeskond teatab häda- või sundolukorrast, vastust ei saada, peavad abi osutama teised ATS-üksused vastavalt alapunkti b alapunktile 2 ja alapunkti b alapunktile 3.

5) Häda- või sundolukorra raadiotelefonsidet tuleb tavaliselt säilitada sagedusel, millel on edastatud häda- või sundolukorra teade senikaua, kuni parema abi saamiseks on otstarbekas minna üle teisele sagedusele.

6) Häda- ja sundolukorra side puhul kehtib üldine nõue, et teated tuleb edastada aeglaselt ja iga sõna selgelt hääldades, et hõlbustada teate üleskirjutamist.

b) Raadiotelefonside hädaolukorras

1) Hädaolukorras õhusõiduki tegevus

Lisaks sellele, et enne hädaolukorra teadet edastatakse alapunkti a alapunkti 2 kohane raadiotelefonside hädaolukorra märguanne MAYDAY, mida eelistatavalt öeldakse kolm korda, peab hädaolukorrast teatanud õhusõiduki meeskonna edastatud hädaolukorrateade vastama järgmistele nõuetele:

i) teade tuleb saata õhk-maa-raadioside sagedusel, mida hetkel kasutatakse;

ii) see peab sisaldama vastavalt vajadusele võimalikult palju alljärgnevaid elemente, mis esitatakse selgesti hääldatuna ja võimaluse korral allpool esitatud järjestuses:

A) kutsutava ATS-üksuse kutsung (kui aeg ja asjaolud seda võimaldavad);

B) õhusõiduki tunnus;

C) hädaolukorra laad;

D) õhusõiduki kapteni tegutsemisotsus;

E) täpne asukoht, lennutasand ja kurss.

▼M2

2) Sellise ATS-üksuse tegevus, kellele hädaolukorra märguanne on adresseeritud või kes esimesena kinnitab hädaolukorra märguande vastuvõttu

ATS-üksus, kellele hädaolukorda sattunud õhusõiduk on adresseerinud hädaolukorra märguande või kes esimesena kinnitab hädaolukorra märguande vastuvõttu, peab tegema järgmist:

i) viivitamata teatama hädaolukorra märguande vastuvõtmisest;

ii) pidama hädaolukorras õhusõidukiga sidet või andma sellekohase vastutuse konkreetselt ja selgelt üle mõnele teisele üksusele ning teavitama üleandmisest asjaomast õhusõidukit ja

iii) võtma viivitamata meetmeid selle tagamiseks, et kogu vajalik teave tehakse võimalikult kiiresti kättesaadavaks:

A) asjaomasele ATS-üksustele;

B) asjaomase õhusõiduki käitajale või selle esindajale varem kokkulepitud korra kohaselt;

iv) hoiatama vastavalt vajadusele teisi ATS-üksusi, et vältida liiklusteadete edastamist hädaolukorras õhusõidukiga peetava side sagedusel.

3) Raadiovaikuse kehtestamine

i) Hädaolukorras õhusõidukil või hädaolukorras õhusõidukiga raadiosidet pidaval ATS-üksusel on õigus nõuda raadiovaikust kas kõikidelt asjaomases piirkonnas asuvatelt mobiilsidejaamadelt või jaamalt, mis sekkub raadiosidesse hädaolukorras. Hädaolukorras õhusõiduk või hädaolukorras õhusõidukiga raadiosidet pidav ATS-üksus edastab asjaomase teate vastavalt vajadusele kas kõikidele raadiojaamadele või ainult ühele jaamale. Mõlemal juhul kasutab ta järgmist kutset:

A) „LÕPETAGE TEATEEDASTUSED” (*„STOP TRANSMITTING”*);

B) hädaolukorra raadioside märguanne *„MAYDAY”*.

ii) Punkti b alapunkti 3 alapunktis i nimetatud märguandeid võivad kasutada vaid hädaolukorras olev õhusõiduk ja hädaolukorra raadiosidet pidav ATS-üksus.

4) Teiste ATS-üksuste/õhusõidukite tegevus

i) Hädaolukorra sidel on eesõigus kogu muu raadioside suhtes ning hädaolukorra sidest teadlik jaam võib antud sagedusel töötada vaid järgmistel juhtudel:

A) hädaolukord on tühistatud või hädaolukorra raadioside on lõppenud;

B) hädaolukorra raadioside on üle viidud teisele sagedusele;

C) hädaolukorra sidet pidav ATS-üksus annab selleks loa;

D) see võib antud olukorras osutuda vajalikuks.

ii) Hädaolukorra raadiosidest teadlik ATS-üksus või õhusõiduk, mis ise ei saa hädaolukorras õhusõidukile abi osutada, peab olema kuuldel, kuni abi saamine on selgunud.

5) Hädaolukorra side ja raadiovaikuse lõpetamine

i) Kui õhusõiduk ei ole enam hädaolukorras, peab ta edastama teate, mis tühistab hädaolukorra.

▼M2

ii) Kui hädaolukorra sidet pidav ATS-üksus saab teate, et hädaolukord on lõppenud, peab ta rakendama vahetuid meetmeid selle tagamiseks, et kõnealune teade edastatakse võimalikult kiiresti:

A) asjaomasele ATS-üksusele;

B) asjaomase õhusõiduki käitajale või selle esindajale varem kokkulepitud korra kohaselt.

iii) Hädaolukorra side ja raadiovaikuse lõpetamiseks edastatakse sagedusel (või sagedustel), millel hädaolukorra sidet peeti, teade, mis sisaldab väljendit: „HÄDAOLUKORRA SIDE ON LÕPPENUD” (*„DISTRESS TRAFFIC ENDED”*). Selle teate võib edastada vaid hädaolukorra sidet pidanud ATS-üksus, kui ta on saanud alapunkti b alapunkti 5 alapunktis i märgitud teate või kui pädev asutus on teda selleks volitanud.

c) Raadiotelefonside sundolukorras

1) Sundolukorrast teatanud õhusõiduki tegevus, v.a alapunkti c alapunktis 4 osutatud juhud

Lisaks sellele, et enne sundolukorra teadet edastatakse alapunkti a alapunkti 2 kohane raadiotelefonside kiirteate märguanne „PAN PAN”, mida eelistatavalt öeldakse kolm korda, kusjuures iga sõna häälдatakse nii nagu prantsuskeelset sõna „*panne*”, peab sundolukorrast teatanud õhusõiduki meeskonna edastatud sundolukorra teade vastama järgmistele nõuetele:

i) teade tuleb saata õhk-maa-raadioside sagedusel, mida hetkel kasutatakse;

ii) teade peab sisaldama vastavalt vajadusele võimalikult palju alljärgnevaid elemente, mis esitatakse selgesti hääldatuna ja võimaluse korral allpool esitatud järjestuses:

A) ATS-üksuse nimi, kellele teade on adresseeritud;

B) õhusõiduki tunnus;

C) sundolukorra kirjeldus;

D) õhusõiduki kapteni tegutsemisotsus;

E) täpne asukoht, lennutasand ja kurss;

F) muu vajalik teave.

2) Sellise ATS-üksuse tegevus, kellele sundolukorra teade on adresseeritud või kes esimesena kinnitab sundolukorra teate vastuvõttu

ATS-üksus, kellele sundolukorrast teatanud õhusõiduk teate on adresseerinud või kes esimesena kinnitab sundolukorra teate vastuvõttu, peab tegema järgmist:

i) kinnitama sundolukorra teate vastuvõttu;

ii) võtma viivitamata meetmeid selle tagamiseks, et kogu vajalik teave tehakse võimalikult kiiresti kättesaadavaks:

A) asjaomasele ATS-üksusele;

B) asjaomase õhusõiduki käitajale või selle esindajale varem kokkulepitud korra kohaselt;

iii) vajaduse korral pidama sidet.

▼M2

3) Teiste ATS-üksuste/õhusõidukite tegevus

Sundolukorra sidel on eesõigus muu raadioside suhtes, välja arvatud hädaolukorra side, ning kõik teised ATS-üksused/õhusõidukid peavad vältima sellesse sekkumist.

4) Meditsiinilist vedu teostava õhusõiduki tegevus

i) Alapunkti c alapunkti 4 alapunktis ii kirjeldatud märguanne näitab, et sellele järgnev teade on seotud 1949. aasta Genfi konventsioonide ja lisaprotokollide kohast meditsiinilist vedu teostava õhusõidukiga.

ii) Meditsiinilist vedu teostavast õhusõidukist teatamiseks ja selle äratundmiseks peab kiirteate märguandele *„PAN PAN”*, mida eelistatavalt öeldakse kolm korda, kusjuures iga sõna häälda tatakse nii nagu prantsuskeelset sõna „*panne*”, järgnema meditsiinilist vedu tähistav märguanne *„MEDICAL”*, mida hääldatakse nii, nagu prantsuskeelset sõna „*médical*”. Eespool kirjeldatud märguande kasutamine näitab, et järgnev teade on seotud kaitsealuse meditsiinilise veoga.

Teade peab sisaldama järgmisi andmeid:

A) meditsiinilist vedu teostava õhusõiduki kutsung või muu õhusõiduki identifitseerimist võimaldav tunnustatud teave;

B) meditsiinilist vedu teostava õhusõiduki asukoht;

C) meditsiinilist vedu teostavate õhusõidukite arv ja tüüp;

D) kavandatud marsruut;

E) vajaduse korral arvestuslik stardi-, lennu- ja saabumisaeg ning

F) muu teave, nagu lennukõrgus, kuuldeloleku sagedused, kasutatav keel ning sekundaarseireradari režiimid ja koodid.

5) Sellise ATS-üksuse tegevus, kellele meditsiinilise veo teade

Meditsiinilise veo teate vastu võtnud ATS-üksus kohaldab vastavalt vajadusele alapunkti c alapunktide 2 ja 3 sätteid.

▼M4

d) Nagu sätestatud artiklis 4a, kasutatakse VHF-avariisagedust (121,5 MHz) tegelikes hädaolukordades, sealhulgas mis tahes järgmisel juhul:

1) pakkumaks vaba kanalit avarii- või hädaolukorras õhusõiduki ja maapealse jaama vahel, kui tavalisi kanaleid kasutavad teised õhusõidukid;

2) pakkumaks hädaolukorra tekkimisel õhusõiduki ja lennuväljade vahel VHF-teadete kanalit, mida rahvusvaheliste lennuteenuste puhul tavaliselt ei kasutata;

3) pakkumaks tavalist VHF-teadete kanalit kas tsiviil- või sõjalise õhusõiduki ning selle õhusõiduki teeninduse ja maapealsete teeninduste vahel, kes osalevad ühistes otsimis- ja päästeoperatsioonides, enne kui vajaduse korral lülitutakse asjakohasele sagedusele;

4) pakkumaks õhk-maa-õhk-sidet õhusõidukiga, kui õhusõiduki varustuse rikke tõttu ei saa tavalisi kanaleid kasutada;

5) pakkumaks kanalit avariimajakate tööks ja sidepidamiseks päästevahendi ning otsimis- ja päästeoperatsioonides osaleva õhusõiduki vahel;

▼**M4**

6) kui tsiviilõhusõiduki lendu sekkutakse tunnistamise eesmärgil, pakub ühist VHF-kanalit tsiviilõhusõiduki ja tunnistava õhusõiduki vaheliseks või tunnistamist juhtivate üksuste vaheliseks ja tsiviil- või tunnistava õhusõiduki ja lennuliiklusteeninduse üksuste vaheliseks sidepidamiseks.

▼B

1. liide

Märguanded

1. HÄDA- JA SUNDOLUKORRA MÄRGUANDED

1.1. **Üldist**

1.1.1. Olenemata alapunktide 1.2 ja 1.3 sätetest kasutab hädaolukorda sattunud õhusõiduk kõiki tema käsutuses olevaid vahendeid tähelepanu äratamiseks, oma asukohast teatamiseks ning abi kutsumiseks.

▼M2

1.1.2. Häda- ja sundolukorra märguannete telekommunikatsiooniseadmete kaudu edastamise protseduurid peavad olema kooskõlas 14. jaotisega.

▼B

1.2. **Hädaolukorra märguanded**

1.2.1. Järgmised märguanded kas koos või eraldi tähendavad, et on tekkinud tõsine ja vahetu oht ning et palutakse viivitamata abi:

a) raadiotelegraafi või muu sidevahendiga edastatud tähekombinatsioon SOS (.. . — — —. .. morsetähestikus);

b) raadiotelefonis hädaolukorra märguanne, mida tähistab sõna MAYDAY;

c) andmekanali kaudu edastatud hädaolukorra märguanne MAYDAY;

d) ühekaupa väikeste vaheaegadega välja lastavad punased raketid või valguslaengud;

e) langevarjuga laskuv punane rakett;

f) valida transpondril töörežiim A, kood 7700.

1.3. **Sundolukorra märguanded**

1.3.1. Selleks et teatada probleemidest, mis sunnivad õhusõidukit maanduma, kuid mille puhul ei vajata kohe abi, kasutatakse kas koos või eraldi järgmisi märguandeid:

a) õhusõiduki maandumistulede korduv sisse- ja väljalülitamine või

b) õhusõiduki navigatsioonitulede korduv sisse- ja väljalülitamine viisil, mis selgelt erineb vilkuvatest navigatsioonituledest.

1.3.2. Järgmised märguanded kas koos või eraldi tähendavad, et õhusõidukilt soovitakse anda eriti kiire teade vee- või õhusõiduki või muu liiklusvahendi või nendel viibivate või mujal märgatud isikute ohus olemise kohta:

a) raadiotelegraafi või muu sidevahendiga edastatud tähekombinatsioon XXX (—..— —..— —.. — morsetähestikus);

b) raadiotelefonis sõnad PAN, PAN;

c) andmekanali kaudu edastatud signaal PAN, PAN.

2. VISUAALMÄRGUANDED, MIDA KASUTATAKSE LOATA ÕHUSÕIDUKITE HOIATAMISEKS JUHUL, KUI NEED ON SISENEMAS PIIRANGU-, KEELU- VÕI OHUALASSE VÕI LENDAVAD SELLISEL ALAL

▼B

2.1. Visuaalmärguanded, mida antakse piirangu-, keelu- või ohualasse sisenevate või seal lendavate õhusõidukite hoiatamiseks, on järgmised: päeval ja öösel – sari kümnesekundiliste vaheaegadega välja lastavaid rakette, mis lõhkedes paiskavad välja punaseid ja rohelisi tähekesi, mis näitab, et asjaomane loata õhusõiduk lendab piirangu-, keelu- või ohualas või on sinna sisenemas ning et õhusõiduk peab võtma antud olukorrale vastavaid meetmeid.

3. LENNUVÄLJALIIKLUSE MÄRGUANDED

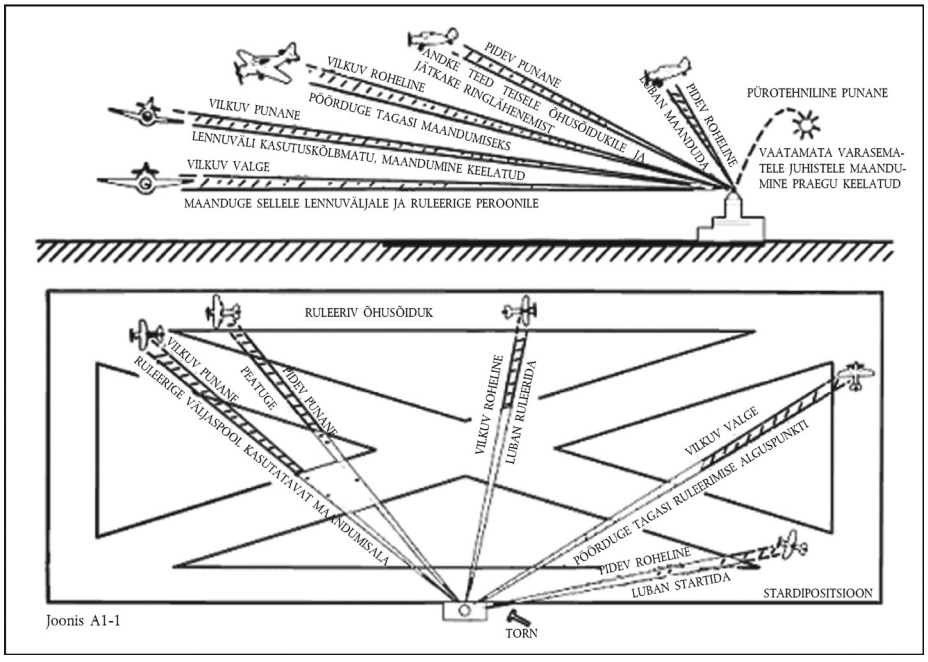
3.1. **Valgussignaalid ja pürotehnilised signaalid**

3.1.1. *Juhised*

Tabel AP 1 - 1

Valgussignaal		Lennujuhtimisüksuse signaal	
		Õhus olev õhusõiduk	Maapinnal olev õhusõiduk
Asjaomasele õhusõidukile edastatav valgussignaal (vt joonis A1-1).	Pidev roheline	Luban maanduda.	Luban startida.
	Pidev punane	Andke teed teisele õhusõidukile ja jätkake ringlähenemist.	Peatuge.
	Vilkuv roheline	Pöörduge tagasi maandumiseks (*).	Luban ruleerida.
	Vilkuv punane	Lennuväli kasutamiskõlbmatu, maandumine keelatud.	Ruleerige väljaspool kasutatavat maandumisala.
	Vilkuv valge	Maanduge sellele lennuväljale ja ruleerige perroonile (*).	Pöörduge tagasi ruleerimise alguspunkti Lennuväljal.
Pürotehniline punane		Vaatamata varasematele juhistele maandumine praegu keelatud.	

(*) Maandumis- ja ruleerimisluba antakse eraldi.



Joonis A1-1

▼B

3.1.2. *Õhusõidukilt antav kinnitus märguande vastuvõtmise kohta*

a) Lennu ajal:

1) päevasel ajal:

— tiibade kallutamine, välja arvatud lähenemise baasosade ajal või lõppjärgus;

2) pimedal ajal:

— õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutamine, maandumistulede puudumise korral navigatsioonitulede kahekordne vilgutamine.

b) Maapinnal:

1) päevasel ajal:

— õhusõiduki kald- või suunatüüride liigutamine;

2) pimedal ajal:

— õhusõiduki maandumistulede kahekordne vilgutamine, maandumistulede puudumise korral navigatsioonitulede kahekordne vilgutamine.

3.2. **Maamärgid**

3.2.1. *Maandumiskeeld*

3.2.1.1. Märguandekohta rõhtsalt asetatud punane ruut, milles on kollane diagonaalrist (joonis A1-2), tähendab, et maandumine on keelatud ning keeld võib olla pikaajaline.



JOONIS A1-2

3.2.2. *Erilise ettevaatuse nõue lähenemisel või maandumisel*

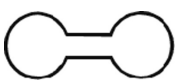
3.2.2.1. Märguandekohale rõhtsalt asetatud punane ruut, milles on üks kollane diagonaal (joonis A1-3), tähendab, et manööverdusala halva seisundi tõttu või mõnel muul põhjusel tuleb nii lähenemisel kui ka maandumisel olla eriti ettevaatlik.



JOONIS A1-3

3.2.3. *Lennuradade ja ruleerimisteede kasutamine*

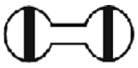
3.2.3.1. Märguandekohale rõhtsalt asetatud valge hantlikujuline märk (joonis A1-4) tähendab, et õhusõiduk peab maandumiseks, startimiseks ja ruleerimiseks kasutama vaid lennuradasid ja ruleerimisteid.



JOONIS A1-4

▼B

3.2.3.2. Märguandekohale rõhtsalt asetatud ja punktis 3.2.3.1 kirjeldatuga sarnane valge hantlikujuline märk, mille kummaski ringikujulises osas on pikiteljega risti must triip (joonis A1-5) tähendab, et õhusõiduk võib maandumiseks ja startimiseks kasutada vaid lennuradasid, kuid muu liiklus võib toimuda väljaspool lennuradu ja ruleerimisteid.



JOONIS A1-5

3.2.4. *Suletud lennurajad ja ruleerimisteed*

▼M2

3.2.4.1. Radadele ja nende osadele rõhtsalt asetatud valged jooned ning ruleerimisteedele või nende osadele rõhtsalt asetatud kollased jooned (joonis A1-6) tähendavad, et nendega märgistatud manööverdusala osa on õhusõidukitele kasutamiseks kõlbmatu.

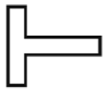
▼B



JOONIS A1-6

3.2.5. *Stardi- ja maandumissuund*

3.2.5.1. Rõhtsalt asetatud valge või oranž T-kujuline märk (joonis A1-7) näitab stardi- ja maandumissuunda nii, et see on paralleelne T-tähe püstosaga ja kulgeb sellega ristuva osa suunas. Öösel peab märk olema valgustatud või ääristatud valgete tuledega.



JOONIS A1-7

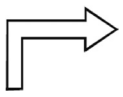
3.2.5.2. Lähilennujuhtimisüksuse asukohta või selle lähedusse püsti asetatud kahekohaline arv (joonis A1-8) näitab manööverdusalal olevale õhusõidukile lähima kümnenda kraadini ümardatud stardi magnetsuunda.



JOONIS A1-8

3.2.6. *Parempoolne liiklus*

3.2.6.1. Märguande kohale või kasutusel oleva lennuraja otsa rõhtsalt asetatud selgelt nähtav paremale suunav nool (joonis A1-9) tähendab, et maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded tuleb teha paremale.



JOONIS A1-9

▼B

3.2.7. *Lennuliiklusteeninduse büroo*

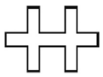
3.2.7.1. Püsti asetatud must C-täht kollasel taustal (joonis A1-10) näitab lennuliiklusteeninduse büroo asukohta.



JOONIS A1-10

3.2.8. *Purilennutegevus*

3.2.8.1. Märguandekohale rõhtsalt asetatud valge kaksikrist (joonis A1-11) tähendab, et lennuväljal harrastatakse purilennutegevust ning et hetkel toimuvad purilennud.



JOONIS A1-11

4. JUHISMÄRGUANDED

4.1. **Märguandja märguanded õhusõidukile**

4.1.1. Märguandja, kes vajaduse korral hoiab end piloodile paremini nähtavaks tegemiseks käes märgutulesid, annab märku, olles pöördunud õhusõiduki poole ja paiknedes järgmiselt:

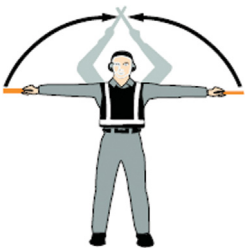
a) jäiga tiivakinnitusega õhusõiduki puhul ees vasakul pool kohas, kus piloot teda kõige paremini näeb, ning

b) kopteri ees kohas, kus piloot teda kõige paremini näeb.

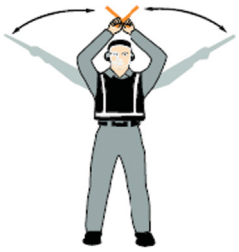
4.1.2. Enne allpool esitatud juhismärguannete kasutamist peab märguandja veenduma, et piirkonnas, kuhu õhusõiduk juhatatakse, puuduvad takistused, millega õhusõiduk punkti SERA.3301 alapunkti a järgides võib kokku põrgata.

	1. **Märguanne tiiva otsa juurest** (*) Parem käsi üles tõstetud, sau ülespoole, vasak käsi allapoole suunatud sauaga liigub keha suunas. (*) See märguanne tiiva otsa juures asuvalt märguandjalt näitab piloodile / saateauto juhile / perroonikorraldajale / tagurdamise korraldajale, et puuduvad takistused õhusõiduki liikumiseks seisuplatsilt/seisuplatsile.
	2. **Ruleerige sellele seisupaigale** Sirged käed tõstetakse üles, sauad on suunatud üles.

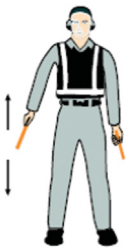
▼B

	3. **Ruleerige järgmise märguandja poole või vastavalt lennujuhi juhistele** Mõlemad käed on üleval. Käed langetatakse õlgade kõrguseni ja sauadega osutatakse järgmise märguandja või ruleerimisala suunas.
	4. **Ruleerige ettepoole** Käed painutatakse küünarnukist ja sauasid liigutatakse rinna kõrgusel üles ja alla.
	5a. **Pöörake vasakule (piloodi poolt vaadatuna)** Parem käsi koos sauaga sirutatakse keha suhtes 90° nurga all paremale, vasaku käega näidatakse märguannet „ruleerige ettepoole”. Mida kiiremini viibatakse, seda järsem on pööre.
	5b. **Pöörake paremale (piloodi poolt vaadatuna)** Vasak käsi koos sauaga sirutatakse keha suhtes 90° nurga all vasakule, parema käega näidatakse märguannet „ruleerige ettepoole”. Mida kiiremini viibatakse, seda järsem on pööre.
	6a. **Seiskamine tavaolukorras** Käed sauadega on sirutatud keha suhtes 90° nurga all külgedele, seejärel tõstetakse käed aeglaselt üles pea kohale ja ristatakse sauad.

▼B

	6b. **Hädaseiskamine** Sirged käed väljasirutatud sauadega tõstetakse hoogsalt pea kohale ja ristatakse sauad.
	7a. **Pidurid peale** Lahtise peopesaga käsi tõstetakse õla kõrgusele. Pärast lennumeeskonnaga silmsideme loomist surutakse sõrmed rusikasse. Asendit **ei tohi** muuta enne, kui lennumeeskond on andnud vastumärguande (ülestõstetud pöial).
	7b. **Pidurid maha** Rusikasse surutud sõrmedega käsi tõstetakse õla kõrgusele. Pärast meeskonnaga silmsideme loomist avatakse peopesa. Asendit **ei tohi** muuta enne, kui lennumeeskond on andnud vastumärguande (ülestõstetud pöial).
	8a. **Seisuklotsid on paigaldatud** Käed tõstetakse sirgelt pea kohale, sauad suunatud sissepoole. Sauad viiakse otsapidi kokku. **Veenduda**, et meeskond on märguandest aru saanud.
	8b. **Seisuklotsid on eemaldatud** Käed tõstetakse sirgelt pea kohale, sauad on suunatud väljapoole. Sauad liiguvad horisontaalselt külgsuunas. Seisuklotse **ei tohi** eemaldada enne lennumeeskonnalt vastava loa saamist.

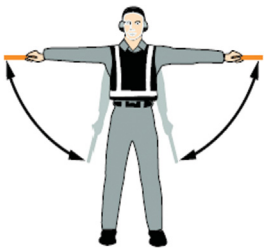
▼B

	9. **Käivitage mootor(id)** Parem käsi koos sauaga tõstetakse pea kõrgusele ja tehakse ringikujulisi liigutusi. Vasak käsi koos sauaga on samal ajal peast kõrgemal ja näitab käivitatava mootori suunas.
	10. **Seisake mootorid** Käsivars tõstetakse keha ette, sau on õla kõrgusel. Saua ja kätt liigutatakse külgsuunas edasi-tagasi vasaku õla juurest parema õla juurde.
	11. **Aeglustage liikumist** Käed lastakse sirgelt alla. Sauadega käsi liigutatakse küünarvarrest üles-alla.
	12. **Vähendage mootori(te) pöördeid näidatud küljel** Käed on all, sauad allapoole suunatud. Paremat või vasakut saua liigutades antakse märku, et vähendada tuleb vastavalt kas *vasak-* või *parempoolse(te)* mootori(te) pöördeid.
	13. **Tagurdage** Käsivarred tõstetakse keha ette ja tehakse ringikujulisi liigutusi ettepoole. Tagurdamise peatamiseks kasutatakse märguannet 6a või 6b.

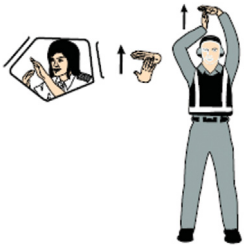
▼B

	14a. **Pöörake tagurdamisel (saba paremale)** Vasak käsi koos sauaga on all küljel, paremat kätt viibutatakse korduvalt püstiasendist rõhtsalt ette.
	14b. **Pöörake tagurdamisel (saba vasakule)** Parem käsi koos sauaga on all küljel, vasakut kätt viibutatakse korduvalt püstiasendist rõhtsalt ette.
	15. **Kinnitan / kõik on korras** (*) Parem käsivars tõstetakse koos saua (või tõstetud pöidlaga) pea kõrgusele. Vasak käsivars on all külje vastas. (*) Seda märguannet kasutatakse ka tehniliste/teeninduslike märguannete puhul.
	16. **Ripplend** (*) Sauadega käed sirutatakse 90° nurga all külgedele. (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	17. **Liikuge ülespoole** (*) Käed sauadega sirutatakse keha suhtes 90° nurga all külgedele, peopesad pööratakse ülespoole. Sellest asendist viibutatakse käsi ülespoole. Liigutuste kiirus näitab tõusu kiirust. (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.

▼B

	18. **Liikuge allapoole** (*) Käed sauadega sirutatakse keha suhtes 90° nurga all külgedele, peopesad pööratakse allapoole. Sellest asendist viibutatakse käsi allapoole. Liigutuste kiirus näitab laskumise kiirust. (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	19a. **Liikuge horisontaalselt vasakule (piloodi poolt vaadatuna)** (*) Sauaga käsi sirutatakse keha suhtes 90° nurga all paremale küljele. Teist kätt viibutatakse ees samasse suunda. (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	19 b) **Liikuge horisontaalselt paremale (piloodi poolt vaadatuna)** (*) Sauaga käsi sirutatakse keha suhtes 90° nurga all vasakule küljele. Teist kätt viibutatakse ees samasse suunda. (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	20. **Maanduge** (*) Ette alla sirutatud sauadega käed pannakse risti. (*) Kasutatakse kopteri ripplennu puhul.
	21. **Oodake** Sauadega käed sirutatakse kehast 45° nurga all allapoole. Oodata, kuni võib teha järgmise manöövri.

▼B

	22. **Õhusõiduki lähetamine** Parema käega või sauaga tehakse standardne auandmise liigutus. Lennumeeskonnaga tuleb hoida silmsidet kuni õhusõiduki liikumahakkamiseni.
	23. **Ärge puudutage juhiseid (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)** Rusikas käsi või horisontaalasendis sau tõstetakse pea kohale, vasak käsi on all külje vastas.
	24. **Ühendage maavool (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)** Mõlemad käed sirutatakse pea kohale; vasaku käe pihk viiakse horisontaalasendisse ja parema käe väljasirutatud sõrmed viiakse vasaku pihu alla, nii et moodustuks T-täht. Öisel ajal võib T-tähe moodustada valgustatud sauadega, mida hoitakse pea kohal.
	25. **Katkestage maavool (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)** Vasak käsi tõstetakse pea kohale, pihk horisontaalsendis. Parema käe väljasirutatud sõrmed suunatakse vasakusse pihku, nii et moodustub T-täht. Seejärel eemaldatakse parem käsi vasakust. Maavoolu **ei tohi** katkestada enne lennumeeskonnalt vastava loa saamist. Öisel ajal võib T-tähe moodustada valgustatud sauadega, mida hoitakse pea kohal.
	26. **Eitus (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)** Paremat kätt allasuunatud pöidla või sauaga hoitakse õla suhtes 90° nurga all, vasak käsi on all külje vastas.

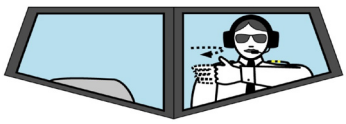
▼B

	27. **Looge siseside (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)** Mõlemad õlavarred suunatakse külgedele ja peopesad vajutatakse kõrvade vastu.
	28. **Avage/sulgege trepp (tehniline/teeninduslik sidemärguanne)** (*) Vasak käsi koos sauaga tõstetakse 45° all üles, parem käsi on all ja viipab vasaku õla suunas. (*) See märguanne on ette nähtud eelkõige sellistele õhusõidukitele, mille esiosas asub sisseehitatud trepp.

4.2. **Õhusõiduki piloodi märguanded märguandjale**

4.2.1. Järgmised märguanded annab piloot käte abil juhikabiinist. Piloodi käed peavad olema märguandjale selgesti nähtavad ja vajaduse korral valgustatud.

▼M2

	a) Pidurid peal: käsivars tõstetakse horisontaalselt näo kõrgusele, sõrmed on harali; seejärel pigistatakse käsi rusikasse.
	b) Vabastage pidurid: käsivars tõstetakse rõhtsalt näo kõrgusele, käsi on rusikas, seejärel aetakse sõrmed harali.
	c) Paigaldage seisuklotsid: käed on ette sirutatud, peopesad väljapoole, seejärel pannakse käed näo kõrgusel risti.
	d) Eemaldage seisuklotsid: käed on näo kõrgusel risti, peopesad väljapoole, seejärel sirutatakse käed laiali.

▼M2

	e) Valmis käivitama mootorit/mootoreid Ühe käe tõstetud sõrmede arv näitab käivitatava mootori numbrit.

▼B

4.3. **Tehnilised/teeninduslikud märguanded**

4.3.1. Käsitsi antavaid märguandeid tuleb kasutada ainult siis, kui tehniliste/teeninduslike märguannete puhul ei ole verbaalset side võimalik kasutada.

4.3.2. Märguandja peab tagama, et lennumeeskond annab tehnilisele/teeninduslikule märguandele arusaamist kinnitava vastumärguande.

5. KÄTE ABIL ANTAVAD HÄDAOLUKORRAMÄRGUANDED

5.1. Järgmised käte abil antavad hädaolukorramärguanded on ette nähtud selleks, et tagada minimaalse nõuetekohase hädaabiteabe vahetamine õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse (ARFF) juhi / õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse töötajate ning intsidendis osaleva õhusõiduki lennumeeskonna ja/või salongimeeskonna liikmete vahel. Õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse (ARFF) hädaolukorramärguanded edastatakse lennumeeskonnale õhusõiduki ees vasakul pool.

	1. **Soovitame evakueeruda** Pärast olukorra välishindamist soovitab õhusõidukite pääste- ja tuletõrjeteenistuse juht õhusõidukilt evakueeruda. Käsivars sirutatakse kehast eemale ning hoitakse horisontaalasendis, käsi tõstetakse silmade kõrgusele. Kätt tõmmatakse kutsuva žestiga enda poole. Teist kätt hoitakse keha vastas. Öösel – märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.
	2. **Soovitame tegevuse katkestada** Soovitame evakueerimisprotsessi katkestada. Peatage õhusõiduk või katkestage muu tegevus. Käsivarred tõstetakse pea kohale ning pannakse need randmete juurest risti. Öösel – sama märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.
	3. **Hädaolukorra lõpp** Puuduvad välised tõendid ohu olemasolu kohta ehk kõik on korras. Käed sirutatakse 45° nurga all kehast eemale. Käsi liigutatakse pihast madalamal sissepoole, kuni randmed on omavahel risti. Seejärel viiakse käed tagasi külgedele. Öösel – märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.

▼B

	4. **Tulekahju** Paremat kätt liigutatakse lehvikutaoliselt õlast põlveni. Teise käega osutatakse tulekahjupiirkonna suunas. Öösel – sama märguande edastamiseks kasutatakse valgustatud sauasid.

▼B

2. liide

Mehitamata vabalennuõhupallid

1. MEHITAMATA VABALENNUÕHUPALLIDE LIIGITUS

1.1. **Mehitamata vabalennuõhupallid tuleb liigitada järgmiselt (vt joonis AP2-1):**

a) *kerged vabalennuõhupallid* – mehitamata vabalennuõhupallid, mis kannavad ühest või mitmest pakist koosnevat kasulikku koormat üldkaaluga alla 4 kg, kui õhupalli ei liigitata vastavalt alapunkti c alapunktile 2, 3 või 4 raskete vabalennuõhupallide hulka, või

b) *keskmise raskusega vabalennuõhupallid* – mehitamata vabalennuõhupallid, mis kannavad ühest või mitmest pakist koosnevat kasulikku koormat, mille üldkaal on 4 kg või rohkem, kuid alla 6 kg, kui õhupalli ei liigitata vastavalt alapunkti c alapunktile 2, 3 või 4 raskete vabalennuõhupallide hulka, või

c) *rasked vabalennuõhupallid* – mehitamata vabalennuõhupallid, mis vastavad järgmistele tingimustele:

1) nende üldkaal on vähemalt 6 kg või

2) nad kannavad kasulikku koormat, mis sisaldab ühte pakki, mis kaalub vähemalt 3 kg, või

3) nad kannavad kasulikku koormat, mis sisaldab vähemalt 2 kg raskust pakki, mille pind-erikoormus on üle 13 g/cm^2; pind-erikoormuse arvutamiseks jagatakse kasuliku koorma üldmass grammides selle väikseima pinna pindalaga, või

4) nad kannavad kasulikku koormat, mille riputamiseks on kasutatud trossi või muud vahendit, mille katkemisjõud koorma õhupallist eraldamisel on 230 N või rohkem.

2. MEHITAMATA VABALENNUÕHUPALLIDE KÄITAMISE ÜLDREEGLID

2.1. Mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada ilma selle riigi lennuameti loata, kus asjaomane vabalennuõhupall lendu lastakse.

2.2. Mehitamata vabalennuõhupalli, välja arvatud kerged pallid, mida kasutatakse vaid meteoroloogilistel eesmärkidel, ei tohi lendu lasta üle teise riigi territooriumi ilma asjaomase riigi lennuameti loata.

2.3. Alapunktis 2.2 osutatud luba tuleb saada enne õhupalli lendulaskmist, kui lennuks valmistumise ajal on põhjust oletada, et õhupall võib triivida teise riigi õhuruumi. Sellise loa võib taotleda lendude sarjale või teatud eritüüpi korduvlendudele, näiteks atmosfääri uurimiseks ette nähtud õhupallide lennud.

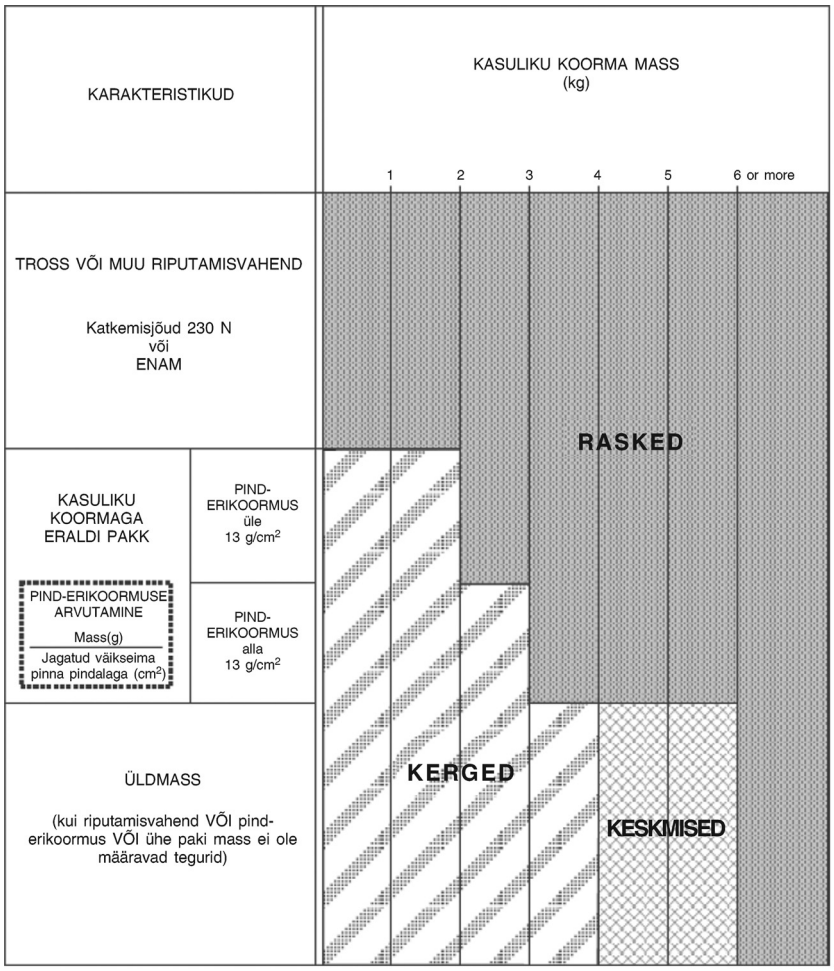
2.4. Mehitamata vabalennuõhupalle peab käitama kooskõlas selles riigis kehtiva korraga, kus õhupall on registreeritud või mille territooriumilt õhupall tõenäoliselt üle lendab.

2.5. Mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada nii, et palli või mõni selle osa (kaasa arvatud kasulik koorem) kokkupõrkel maapinnaga tekib oht asjaomase lennuga mitte seotud inimestele või nende varale.

2.6. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada avamere kohal, ilma et see oleks eelnevalt kooskõlastatud asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenus(t)e osutaja(te)ga (ANSP-d).

▼B

Joonis AP2-1



3. MEHITAMATA VABALENNUÕHUPALLIDE KÄITAMISE PIIRANGUD JA NÕUDED NENDE VARUSTUSELE

3.1. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada ilma asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenus(t)e osutaja(te) (ANSP-d) loata mis tahes kõrgusel allpool rõhkkõrgust 18 000 m (60 000 jalga), kui allpool kõnealust rõhkkõrgust esineb järgmist:

a) pilved või muud nähtavust piiravad ilmingud, mis katavad üle poole taevast, või

b) horisontaalnähtavus on alla 8 km.

3.2. Rasket või keskmist mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi lendu lasta nii, et see lendaks madalamal kui 300 m (1 000 jala) kõrgusel üle linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondade või lennuga mitte seotud rahvakogunemiste.

3.3. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli võib käitada vaid järgmistel juhtudel:

a) õhupallil on vähemalt kaks iseseisvalt toimivat seadet või süsteemi, mis eraldavad kasuliku koorma õhupallist kas automaatselt või kaugjuhtimise teel;

b) kui tegemist on survestamata polüetüleenõhupalliga, kasutatakse õhupallikesta lennu lõpetamiseks vähemalt kaht iseseisvalt toimivat meetodit, süsteemi või seadet või nende kombinatsiooni;

▼B

c) õhupalli kestal on radari signaali peegeldav seade (seadmed) või signaali peegeldav materjal, mis tagab peegeldunud signaali suunamise maapealsesse radarisse, mis töötab sagedusel 200 MHz – 2 700 MHz, ja/või õhupalli lendamisel väljapoole maapealse radari tegevusraadiust on õhupall varustatud muude asjakohaste seadmetega, mis tagavad kasutajale võimaluse palli pidevalt jälgida.

3.4. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei või käitada järgmistes piirkondades:

a) piirkonnad, kus kasutatakse maapealset sekundaarradarit (SSR), välja arvatud juhul, kui õhupall on varustatud sekundaarradari transpondriga, mis mõõdab õhurõhu järgi kõrgust merepinnast ja saadab pidevalt välja kindlaksmääratud koodi või mille jälgimisjaam vajaduse korral sisse lülitab, või

b) piirkonnad, kus kasutatakse maapealset ADS-Bd, välja arvatud juhul, kui õhupall on varustatud ADS-B saatjaga, mis mõõdab õhurõhu järgi kõrgust merepinnast ja mis on pidevalt töövalmis või mille jälgimisjaam vajaduse korral sisse lülitab.

3.5. Kui mehitamata vabalennuõhupallil on rippantenn, mille suvalisest kohast katkirebimiseks on vajalik jõudu rohkem kui 230 N, võib õhupalli käitada vaid tingimusel, et antenn on märgistatud värviliste vimplite või paeltega, mille kinnituskohtade vahemaa on väiksem kui 15 m.

3.6. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli ei tohi käitada allpool 18 000 m (60 000 jalga) rõhkkõrgust öösel või mõnel muul pädeva asutuse kindlaksmääratud ajal, välja arvatud juhul, kui õhupall, selle lisandid ja kasulik koorem on valgustatud, olenemata sellest, kas nad käitamisel üksteisest eralduvad või mitte.

3.7. Rasket mehitamata vabalennuõhupalli, millel on üle 15 m pikkune rippseade (välja arvatud eredavärviline avatud langevari), ei tohi öösel käitada allpool 18 000 m (60 000 jalga) rõhkkõrgust, välja arvatud juhul, kui rippseadmele on kantud eri värvi eredad triibud või kui seadmele on kinnitatud värvilised vimplid.

4. LENNU LÕPETAMINE

4.1. Lennu lõpetamisel peab raske mehitamata vabalennuõhupalli käitaja sisse lülitama alapunkti 3.3 alapunktides a ja b sätestatud lennulõpetamisseadmed:

a) kui selgub, et ilmatingimused on halvemad, kui käitamiseks ette nähtud;

b) kui õhupalli või kasuliku koormuse rikke tõttu või mõnel muul põhjusel muutub lennu jätkamine ohtlikuks lennuliiklusele, maa peal olevatele inimestele või varale või

c) enne õhupalli loata sisenemist teise riigi õhuruumi.

5. LENNUST TEATAMINE

5.1. **Lennueelsed toimingud**

5.1.1. Käitaja peab edastama raske või keskmise mehitamata vabalennuõhupalli kavandatava lennu kohta eelteate asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele hiljemalt seitse päeva enne kavandatavat lendu.

5.1.2. Teade kavandatava lennu kohta peab sisaldama järgmiseid lennuliiklusteenindusüksuse nõutavaid andmeid:

a) õhupalli tunnus või projekti koodnimi;

b) õhupalli klass ja kirjeldus;

▼B

c) SSR-kood, õhusõiduki aadress või NDB-sagedus (vastavalt vajadusele);

d) käitaja nimi ja telefoninumber;

e) lähetamiskoht;

f) arvestuslik lähetamisaeg (mitme palli lähetamise korral lähetamiste algus ja lõpp);

g) lähetatavate õhupallide arv ja kavandatavad ajavahemikud lähetamiste vahel (mitme lähetamise korral);

h) eeldatav tõususuund;

i) reisilennukõrgus(ed) (rõhkkõrgus);

j) arvestuslik aeg, mis kulub õhupalli tõusmiseks rõhkkõrgusele üle 18 000 m (60 000 jala) või õhupalli jõudmiseks reisilennukõrgusele, kui see ei ületa 18 000 m (60 000 jalga), ning õhupalli arvestuslik asukoht sel hetkel; kui on tegemist üksteisele järgnevate lähetamistega, tuleb eespool nimetatud andmete asemel teatada arvestuslik aeg, millal sarja esimene ja viimane õhupall jõuavad sobivale kõrgusele (näiteks 122136Z–130330Z);

k) lennu lõppemise arvestuslik kuupäev ning õhupalli maandumise või selle eeldatava leidmise piirkond. Kui õhupalle käitatakse pikka aega kestvatel lendudel ning lennu lõppemise kuupäeva ja kellaaega ei ole seetõttu võimalik täpselt kindlaks määrata, tuleb kasutada mõistet „pikaajaline lend” (*long duration*). Kui eeldatakse, et õhupallide maandumise või leidmise kohti võib olla mitu, teatatakse iga maandumis- või leidmiskoha asukoht ning arvestuslik maandumisaeg. Kui tegemist on üksteisele järgnevate maandumiste sarjaga, teatatakse sarja esimese ja viimase õhupalli maandumise arvestuslik aeg (näiteks 070330Z–072300Z).

▼M2

5.1.3. Enne õhupalli lähetamist alapunkti 5.1.2 kohaselt edastatavate andmete muudatused tuleb saata ATS-üksusele hiljemalt kuus tundi enne arvestuslikku lähetamisaega. Kui õhupalle kasutatakse päikese või muu kosmilise kiirguse häirete uurimiseks, mille puhul ajategur on määrav, tuleb muudatustest teatada vähemalt 30 minutit enne õhupalli lähetamise arvestuslikku aega.

▼B

5.2. **Lähetamisteade**

5.2.1. Käitaja peab pärast keskmise või raske mehitamata vabalennuõhupalli lähetamist teatama lennuliiklusteenindusüksusele viivitamata järgmised andmed:

a) õhupalli tunnus;

b) lähetamiskoht;

c) tegelik lähetamisaeg;

d) arvestuslik aeg, mil õhupall ületab rõhkkõrguse 18 000 m (60 000 jalga) või jõuab reisilennukõrgusele, kui see ei ületa 18 000 m (60 000 jalga), ning õhupalli arvestuslik asukoht sel hetkel, ning

e) kõik alapunkti 5.1.2 alapunktide g ja h kohaselt edastatud teatesse tehtud muudatused.

5.3. **Tühistamisteade**

5.3.1. Kui tühistatakse keskmise või raske mehitamata vabalennuõhupalli eelnevalt kavandatud lend, millest asjakohast lennuliiklusteenindusüksust on alapunkti 5.1 kohaselt teavitatud, peab käitaja kõnealust lennuliiklusteenindusüksust sellest viivitamata teavitama.

▼B

6. ASUKOHAANDMETE REGISTREERIMINE JA NENDEST TEATAMINE

6.1. Rõhkkõrgusel 18 000 m (60 000 jalga) või sellest allpool lendava raske mehitamata vabalennuõhupalli käitaja peab jälgima õhupalli lennutrajektoori ning teatama lennuliiklusteenindusüksuse nõudmisel õhupalli asukoha. Käitaja peab registreerima õhupalli asukoha andmed iga kahe tunni järel, kui lennuliiklusteenindusüksus ei nõua asjaomaste andmete esitamist veelgi lühemate ajavahemike järel.

6.2. Rõhkkõrgusel üle 18 000 m (60 000 jalga) lendava raske mehitamata vabalennuõhupalli käitaja peab jälgima õhupalli lennu kulgu ning teatama lennuliiklusteenindusüksuse nõudmisel õhupalli asukoha. Käitaja peab registreerima õhupalli asukoha andmed iga 24 tunni järel, kui lennuliiklusteenindusüksus ei nõua andmete esitamist veelgi lühemate ajavahemike järel.

6.3. Kui asukohaandmete registreerimine alapunktide 6.1 ja 6.2 kohaselt ei ole võimalik, teavitab käitaja sellest viivitamata asjakohast lennuliiklusteenindusüksust. Teatele lisatakse õhupalli viimane registreeritud asukoht. Kui õhupalli lendu on taas võimalik jälgida, tuleb asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele sellest viivitamata teatada.

6.4. Käitaja peab üks tund enne raske mehitamata vabalennuõhupalli kavandatava laskumise algust edastama asjakohasele ATS-üksusele õhupalli kohta järgmise teabe:

a) õhupalli geograafiline asukoht teatamise ajal;

b) lennukõrgus (rõhkkõrgus) teatamise ajal;

c) vajaduse korral rõhkkõrguse 18 000 m (60 000 jalga) läbimise arvestuslik aeg;

d) maapinnale langemise arvatav aeg ja koht.

6.5. Raske või keskmise vabalennuõhupalli käitaja peab õhupalli lennu lõppemisest teatama asjakohasele lennuliiklusteenindusüksusele.

▼B

3. liide

Reisilennukõrguste tabel

1.1. Tabelis on esitatud järgitavad reisilennukõrgused.

MAGNETLENNUSUUND (*)											
000° – 179°						180° – 359°					
IFR-lennud			VFR-lennud			IFR-lennud			VFR-lennud		
Kõrgus merepinnast			Kõrgus merepinnast			Kõrgus merepinnast			Kõrgus merepinnast		
FL	Ft	m	FL	Ft	m	FL	Ft	m	FL	Ft	m
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			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetlennusuund või sellistel polaaraladel, mis asuvad 70° suuremal laiuskraadil ja kõnealuste alade laiendustel (nagu pädev asutus on ette näinud) võrgustikujooned, mis on kindlaks määratud Greenwichi meridiaaniga paralleelsete sirgete abil ja kantud polaarala stereograafilisele projektsioonile, kus põhjapooluse suunaks on võrgustiku põhjasuund.

▼B

4. liide

Lennuliiklusteenuste õhuruumiklassid – osutatavad teenused ja lennunõuded

(Viide punktile SERA.6001 ja punkti SERA.5025 alapunktile b)

Klass	Lennu liik	Hajutuse tagamine	Osutatav teenus	Kiiruspiirang (*)	Raadiosidevõime nõue	Pideva kahepoolse õhk-maa-kõneside nõue	Nõutav lennujuhtimisüksuse luba
A	Ainult IFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
B	IFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
	VFR	Kõik õhusõidukid	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
C	IFR	IFR-IFR IFR-VFR	Lennujuhtimisteenus	Ei kohaldata	Jah	Jah	Jah
	VFR	VFR-IFR	1) Lennujuhtimisteenus IFR-lendude hajutamiseks; ►**M2** 2) Lennujuhtimisteenus, VFR/VFR-liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitused liiklusohu vältimiseks) ◄	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
D	IFR	IFR-IFR	Lennujuhtimisteenus, VFR-lendude liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitused liiklusohu vältimiseks)	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah

▼B

Klass	Lennu liik	Hajutuse tagamine	Osutatav teenus	Kiiruspiirang (*)	Raadiosidevõime nõue	Pideva kahepoolse õhk-maa-kõneside nõue	Nõutav lennujuhtimisüksuse luba
	VFR	Puudub	►M2 Lennujuhtimisteenus, IFR/VFR- ja VFR/VFR-liiklusinfo (ja nõudmise korral soovitused liiklusohu vältimiseks) ◄	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
E	IFR	IFR-IFR	Lennujuhtimisteenus ja võimaluse korral VFR-lendude liiklusinfo	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah	Jah	Jah
	VFR	Puudub	Võimaluse korral liiklusinfo	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
F	IFR	IFR-IFR võimaluse korral	Lennuliikluse nõustamisteenus; nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah (***)	Ei (***)	Ei
	VFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei
G	IFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Jah (**)	Ei (**)	Ei
	VFR	Puudub	Nõudmise korral lennuinfoteenus	IAS 250 sõlme madalamal kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL	Ei (**)	Ei (**)	Ei

(*) Kui üleminekukõrgus on väiksem kui 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL), tuleb 10 000 jala asemel kasutada tasandit FL 100. Pädev asutus võib teha erandi õhusõidukitüüpidele, mis ei suuda kõnealust kiirust tehnilistel või ohutusalastel põhjustel säilitada.

(**) Piloodid peavad säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve ning looma vajaduse korral RMZ-alal kahepoolse side asjakohasel kanalil.

(***) Õhk-maa-kõneside on nõustamisteenuses osalevatele lendudele kohustuslik. Piloodid peavad säilitama pideva õhk-maa-kõneside valve ning looma vajaduse korral RMZ-alal kahepoolse side asjakohasel kanalil.

▼M2

5. liide

Õhusõidukilt tehtavate ilmavaatluste ja kõneside vahendusel tehtavate ettekannete tehnilised nõuded

A. ETTEKANDE KOOSTAMISE JUHISED

NÄIDISVORM: ERIETTEKANNE ÕHUSÕIDUKI PARDALT (*AIREP SPECIAL*)

	NR	PARAMEETER	EDASTAMINE RAADIOTELEFONSIDES vastavalt vajadusele
	—	Teate tüübitunnus — erieettekanne	[AIREP] SPECIAL
1 osa	1	Aircraft identification	*(õhusõiduki tunnus)*
	2	Asukoht	ASUKOHT (*POSITION*) *(laius- ja pikkuskraad)* KOHAL (*OVER*) *(oluline punkt)* TRAAVERSIL (*ABEAM*) *(oluline punkt)* *(oluline punkt) (suund) (kaugus)*
	3	Aeg	*(aeg)*
	4	Lennutasand	LENNUTASAND (*FLIGHT LEVEL*) *(number)* või *(number)* MEETRITES või JALGADES TÕUSTES LENNUDASANDILE (*CLIMBING TO FLIGHT LEVEL*) *(number)* või *(number)* MEETRITES või JALGADES LASKUDES LENNUTASANDILE (*DESCENDING TO FLIGHT LEVEL*) *(number)* või *(number)* MEETRITES või JALGADES
	5	Järgmine asukoht ja arvestuslik ülelennuaeg	*(asukoht) (aeg)*
	6	Järgnev oluline punkt	*(asukoht)* JÄRGMINE *(NEXT)*
2 osa	7	Arvestuslik saabumisaeg	*(lennuväli) (aeg)*
	8	Kütusekogus	*(lennuväli) (aeg)*
3 osa	9	Erieettekande esitamise põhjus: — Mõõdukas turbulentsus — Tugev turbulentsus — Mõõdukas jäätumine — Tugev jäätumine — Tugev orograafiline turbulents — Raheta äikesetorm — Rahega äikesetorm — Tugev tolmu-/liivatorm — Vulkaanituhapilv — Purske- eelne vulkaaniline tegevus või vulkaanipurse	 MÕÕDUKAS TURBULENTSUS (*TURBULENCE MODERATE*) TUGEV TURBULENTSUS (*TURBULENCE SEVERE*) MÕÕDUKAS JÄÄTUMINE (*ICING MODERATE*) TUGEV JÄÄTUMINE (*ICING SEVERE*) TUGEV OROGRAAFILINE TURBULENTS (*MOUTAINWAVE SEVERE*) RAHETA ÄIKESETORM (*THUNDERSTORMS*) RAHEGA ÄIKESETORM (*THUNDERSTORMS WITH HAIL*) TUGEV TOLMU- VÕI LIIVATORM (*DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY*) VULKAANITUHAPILV (*VOLCANIC ASH CLOUD*) PURSKE-EELNE VULKAANILINE TEGEVUS (*PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY*) või VULKAANIPURSE (*VOLCANIC ERUPTION*)

▼M2

1. ÕHUSÕIDUKI PARDALT TEHTAVATE ETTEKANNETE SISU

1.1. **Asukohateated ja õhusõiduki pardalt tehtavad eriettekanded**

1.1.1. Asukohateadete ja õhusõiduki pardalt tehtavate eriettekannete puhul tuleb esitada punkti A kohase näidisvormi 1. osas nõutav teave, samas võib punktid 5 ja 6 ka täitmata jätta. 2. osas nõutav teave (kas täielik või osaline) tuleb lisada vaid juhul, kui seda nõuab käitaja või käitaja määratud esindaja või kui õhusõiduki kapten peab seda vajalikuks. 3. osas nõutav teave lisatakse õhusõiduki pardalt tehtavatele eriettekannetele.

1.1.2. Eriettekande esitamise põhjus, mis tuleb valida punkti SERA.12005 alapunktis a esitatud loetelust.

1.1.3. Kui õhusõiduki pardalt tehtav eriettekanne sisaldab teavet vulkaanilise tegevuse kohta, tuleb punkti B kohast vulkaanilisest tegevusest teatamise näidisvormi (VAR-vormi) kasutades koostada lennujärgne ettekanne. Kõik avastatud elemendid tuleb üles märkida ja kanda VAR-vormi asjakohastesse lahtritesse.

1.1.4. Õhusõiduki pardalt tehtavad eriettekanded esitatakse võimalikult kiiresti pärast eriettekande koostamist nõudva nähtuse avastamist.

2. ETTEKANDE KOOSTAMISE ÜKSIKASJALIKUD JUHISED

2.1. Ettekande punktid esitatakse eriettekande näidisvormil (*AIREP SPECIAL*) loetletud järjekorras.

— TEATE TÜÜBITUNNUS Õhusõiduki pardalt tehtavate eriettekannete puhul lisada märge „ERIETTEKANNE” („*SPECIAL*”).

1. osa

Punkt 1 — ÕHUSÕIDUKI TUNNUS. Edastada raadiotelefonside kutsung vastavalt punktile SERA.14050.

Punkt 2 — ASUKOHT. Teatada asukoha laiuskraad (kraadid kahe numbriga või kraadid ja minutid nelja numbriga, millele lisatakse „põhjalaius” või „lõunalaius” ja pikkuskraad (kraadid kolme numbriga või kraadid ja minutid viie numbriga, millele lisatakse „idapikkus” või „läänepikkus”, või olulise punktina, mis määratakse kindlaks kodeeritud tähisega (kaks kuni viis tähemärki), või olulise punktina, millele lisatakse magnetpeiling (kolm tähemärki) ning kaugus punktist meremiilides. Vajaduse korral edastada enne olulist punkti teade „TRAAVERSIL” („*ABEAM*”).

Punkt 3 — AEG. Teatada koordineeritud maailmaaeg (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit), välja arvatud juhul, kui piirkondlike lennundus-lepingute kohaselt tuleb aeg märkida minutites pärast täistundi (kaks numbrit). Teatatud aeg peab väljendama aega, mil õhusõiduk punkti läbis, mitte aga ettekande alustamise või edastamise aega. Õhusõiduki pardalt tehtava eriettekande puhul tuleb alati kasutada koordineeritud maailmaaega (UTC) tundides ja minutites.

Punkt 4 — LENNUTASAND VÕI KÕRGUS MEREPINNAST. Kõrgusemõõturi standardseade korral väljendatakse lennutasandit kolme numbriga. QNH-seade korral edastatakse kõrgus meetrites, millele lisatakse „MEETRIT” („*METRES*”) või jalgades, millele lisatakse „JALGA” („*FEET*”). Märkida „TÕUSTES” („*CLIMBING*”) (lisada lennutasand), kui õhusõiduk tõuseb pärast olulise punkti läbimist uuele lennutasandile, või „LASKUDES” („*DESCENDING*”) (lisada lennutasand), kui õhusõiduk laskub pärast olulise punkti läbimist uuele lennutasandile.

▼M2

Punkt 5 – JÄRGMINE ASUKOHT JA ARVESTUSLIK ÜLELENNUAEG. Teatada järgmine ettekandepunkt ja sellest ülelennu arvestuslik aeg, või teatada vastavalt kehtivatele ettekandeprotseduuridele arvestuslik asukoht, kuhu kavatsetakse jõuda ühe tunni pärast. Asukoha teatamise korral tuleb järgida punktis 2 kindlaksmääratud andmenõudeid. Teatada kõnealusest asukohast ülelennu arvestuslik aeg. Teatada koordineeritud maailmaaeg (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit), välja arvatud juhul, kui piirkondlike lennunduslepingute kohaselt tuleb aega edastada minutites pärast täistundi (kaks numbrit).

Punkt 6 — JÄRGNEV OLULINE PUNKT. Teatada järgmine asukoht ja arvestuslik ülelennuaeg.

2. osa

Punkt 7 — ARVESTUSLIK SAABUMISAEG. Teatada esimene lennuväli, kus kavatsetakse maanduda, ja lisada kõnealusele lennuväljale saabumise arvestuslik aeg koordineeritud maailmaaja (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit).

Punkt 8 — KÜTUSEKOGUS. Teatada „KÜTUSEKOGUS” (*„ENDURANCE”*), millele lisatakse ajavahemik tundides ja minutites (neli numbrit), mille vältel õhusõiduk olemasoleva kütusekogusega õhus võib püsida.

3. osa

Punkt 9 — ERIETTEKANDE ESITAMISE PÕHJUS. Edastage üks järgmistest avastatud või vaadeldud nähtustest:

— mõõdukas turbulents („*TURBULENCE MODERATE*”) ja

— tugev turbulents („*TURBULENCE SEVERE*”);

kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

— omõõdukas turbulents – tingimused, kus õhusõiduki asend ja/või kõrgus võib mõõdukalt muutuda, kuid õhusõiduk on pidevalt lennujuhtide kontrolli all. Üldjuhul esineb õhkkiiruse väiksemaid kõikumisi. Kiirendusmõõturi näit õhusõiduki raskuskeskmes on 0,5 g – 1,0 g. Kõndimine on raskendatud. Reisijad tunnevad turvavöö survet. Lahtised esemed muudavad asendit;

— tugev turbulents – tingimused, kus õhusõiduki asend ja/või kõrgus võivad järsult muutuda; õhusõiduk võib lühikeseks ajaks väljuda lennujuhtide kontrolli alt. Üldjuhul esineb õhkkiiruse suuri kõikumisi. Kiirendusmõõturi näit õhusõiduki raskuskeskmes on suurem kui 1,0 g. Turvavööd avaldavad reisijatele tugevat survet. Lahtised esemed paiskuvad kohalt;

— mõõdukas jäätumine „MÕÕDUKAS JÄÄTUMINE” („*ICING MODERATE*”), tugev jäätumine „TUGEV JÄÄTUMINE” („*ICING SEVERE*”).

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

— omõõdukas jäätumine – tingimus, mille korral kursi ja/või kõrguse muutumist võib pidada soovitavaks;

— otugev jäätumine – tingimus, milles korral kursi ja/või kõrguse muutumist peetakse vajalikuks;

▼M2

— tugev orograafiline turbulents „TUGEV OROGRAAFILINE TURBULENTS” („*MOUNTAIN WAVE SEVERE*”);

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

— tugev orograafiline turbulents – tingimus, mille korral laskuva õhuvoolu tugevus on 3,0 m/s (600 jalga minutis) või rohkem ja/või tekib tugev turbulents;

— äikesetorm raheta „ÄIKESETORM” („*THUNDERSTORM*”), äikesetorm rahega „RAHEGA ÄIKESETORM” („*THUNDERSTORM WITH HAIL*”).

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

teatada tuleb ainult äikesetormist, mis on

— ehämardunud või

— evarjatud või

— elaienenud või

— epagijooneline;

— tugev tolmu- või liivatorm „TUGEV TOLMUTORM” („*DUSTSTORM HEAVY*”) või „TUGEV LIIVATORM” („*SANDSTORM HEAVY*”);

— vulkaanituhapilv „VULKAANILISE TUHA PILV” („*VOLCANIC ASH CLOUD*”);

— purske-eelne vulkaaniline tegevus „PURSKE-EELNE VULKAANILINE TEGEVUS” („*PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY*” või vulkaanipurse „VULKAANIPURSE” („*VOLCANIC ERUPTION*”).

Kohaldatakse järgmisi tehnilisi nõudeid:

„purske-eelne vulkaaniline tegevus” tähendab selles kontekstis ebaharilikku vulkaanilist tegevust või selle tugevnemist, mis võib lõppeda vulkaanipurskega.

2.2. Vulkaanilist tegevust käsitlevas täidetud aruandevormis (VAR-vorm) esitatud teavet ei edastata raadiotelefonside kaudu, vaid kohe pärast lennu saabumist lennuväljale saadab õhusõiduki käitaja või lennumeeskonna liige selle asjaomase lennuvälja meteoroloogiatalitusele. Kui see talitus ei ole saabuvate lendude meeskonnaliikmetele hõlpsasti juurdepääsetav, menetletakse täidetud vormi vastavalt meteoroloogiateenuste (MET-teenuste) ja ATS-teenuste osutajate ning õhusõiduki käitaja vahel sõlmitud kohalikele kokkulepetele.

3. METEOROLOOGIATEABE EDASTAMINE KÕNESIDE VAHENDUSEL

ATS-üksused edastavad õhusõiduki pardalt tehtud eriettekanded võimalikult kiiresti asjaomasele ilmavaatlusjaamale (MWO). Selleks et tagada õhusõiduki pardalt tehtud eriettekannete ja maapealsete automaatsüsteemide kooskõla, tuleb ettekandes sisalduvate elementide edastamisel järgida allpool kirjeldatud andmenõudeid ja järjestust.

— VASTUVÕTJA Teatada kutsutav jaam ja vajaduse korral palve vahendada sõnumit.

— TEATE TÜÜBITUNNUS Teatada, et tegemist on eriettekandega (ARS).

— ÕHUSÕIDUKI TUNNUS Teatada õhusõiduki tunnus vastavalt lennuplaani punktis 7 kindlaksmääratud andmenõudele, edastades käitaja koodi otse õhusõiduki registreerimistunnuse või vajaduse korral õhupalli tunnuse järele.

▼M2

1. osa

Punkt 0 – ASUKOHT. Edastada asukoha laiuskraad (kraadid kahe numbrita või kraadid ja minutid nelja numbriga, millele lisatakse otse N põhjalaius või S lõunalaius) ja pikkuskraad (kraadid kolme numbriga või kraadid ja minutid viie numbriga, millele lisatakse otse E idapikkus või W läänepikkus) või asukoht olulise punktina, mis määratakse kindlaks kodeeritud tähisega (kaks kuni viis tähemärki), või olulise punktina, millele lisatakse magnetpeiling (kolm tähemärki) ning kaugus punktist meremiilides. Vajaduse korral edastada enne olulist punkti teade „TRAA-VERSIL" („*ABEAM*").

Punkt 1 – KELLAAEG. Märkida koordineeritud maailmaaeg (UTC) tundides ja minutites (neli numbrit).

Punkt 2 — LENNUTASAND VÕI KÕRGUS MEREPINNAST. Lennutasandi puhul tuleb märkida lennutasand („F"), millele lisatakse kolm numbrit (nt „F310") Kui kõrgus edastatakse meetrites, tuleb numbritele lisada „M" („meetrit"), kui jalgades, tuleb lisada „FT" („jalga"). Kui õhusõiduk tõuseb, märkida „TÕUSUL" („*ASC*") (lennutasand); kui õhusõiduk laskub, märkida „LASKUMISEL" („*DES*") (lennutasand).

2. osa

Punkt 9 — ERIETTEKANDE ESITAMISE PÕHJUS. Märkige asjakohase nähtuse kohta järgmist:

— mõõdukas turbulents („*TURB MOD*");

— tugev turbulents („*TURB SEV*");

— mõõdukas jäätumine („*ICE MOD*");

— tugev jäätumine („*ICE SEV*");

— tugev orograafiline turbulents („*MTW SEV*");

— raheta äikesetorm („*TS*");

— rahega äikesetorm („*TSGR*");

— tugev tolmu- või liivatorm („*HVY SS*");

— vulkaanituhapilv („*VA CLD*");

— purske-eelne vulkaaniline tegevus või vulkaanipurse („*VA*");

— rahe („*GR*");

— rünksajupilved („*CB*").

SAATMISE KELLAAEG. Märkida ainult 3. osa edastamise korral.

4. TUULENIHKE JA VULKAANILISE TUHAGA SEOTUD ETTEKANNETE ERISÄTTED

4.1. **Tuulenihkest teatamine**

4.1.1. Lennu stardijärgse tõusu ja lähenemise etapil õhusõidukist tehtud tuulenihkevaatlustest teatamisel tuleb lisada õhusõiduki tüüp.

▼M2

4.1.2. Kui stardijärgse tõusu ja lähenemise etapi kohta tehti tuulenihke ettekanne või ilmaennustus, kuid tuulenihet ei esinenud, teavitab õhusõiduki kapten sellest võimalikult kiiresti asjaomast lennuliiklusteenindusüksust, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten teab, et eelmine õhusõiduk on juba asjaomast lennuliiklusteenindusüksust teavitanud.

4.2. **Lennujärgne teavitamine vulkaanilisest tegevusest**

4.2.1. Kohe pärast lennu saabumist lennuväljale saadab õhusõiduki käitaja või lennumeeskonna liige lennuvälja meteoroloogiatalitusele täidetud ettekandevormi, milles käsitletakse vulkaanilist tegevust, või juhul, kui see talitus ei ole saabuvate lendude meeskonnaliikmetele hõlpsasti juurdepääsetav, menetletakse täidetud vormi vastavalt meteoroloogiateenuste ja (MET-teenuste) ATS-teenuse osutajate ning õhusõiduki käitaja vahel sõlmitud kohalikele kokkulepetele.

4.2.2. Lennuvälja meteoroloogiatalitusele esitatud täidetud ettekandevorm, milles käsitletakse vulkaanilist tegevust, saadetakse viivitamata ilmavaatlusjaamale, kes vastutab ilmavaatluse eest lennuinfopiirkonnas, kus täheldati vulkaanilist aktiivsust.

▼M2

B. VULKAANILIST TEGEVUST KÄSITLEVA ERIETTEKANDE VORM (VAR-VORM)

Vulkaanilist tegevust käsitleva eriettekande vorm *(MODEL VAR)*: kasutatakse lennujärgse ettekande koostamiseks

ETTEKANNE VULKAANILISE TEGEVUSE KOHTA

Ettekanded õhusõiduki pardalt on vulkaanituhapilvede poolt lennuliiklusele põhjustatud ohtude hindamiseks väga olulised

KÄITAJA:			ÕHUSÕIDUKI TUNNUS (vastavalt lennuplaanile)		
ÕHUSÕIDUKI KAPTEN:					
VÄLJUMISKOHT:	KUUPÄEV:	AEG; UTC:	SAABUMISKOHT:	KUUPÄEV:	AEG;UTC:
ADRESSAAT			ERIETTEKANNE ÕHUSÕIDUKI PARDALT *(AIREP SPECIAL)*		
Punktid 1–8 tuleb viivitamata edastada teiega raadiotelefonsidet pidavale ATS-üksusele					
1) ÕHUSÕIDUKI TUNNUS			2) ASUKOHT		
3) AEG			4) LENNUTASAND VÕI KÕRGUS		
5) VULKAANILINE TEGEVUS AVASTATUD (asukoht või peiling, tuhapilve hinnanguline kõrgus ja tuhapilve kaugus õhusõidukist)					
6) ÕHUTEMPERATUUR			7) TUUUL ANTUD PUNKTIS		
8) TÄIENDAV TEAVE SO_2 OLEMASOLU jah ☐ ei ☐ Tuha olemasolu jah ☐ ei ☐			Muu _____ (vulkaanilise tegevuse lühikirjeldus, eelkõige tuhapilve pikkus ja laius ning võimaluse korral pilve horisontaane liikumissuund, selle suurenemise kiirus.)		
Pärast maandumist täitke punktid 1–16 ja saatke vorm järgmisel faksinumbril (faksinumbri annab meteoroloogiaamet vastavalt piirkondlikuk meteoroloogiaameti ja asjaomase käitaja vahel sõlmitud kokkuleppele)					
9) TUHAPILVE TIHEDUS	☐ (a) Hõre		☐ (b) Keskmise tihedusega		☐ (c) Väga tihe
10) TUHAPILVE VÄRV	☐ (a) Valge		☐ (b) Helehall		☐ (c) Tumehall
	☐ (d) must		☐ (e) muu _____		
11) PURSE	☐ (a) pidev		☐ (b) vahelduv		☐ (c) ei ole nähtav
12) TEGEVUSKOHT	☐ (a) mäetipp		☐ (b) mäekülg		☐ (c) ühekordne
	☐ (d) mitmekordne		☐ (e) ei olnud vaadeldav		
13) PURSKE MUUD ISEÄRASUSED	☐ (a) välk		☐ (b) kuma		☐ (c) suured kivitükid
	☐ (d) tuhasade		☐ (e) seenekujuline pilv		☐ (f) kõik
14) MÕJU ÕHUSÕIDUKILE	☐ (a) side		☐ (b) navigatsiooni-süsteemid		☐ (c) mootorid
	☐ (d) Pitot' staatika		☐ (e) tuuleklaas		☐ (f) aknad
15) MUU MÕJU	☐ (a) turbulents		☐ (b) püha Elmo tuli		☐ (c) muu suits
16) MUU TEAVE (Abiks on igasugune teave.)					

▼B

LISA täiendus

Loetelu ühiselt kokku lepitud erinevustest, millest ICAOd käesoleva määruse artikli 5 kohaselt tuleb teavitada.

▼M2

ICAO 2. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 2. lisas sätestatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel

▼B

Erinevus A2-01	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkt 3.2.2	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3210 alapunktis b on sätestatud järgmine: „b) *Õhusõiduk, mis on kindlaks teinud, et teise õhusõiduki manööverdusvõime on puudulik, annab kõnealusele õhusõidukile teed.*"
Erinevus A2-02	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkti 3.2.3.2. alapunkt b	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3215 alapunkti b alapunktis 2 on sätestatud järgmine (konventsiooni 2. lisa punkti 3.2.3.2 alapunktis b sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst): „2) *kõikidel lennuvälja liiklusalal liikuvatel õhusõidukitel peavad olema sisse lülitatud nende gabariite otstarbekohaselt, märkivad tuled, välja arvatud juhul, kui õhusõidukid on statsionaarselt või muul viisil piisavalt valgustatud*;"
Erinevus A2-03	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkti 3.2.5 alapunktid c ja d	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkt SERA.3225 erineb konventsiooni 2. lisa punkti 3.2.5 alapunktis c ja punkti 3.2.5 alapunktis d sisalduvast ICAO standardist selle poolest, et alapunkte c ja d ei kohaldata õhupallide suhtes: „c) kõik maandumiseelsed ja stardijärgsed pöörded (välja arvatud õhupallide puhul) tuleb sooritada vasakule, kui lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) ei ole määranud või juhendanud teisiti; d) maanduda ja startida tuleb vastu tuult (välja arvatud õhupallide puhul), kui lennuohutuse huvides või radade asendi või teiste liiklejate tõttu ei ole soovitav eelistada muud suunda."

▼M2

Erinevus A2-04	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk 3.3.1.2.	ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 3.3.1.2 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.4001 alapunktiga b. Erinevused kõnealuse ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised: — selliste VFR-lendude puhul, mille lennuplaan hõlmab riigipiiride ületamist, erineb ELi määrus (punkti SERA.4001 alapunkti b alapunkt 5) konventsiooni 2. lisa punkti 3.3.1.2 alapunktis e sisalduvast ICAO standardist allajoonitud teksti poolest: *„kõik riigipiiri ületavad lennud, kui asjaomased riigid ei ole sätestanud teisiti.";*

▼M2

	— selliste VFR-lendude ja IFR-lendude puhul, mida kavatsetakse käitada öösel, on kõnealuse ELi määruse punkti SERA.4001 alapunkti b alapunktile 6 lisatud järgmine täiendav nõue: „6) *kõik lennud, mida kavatsetakse käitada öösel, juhul kui need suunduvad lennuväljast kaugemale”.*

▼B

Erinevus A2-05	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkt 3.2.2.4.	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3210 alapunkti c alapunkti 3 alapunkt i erineb konventsiooni 2. lisa punktist 3.2.2.4, sätestades järgmise: „i) *Järelejõudmine purilennukite puhul. Teisele purilennukile järele jõudev purilennuk võib pöörata kas vasakule või paremale.*”

▼M2

—	

▼B

Erinevus A2-07	
ICAO konventsiooni 2. lisa 4. peatükk punkt 4.6	ICAO konventsiooni 2. lisa punkt 4.6 asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.5005, mille alapunktis f on sätestatud järgmised takistustest ülelendu käsitlevad nõuded: „f) *Välja arvatud juhul, kui see on vajalik stardiks või maandumiseks või kui pädev asutus on andnud vastava loa, ei tohi VFR-lende käitada järgmistel juhtudel:* 1) *linnade, alevite või asulate tihedalt asustatud piirkondades või inimeste vabaõhukogunemiste kohal madalamal kui 300 m (1 000 jalga), arvates õhusõidukist 600 m raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest*; 2) *väljaspool alapunktis 1 kindlaks määratud piirkondi madalamal kui 150 m (500 jalga) maa- või veepinnast või madalamal kui 150 m (500 jalga), arvates õhusõidukist 150 m (500 jala) raadiuses asuvast kõrgeimast takistusest*.”
Erinevus A2-08	
ICAO konventsiooni 2. lisa 3. peatükk punkt 3.8 ja 2. liide	3. peatüki punktis 3.8 kasutatud väljend „hädaolukorras” on ELi õigusaktidest välja jäetud ja seega laiendatakse saatjateenuste ulatust nii, et see hõlmab kõiki lende, mis asjaomast teenust nõuavad. Peale selle ei sisalda ELi õigusaktid 2. liite osades 1.1–1.3 (kaasa arvatud) ja lisanduses A sisalduvaid sätteid.

▼M2

ICAO konventsiooni 3. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 3. lisas sätestatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel

Erinevus A3-01	
ICAO konventsiooni 3. lisa 5. peatükk	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.12005 on sätestatud järgmine: b) Pädevad asutused määravad vajaduse korral kindlaks muud tingimused, mille avastamisest või vaatlemisest kõik õhusõidukid peavad teatama.

ICAO konventsiooni 10. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 10. lisas sätestatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel

Erinevus A10-01	
ICAO konventsiooni 10. lisa II köide 5. peatükk 5.2.1.4.1.	ICAO konventsiooni 10. lisa II köite peatükk 5.2.1.4.1. võetakse üle rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.14035 teatavate erinevustega. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised: SERA.14035. Numbrite edastamine raadiotelefonsides a) Numbrite edastamine 1) Õhusõiduki kutsungi, kursi, raja, tuulesuuna ja kiirusega seotud numbrite edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval. i) Lennutasandi puhul edastatakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui lennutasandit käsitlev teave koosneb täissajalistest. ii) Kõrgusemõõturi näidu edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud näidu 1 000 hPa korral, mis loetakse „ÜKS TUHAT” („*ONE THOUSAND*”). iii) Transpondri koodi edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui transpondri kood koosneb vaid täistuhandetest; sel juhul loetakse tuhandeliste number ja lisatakse sõna „TUHAT” („*THOUSAND*”). 2) Muu kui alapunkti a alapunktis 1 kirjeldatud teabe edastamisel loetakse kõik numbrid ükshaaval, välja arvatud juhul, kui number koosneb vaid täissadadest ja -tuhandetest; sel juhul edastatakse sajaliste või tuhandeliste number ja lisatakse vstavalt vajadusele sõna „SADA” („*HUNDRED*”) või „TUHAT” („*THOUSAND*”). Tuhandete ja täissadade kombinatsiooni edastamisel loetakse tuhandeliste numbrid ükshaaval ja lisatakse sõna „TUHAT” („*THOUSAND*”); seejärel edastatakse sajaliste numbrid ja lisatakse sõna „SADA” („*HUNDRED*”).

▼M2

	3) Kui tekib vajadus täpsustada täistuhandetena ja/või -sadadena edastatud numbrit, loetakse asjaomase numbri edastamisel kõik arvud eraldi. 4) Kui objekti suhtelist peilingut või kokkupõrkeohtu käsitlevat teavet edastatakse 12 tunni süsteemis, loetakse numbrid koos, näiteks „KELL KÜMME” (*„TEN O'CLOCK”*) või „KELL ÜKSTEIST” (*„ELEVEN O'CLOCK”*). 5) Komakohta sisaldavad numbrid edastatakse kooskõlas alapunkti a alapunktiga 1, kusjuures asjakohases järjestuses esinevad komakohad eraldatakse sõnaga „KOMA” („*DECIMAL*”). 6) Ülikõrgsagedusega (VHF) raadiotelefonsides kasutatakse edastatava kanali identifitseerimiseks kõiki kuut arvulist näitajat, välja arvatud juhul, kui nii viies kui ka kuues arv on null; sel juhul kasutatakse ainult esimest nelja arvu.
Erinevus A10-02	
ICAO konventsiooni 10. lisa II köide 5.peatükk 5.2.1.7.3.2.3	ICAO konventsiooni 10. lisa II köite peatükk 5.2.1.7.3.2.3 võetakse üle rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.14055 teatavate erinevustega. Erinevused asjaomase ICAO standardi ja kõnealuse ELi määruse vahel on järgmised: SERA.14055. Raadiotelefonside protseduurid b) 2) Eespool kirjeldatud kutsungile vastamiseks edastatakse kutsuja jaama kutsung, millele järgneb vastava jaama kutsung, mis tähendab kutset raadioside jätkamiseks kutsuja jaamaga. Kui teateid vahetatakse ühe ATS-üksusega, võib asjaomase ATS-üksuse kutsungi välja jätta, kui pädev asutus on selleks loa andnud.

▼M2

ICAO konventsiooni 11. lisa

Erinevused käesoleva määruse ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 11. lisas sätestatud rahvusvaheliste standardite muudatuste vahel

▼B

Erinevus A11-01	
ICAO konventsiooni 11. lisa 2. peatükk punkt 2.25.5	*Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.3401 alapunki d alapunkt 1 erineb ICAO konventsiooni 11. lisa standardist 2.25.5, sätestades järgmise:* „*Täpne aeg antakse vähemalt lähima ~~poole~~ täisminutini*.”
Erinevus A11-02	
ICAO konventsiooni 11. lisa 2. peatükk punkt 2.6.1	Erandi võimalus. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktiga SERA.6001 lubatakse kiirusepiirangut 250 sõlme ületada sellistel õhusõidukitüüpidel, mis ei suuda tehnilistel põhjustel eespool nimetatud kiirust säilitada, tingimusel et pädev asutus on andnud vastava loa.
Erinevus A11-03	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.8005 alapunktis b on sätestatud järgmine: b) lennujuhtimisüksuste välja antavad load peavad tagama hajutatuse: 1) kõikide lendude vahel õhuruumiklassides A ja B; 2) IFR-lendude vahel õhuruumiklassides C, D ja E; 3) IFR-lendude ja VFR-lendude vahel õhuruumiklassis C; 4) IFR-lendude ja eri-VFR-lendude vahel; 5) eri-VFR-lendude vahel, välja arvatud juhul, kui pädev asutus on teisiti sätestanud; välja arvatud juhul, kui õhusõiduki piloot seda nõuab ja teise õhusõiduki piloot selle heaks kiidab ja kui pädev asutus seda eespool punktis b loetletud juhtudel õhuruumiklassides D ja E ette näeb, võib lennul lubada teatavas lennuetapis kõrgusel alla 3 050 m (10 000 jalga) tõusmise või laskumise käigus, päevasel ajal ja visuaallennuilma tingimustes säilitada omahajutuse.
Erinevus A11-04	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.8015 on sätestatud järgmine (ICAO konventsiooni 11. lisa punktis 3.7.3.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst): e) lubade ja lennuohutuse seisukohalt olulise teabe tagasilugemine

▼B

	1) Lennumeeskond peab lennujuhtimisüksusele tagasi lugema lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) lubade ja juhiste lennuohutuse seisukohalt olulised osad, mis edastatakse suuliselt. Alati tuleb suuliselt tagasi lugeda järgmised andmed: i) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) marsruudiload; ii) load ja juhised ükskõik millisele lennurajale sisenemiseks, maandumiseks, lennurajalt startimiseks, lennurajast eemal ootamiseks, lennuraja ületamiseks, mis tahes lennurajal ruleerimiseks ja tagasi ruleerimiseks ning iii) kasutusel olev lennurada, õhurõhk, SSR-koodid, hiljuti määratud sidekanalid, lennukõrguse juhised, kursi ja kiiruse juhised ning iv) üleminekutasandid, olenemata sellest, kas need on saadud lennujuhilt või ATISe raadiosaatest.
Erinevus A11-05	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punkti SERA.8015 alapunkti e alapunktis 2 on sätestatud järgmine (ICAO konventsiooni 11. lisa punktis 3.7.3.1.1 sisalduvale ICAO standardile on lisatud allajoonitud tekst): 2) Muud load või juhised, sealhulgas tingimustega load ja ruleerimisjuhised, tuleb tagasi lugeda või kinnitada viisil, mis osutab selgesti, et neist on aru saadud ja neid täidetakse.

▼M2

Erinevus A11-06	
ICAO konventsiooni 11. lisa 3. peatükk	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.5010 on sätestatud järgmine: **SERA.5010. Eri-VFR-lennud lähialas** ATC-üksus võib anda loa eri-VFR-lendude käitamiseks lähialas. Välja arvatud juhul, kui pädev asutus annab kopterile loa sellistel erijuhtudel (kuid mitte ainult) nagu lennud arstiabi osutamiseks, otsingu- ja päästelennud ning tuletõrjelennud, tuleb täita järgmised lisatingimused: a) selliseid lende või käitada ainult päeval, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks; ~~a)~~ b) piloodi puhul: 1) lend toimub väljaspool pilvi ja maapind on nähtav; 2) nähtavus lennul on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m; 3) indikaatorkiirus (IAS) on kuni 140 sõlme, et oleks võimalik piisavalt hästi jälgida muud liiklust ja võimalikke takistusi kokkupõrgete vältimiseks, ja

▼M2

	c) lennujuhtimisüksus ei anna eri-VFR-lennu luba startimiseks ja maandumiseks lähialas asuval lennuväljal ega liitumiseks sellise lennuvälja lennuringiga või sisenemiseks lennuväljaliikluse tsooni, kui lennuvälja ilmatingimused on allpool järgmisi miinimumväärtusi: ~~b) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) puhul:~~ ~~1) ainult päevasel ajal, kui pädev asutus ei ole andnud luba öiseks lennuks;~~ ~~2)~~ 1) nähtavus maal on vähemalt 1 500 m või kopterite puhul vähemalt 800 m; 2) pilvede kõrgus on väiksem kui 180 m (600 jalga).

▼B

Erinevus A03-07	
ICAO konventsiooni 3. lisa 5. peatükk	Uus säte. Rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 punktis SERA.12005 on sätestatud järgmine: b) pädevad asutused sätestavad vajaduse korral muud tingimused, mille tuvastamisest või vaatlemisest peavad kõik õhusõidukid teatama.