*ED* Lēmuma 2013/013/R pielikums

***Eiropas Aviācijas drošības aģentūra***

Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi un vadlīnijas lidojumu noteikumiem

Pirmais izdevums

2013. gada 17. jūlijs[[1]](#footnote-2)

**Satura rādītājs**

[*AMC*/*GM* Pamata regulai 5](#_Toc183508910)

[GM1 par 2. panta 2) punktu “*ADS-C* vienošanās” 5](#_Toc183508911)

[GM1 par 2. panta 25) punktu “manevrēšana gaisā” 5](#_Toc183508912)

[GM1 par 2. panta 28) punktu “gaisa satiksmes vadības atļauja” 5](#_Toc183508913)

[GM1 par 2. panta 34) punktu “gaisa satiksmes vadības ziņojumu savākšanas punkts” 5](#_Toc183508914)

[GM1 par 2. panta 38) punktu “rezerves lidlauks” 5](#_Toc183508915)

[GM1 par 2. panta 39) punktu “absolūtais augstums” 5](#_Toc183508916)

[GM1 par 2. panta 41) punktu “pieejas kontroles struktūrvienība” 5](#_Toc183508917)

[GM1 par 2. panta 45) punktu “zonālā navigācija (*RNAV*)” 5](#_Toc183508918)

[GM1 par 2. panta 46) punktu “*ATS* maršruts” 6](#_Toc183508919)

[GM1 par 2. panta 48) punktu “automātiskā atkarīgā novērošana – līgums (*ADS-C*)” 6](#_Toc183508920)

[GM1 par 2. panta 51) punktu “pārslēgšanās punkts” 6](#_Toc183508921)

[GM1 par 2. panta 58) punktu “kontrolējama gaisa telpa” 6](#_Toc183508922)

[GM1 par 2. panta 78) punktu “lidojuma līmenis (*FL*)” 6](#_Toc183508923)

[GM1 par 2. panta 84) punktu “relatīvais augstums” 6](#_Toc183508924)

[GM1 par 2. panta 90) punktu “instrumentālās pieejas procedūra” 6](#_Toc183508925)

[GM1 par 2. panta 97) punktu “nakts” 6](#_Toc183508926)

[GM1 par 2. panta 114) punktu “gaidīšanas vieta pie skrejceļa” 7](#_Toc183508927)

[GM2 par 2. panta 114) punktu “gaidīšanas vieta pie skrejceļa” 7](#_Toc183508928)

[GM1 par 2. panta 121) punktu “nozīmīgs punkts” 7](#_Toc183508929)

[GM1 par 2. panta 138) punktu “bezpilota brīvais gaisa balons” 7](#_Toc183508930)

[GM1 par 2. panta 141) punktu “redzamība” 7](#_Toc183508931)

[GM1 par 4. pantu “Atbrīvojumi speciālajām operācijām” 7](#_Toc183508932)

[*AMC*/*GM* par PIELIKUMU “Lidojumu noteikumi” 8](#_Toc183508934)

[GM1 par SERA.2005. punkta “Lidojumu noteikumu ievērošana” b) apakšpunktu 8](#_Toc183508935)

[GM1 par SERA.3105. punktu “Minimālie augstumi” 8](#_Toc183508936)

[GM2 par SERA.3105. punktu “Minimālie augstumi” 8](#_Toc183508937)

[GM1 par SERA.3201. punktu “Vispārīgi noteikumi” 9](#_Toc183508938)

[GM1 par SERA.3210. punkta “Priekšrocības tiesības” d) apakšpunkta 4. daļas ii) punkta B) apakšpunktu 9](#_Toc183508939)

[GM1 par SERA.3215. punkta “Gaisa kuģa gaitas ugunis” a) un b) apakšpunktu 9](#_Toc183508940)

[AMC1 par SERA.3215. punkta “Gaisa kuģa gaitas ugunis” a) apakšpunkta 1) un 3) daļu 9](#_Toc183508941)

[GM1 par SERA.3215. punkta “Gaisa kuģa gaitas ugunis” a) apakšpunkta 1) un 3) daļu 9](#_Toc183508942)

[GM1 par SERA.3220. punkta “Modelēti instrumentālie lidojumi” b) apakšpunktu 9](#_Toc183508943)

[GM1 par SERA.3230. punktu “Darbības uz ūdens” 10](#_Toc183508944)

[GM1 par SERA.3230. punkta “Darbības uz ūdens” b) apakšpunktu 10](#_Toc183508945)

[GM1 par SERA.3401. punkta “Vispārīgi noteikumi” d) apakšpunktu 10](#_Toc183508946)

[GM1 par SERA.4001. punktu “Lidojuma plāna iesniegšana” 10](#_Toc183508947)

[GM1 par SERA.4005. punkta “Lidojuma plāna saturs” a) apakšpunktu 11](#_Toc183508948)

[GM1 par SERA.4020. punktu “Lidojuma plāna slēgšana” 11](#_Toc183508949)

[AMC1 par SERA.5005. punkta “Vizuālo lidojumu noteikumi” f) apakšpunktu 11](#_Toc183508950)

[GM1 par SERA.5005. punkta “Vizuālo lidojumu noteikumi” f) apakšpunktu 11](#_Toc183508951)

[AMC1 par SERA.5010. punkta “Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās” a) apakšpunkta 3) punktu 12](#_Toc183508952)

[GM1 par SERA.5010. punkta “Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās” a) apakšpunkta 3) daļu 12](#_Toc183508953)

[GM1 par SERA.5015. punkta “Instrumentālo lidojumu noteikumi (*IFR*) – noteikumi, kas piemērojami visiem instrumentālajiem lidojumiem” b) apakšpunktu 12](#_Toc183508954)

[GM1 par SERA.5025. punkta “*IFR* – noteikumi, kas piemērojami *IFR* lidojumiem ārpus kontrolējamas gaisa telpas” a) apakšpunktu 12](#_Toc183508955)

[GM1 par SERA.5025 “*IFR* – noteikumi, kas piemērojami *IFR* lidojumiem ārpus kontrolējamas gaisa telpas” c) apakšpunktu 13](#_Toc183508956)

[AMC1 par SERA.6001. punktu “Gaisa telpu klasifikācija” 13](#_Toc183508957)

[GM1 par SERA.6001. punktu “Gaisa telpu klasifikācija” 13](#_Toc183508958)

[AMC1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” d), e), f), g) apakšpunktu 13](#_Toc183508959)

[GM1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” d), e), f), g) apakšpunktu 14](#_Toc183508960)

[GM2 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” d), e), f), g) apakšpunktu 14](#_Toc183508961)

[AMC1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” h) apakšpunktu 14](#_Toc183508962)

[GM1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” h) apakšpunktu 14](#_Toc183508963)

[GM1 par SERA.7001. punktu “Vispārīgi noteikumi – gaisa satiksmes pakalpojumu mērķi” 15](#_Toc183508964)

[GM1 par SERA.7005. punkta “Koordinācija starp gaisa kuģa ekspluatantu un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām” a) apakšpunktu 15](#_Toc183508965)

[GM1 par SERA.8005. punkta “Gaisa satiksmes vadības dienesta darbība” b) apakšpunktu 15](#_Toc183508966)

[GM1 par SERA.8010. punkta “Distancēšanas minimumi” b) apakšpunktu 15](#_Toc183508967)

[GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” b) apakšpunkta 4) daļu 16](#_Toc183508968)

[GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” d) apakšpunkta 5) daļu 16](#_Toc183508969)

[GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” e) apakšpunkta 4) daļu 16](#_Toc183508970)

[GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” f) apakšpunkta 4) daļu 16](#_Toc183508971)

[GM1 par SERA.8035. punkta “Sakari” a) apakšpunktu 16](#_Toc183508972)

[GM1 par SERA.9005. punkta “Lidojumu informācijas pakalpojumu darbības joma” b) apakšpunkta 1. daļu 17](#_Toc183508973)

[GM1 par SERA.9005. punkta “Lidojumu informācijas pakalpojumu darbības joma” b) apakšpunkta 2. daļu 17](#_Toc183508974)

[GM1 par SERA.11010. punktu “Neparedzētas situācijas lidojuma laikā” 17](#_Toc183508975)

[AMC1 par SERA.11015. punkta “Pārtveršana” a) apakšpunktu 17](#_Toc183508976)

[GM1 par SERA.11015. punkta “Pārtveršana” a) apakšpunktu 18](#_Toc183508977)

[GM1 par SERA.12020. panta “Gaisa kuģu ziņojumu apmaiņa” a) apakšpunkta 3) daļu. 18](#_Toc183508978)

[*AMC*/*GM* par papildinājumiem 19](#_Toc183508979)

[GM1 par 1. papildinājuma 4.1. punktu “GAISA KUĢU MANEVRĒŠANAS SIGNĀLI” 19](#_Toc183508980)

[GM1 par 1. papildinājuma 4.2.1.1. punktu GAISA KUĢU MANEVRĒŠANAS SIGNĀLI 19](#_Toc183508981)

[GM1 par 1. papildinājuma 5.1. punktu “ROKU STANDARTA ĀRKĀRTAS SIGNĀLI” 19](#_Toc183508982)

[GM1 par 2. papildinājuma 3.3. punkta b) apakšpunktu “EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI UN APRĪKOJUMA PRASĪBAS” 19](#_Toc183508983)

[GM1 par 4. papildinājumu “*ATS* GAISA TELPU KLASES – PAKALPOJUMI UN LIDOJUMU PRASĪBAS” 20](#_Toc183508984)

# *AMC*/*GM* Pamata regulai

## GM1 par 2. panta 2) punktu “*ADS-C* vienošanās”

*ADS-C* vienošanās noteikumi, kas nosaka *ADS-C* datu ziņošanas nosacījumus, tiks apmainīti starp zemes un lidaparātu sistēmām, noslēdzot līgumu vai vairākus līgumus.

## 

## GM1 par 2. panta 25) punktu “manevrēšana gaisā”

Faktiskais augstums manevrēšanas gaisā laikā var atšķirties, un dažiem helikopteriem var būt nepieciešams manevrēt augstāk nekā 8 m (25 pēdas) virs zemes līmeņa (*AGL*), lai samazinātu zemes ietekmes radīto turbulenci vai nodrošinātu augstuma rezervi, pārvietojot kravu ārējā piekarē.

## 

## GM1 par 2. panta 28) punktu “gaisa satiksmes vadības atļauja”

a) Ērtības labad atbilstošos kontekstos termina “gaisa satiksmes vadības atļauja” vietā bieži lieto tā saīsinājumu “atļauja”.

b) Saīsināto terminu “atļauja” var lietot pēc vārdiem “manevrēšanas”, “pacelšanās”, “izlidošanas”, “maršrutlidojuma”, “pieejas” vai “nosēšanās”, norādot konkrētu lidojuma daļu, uz kuru attiecas šī gaisa satiksmes vadības atļauja.

## GM1 par 2. panta 34) punktu “gaisa satiksmes vadības ziņojumu savākšanas punkts”

Gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktu var izveidot kā atsevišķu struktūrvienību vai apvienot ar kādu citu struktūrvienību, piemēram, ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību vai aeronavigācijas informācijas dienestu.

## 

## GM1 par 2. panta 38) punktu “rezerves lidlauks”

Lidlauks, no kura lidojums tiek uzsākts, var būt arī attiecīgā lidojuma maršruta vai galamērķa rezerves lidlauks.

## 

## GM1 par 2. panta 39) punktu “absolūtais augstums”

a) Spiediena tipa altimetrs, kas kalibrēts saskaņā ar standarta atmosfēru un iestatīts uz *QNH* altimetra iestatījumu, norāda augstumu virs jūras līmeņa (virs vidējā jūras līmeņa).

b) Termins “absolūtais augstums” apzīmē almetrisko, nevis ģeometrisko augstumu.

## 

## GM1 par 2. panta 41) punktu “pieejas kontroles struktūrvienība”

Definīcijas mērķis ir aprakstīt konkrētos pakalpojumus, kas saistīti ar pieejas kontroles struktūrvienību. Tas neizslēdz iespēju pieejas kontroles struktūrvienībai sniegt gaisa satiksmes vadības pakalpojumus citiem lidojumiem, kas nav ielidojošie vai izlidojošie lidojumi.

## 

## GM1 par 2. panta 45) punktu “zonālā navigācija (*RNAV*)”

Zonālā navigācija ietver noteiktas precizitātes navigāciju, kā arī citus navigācijas veidus, kas neatbilst noteiktas precizitātes navigācijas definīcijai.

## GM1 par 2. panta 46) punktu “*ATS* maršruts”

a) Terminu “*ATS* maršruts” lieto, lai apzīmētu gaisa trasi, konsultatīvu maršrutu, kontrolējamu vai nekontrolējamu maršrutu, ielidošanas vai izlidošanas maršrutu u. c.

b) *ATS* maršrutu nosaka ar maršruta specifikācijām, kas ietver *ATS* maršruta apzīmējumu, maršrutu uz nozīmīgiem punktiem (maršruta punktiem) un no tiem, attālumu starp nozīmīgiem punktiem, ziņošanas prasības un, ja tā noteikusi kompetentā iestāde, minimālo drošo absolūto augstumu.

## 

## GM1 par 2. panta 48) punktu “automātiskā atkarīgā novērošana – līgums (*ADS-C*)”

Ar saīsināto terminu “*ADS-C*” parasti apzīmē *ADS* gadījuma līgumu, *ADS* pieprasījuma līgumu, *ADS* periodisko līgumu vai avārijas režīmu.

## 

## GM1 par 2. panta 51) punktu “pārslēgšanās punkts”

Pārslēgšanās punkti tiek noteikti tā, lai visos izmantojamajos lidojuma augstumos zemes iekārtām nodrošinātu optimālu signāla stipruma un kvalitātes līdzsvaru un nodrošinātu kopēju azimutālās vadīšanas avotu visiem lidaparātiem vienā un tajā pašā maršruta segmentā.

## 

## GM1 par 2. panta 58) punktu “kontrolējama gaisa telpa”

Kontrolējama gaisa telpa ir vispārīgs termins, kas ietver *ATS* gaisa telpas A, B, C, D un E klasi.

## 

## GM1 par 2. panta 78) punktu “lidojuma līmenis (*FL*)”

Lai norādītu lidojuma līmeni, var izmantot spiediena tipa altimetru, kas kalibrēts saskaņā ar standarta atmosfēru, kurā iestatīts spiediens 1013,2 hPa.

## 

## GM1 par 2. panta 84) punktu “relatīvais augstums”

a) Spiediena tipa altimetrs, kas kalibrēts saskaņā ar standarta atmosfēru un iestatīts uz *QFE* altimetra iestatījumu, norāda relatīvo augstumu (virs *QFE* atsauces līmeņa).

b) Termins “relatīvais augstums” apzīmē altimetrisko, nevis ģeometrisko augstumu.

## 

## GM1 par 2. panta 90) punktu “instrumentālās pieejas procedūra”

Instrumentālās pieejas procedūrā izmantotās sānu un vertikālās norādes attiecas uz norādēm, ko nodrošina:

a) uz zemes esoši aeronavigācijas līdzekļi vai

b) elektroniski iegūti navigācijas dati.

## 

## GM1 par 2. panta 97) punktu “nakts”

Lai nodrošinātu praktisku nakts, vakara un rīta definīcijas piemērošanu, civilā krēsla var tikt noteikta atkarībā no datuma un atrašanās vietas.

## 

## GM1 par 2. panta 114) punktu “gaidīšanas vieta pie skrejceļa”

Radiotelefonijas frazeoloģijā gaidīšanas vietu pie skrejceļa apzīmē ar terminu “gaidīšanas punkts”.

## 

## GM2 par 2. panta 114) punktu “gaidīšanas vieta pie skrejceļa”

Gaidīšanas vieta pie skrejceļa pastāv arī lidlaukos bez *ATC*. Šādos gadījumos nav iespējama lidlauka lidojumu vadības torņa atļauja.

## 

## GM1 par 2. panta 121) punktu “nozīmīgs punkts”

Ir trīs nozīmīgu punktu kategorijas: uz zemes esošs navigācijas līdzeklis, krustojums un maršruta punkts. Šajā definīcijā krustojums ir nozīmīgs punkts, kuru izsaka kā radiālās līnijas, peilējumus un/vai attālumus no navigācijas līdzekļiem, kas atrodas uz zemes.

## GM1 par 2. panta 138) punktu “bezpilota brīvais gaisa balons”

Saskaņā ar šīs regulas 2. papildinājumā ietvertajām specifikācijām bezpilota brīvos gaisa balonus iedala vieglajos, vidējajos un smagajos gaisa balonos.

## 

## GM1 par 2. panta 141) punktu “redzamība”

a) Abiem attālumiem, kurus var noteikt ar doto redzamību, gaisā ir atšķirīgas noteiktā ekstinkcijas koeficienta vērtības. Redzamību, kas balstīta uz objekta saskatīšanu un atpazīšanu, attēlo meteoroloģiskais optiskais diapazons (*MOR*) (2. panta 141. punkta a) apakšpunkts). Redzamība, kas balstās uz uguņu saskatīšanu un identificēšanu, ir atkarīga no fona apgaismojuma (2. panta 141. punkta b) apakšpunkts).

b) Redzamības definīcija attiecas uz vietējos parastajos un īpašajos ziņojumos minētajiem redzamības novērojumiem, uz *METAR* un *SPECI* ziņojumos minētajiem esošās un minimālās redzamības novērojumiem un redzamības uz zemes novērojumiem.

## GM1 par 4. pantu “Atbrīvojumi speciālajām operācijām”

### VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

a) Atbrīvojumi, uz kuriem attiecas 4. pants, ir paredzēti gadījumiem, kad operācija ir pietiekami nozīmīga sabiedrības interesēm, lai attaisnotu šīs regulas neievērošanu, ieskaitot ar šādām darbībām saistīto papildu drošības risku pieņemšanu. Iespējamie atbrīvojumi parastām operācijām, kas neietilpst šā panta darbības jomā, ir ietverti pielikuma īpašajos noteikumos (piemēram, noteikumos, kas satur tādus formulējumus kā “ja kompetentā iestāde ir atļāvusi”, “ja vien kompetentā iestāde nav norādījusi citādi”, utt.).

b) Atkarībā no gadījuma kompetentā iestāde var nolemt piešķirt atbrīvojumu atsevišķiem lidojumiem, lidojumu grupām vai ekspluatācijas veidiem, ko veic noteikti operatori.

c) Atbrīvojumus var piešķirt vai nu pastāvīgi, vai kā pagaidu pasākumu. Ja atbrīvojums tiek piešķirts pastāvīgi, īpaša uzmanība ir jāpievērš tam, lai nodrošinātu, ka atbrīvojuma nosacījumi tiek ievēroti arī turpmāk.

d) Kā ir norādīts 4. panta 3. punktā un atkarībā no valsts noteikumiem, dažas no šīm operācijām noteiktās dalībvalstīs var tikt īstenotas saskaņā ar operatīvās gaisa satiksmes (*OAT*) noteikumiem, un tādējādi tām šī regula nav piemērojama.

# *AMC*/*GM* par PIELIKUMU “Lidojumu noteikumi”

*2. SADAĻA*

***Piemērojamība un atbilstība***

## GM1 par SERA.2005. punkta “Lidojumu noteikumu ievērošana” b) apakšpunktu

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Nosakot, vai veikt lidojumus saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem vai instrumentālo lidojumu noteikumiem, pilots var izvēlēties lidot saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem vizuālos meteoroloģiskos apstākļos, vai arī kompetentā iestāde viņam to var pieprasīt.

*3. SADAĻA*

***Vispārīgie noteikumi un sadursmju novēršana***

1. NODAĻA

**Cilvēku un īpašuma aizsardzība**

## GM1 par SERA.3105. punktu “Minimālie augstumi”

KOMPETENTĀS IESTĀDES NOTEIKTIE MINIMĀLIE AUGSTUMI, KAS IR LIELĀKI PAR NORĀDĪTAJIEM MINIMĀLAJIEM AUGSTUMIEM

Ja tiek uzskatīts, ka SERA.5005. un SERA.5015. punktā norādītie minimālie augstumi nav pietiekami, kompetentā iestāde var izveidot atbilstošas​ struktūras, piemēram, kontrolētu, ierobežotu vai aizliegtu gaisa telpu, un ieviest īpašus nosacījumus, izmantojot valstī noteikto kārtību. Visos gadījumos saistītajai aeronavigācijas informācijas publikācijai (*AIP*) un kartēm jābūt viegli saprotamām gaisa telpas lietotājiem.

## 

## GM2 par SERA.3105. punktu “Minimālie augstumi”

KOMPETENTĀS IESTĀDES ATĻAUTIE MINIMĀLIE AUGSTUMI, KAS IR MAZĀKI PAR NORĀDĪTAJIEM MINIMĀLAJIEM AUGSTUMIEM

Kompetentās iestādes atļauju lidot zemākos līmeņos, nekā noteikts SERA.5005. punkta f) apakšpunktā un SERA.5015. punkta b) apakšpunktā, var piešķirt vai nu kā vispārēju izņēmumu neierobežotam skaitam gadījumu, vai arī konkrētam lidojumam pēc īpaša pieprasījuma. Kompetentā iestāde ir atbildīga par to, lai drošības līmenis, kas izriet no šādas atļaujas, ir pieņemams.

2. NODAĻA

**Sadursmju novēršana**

## GM1 par SERA.3201. punktu “Vispārīgi noteikumi”

MODRĪBA LIDAPARĀTĀ

Neatkarīgi no lidojuma veida vai gaisa telpas klases, kurā lidaparāts tiek ekspluatēts, ir svarīgi, ka lidaparātā tiek ievērota modrība, lai atklātu iespējamās sadursmes. Šī modrība ir svarīga vienmēr, tostarp darbojoties lidlauka kustības zonā.

## 

## GM1 par SERA.3210. punkta “Priekšrocības tiesības” d) apakšpunkta 4. daļas ii) punkta B) apakšpunktu

PERSONU UN TRANSPORTLĪDZEKĻU KONTROLE LIDLAUKOS

Nosakot minimālo distanci starp transportlīdzekļiem un manevrējošiem lidaparātiem, parasti jāņem vērā apgaismojuma, marķējumu, signālu un norāžu pieejamība.

## 

## GM1 par SERA.3215. punkta “Gaisa kuģa gaitas ugunis” a) un b) apakšpunktu

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Lai palielinātu iespējas saredzēt lidaparātu, papildus pretsadursmju ugunīm var izmantot citiem nolūkiem paredzētās ugunis, piemēram, nosēšanās ugunis un lidaparāta korpusa apgaismošanas starmešus.

## 

## AMC1 par SERA.3215. punkta “Gaisa kuģa gaitas ugunis” a) apakšpunkta 1) un 3) daļu

GAISA BALONU UGUNIS

Pretsadursmju ugunis, kas nepieciešamas brīvi pilotējamiem gaisa baloniem, kuri ir sertificēti *VFR* naktī saskaņā ar *CS 31HB/GB.65. punktu “Nakts ugunis”*, ir jāuzskata par pieņemamu līdzekli, lai nodrošinātu atbilstību SERA.3215. punkta a) apakšpunkta 1) daļai un SERA.3215. punkta a) apakšpunkta 3) daļai.

## 

## GM1 par SERA.3215. punkta “Gaisa kuģa gaitas ugunis” a) apakšpunkta 1) un 3) daļu

GAISA BALONU UGUNIS

Tehniskās specifikācijas, kurām jāatbilst šādām pretsadursmes ugunīm, kas norādītas AMC1 par SERA.3215. punkta a) apakšpunkta 1) un 3) daļu, var atrast īpašajos nosacījumos “SC D-01 31HB\_GB Brīvo gaisa balonu ārējās un iekšējās ugunis nakts lidojumam. 2. izdevums”[[2]](#footnote-3).

## 

## GM1 par SERA.3220. punkta “Modelēti instrumentālie lidojumi” b) apakšpunktu

DUBLĒJOŠAIS PILOTS

a) Šajā noteikumā dublējošais pilots ir pilots, kuram ir licence, kas dod tiesības darboties kā lidaparāta kapteinim, un kurš ir spējīgs un gatavs jebkurā laikā lidojumā pārņemt lidaparāta vadību. Dublējošais pilots saglabā piesardzību vai ir kompetents novērotājs, ja dublējošajam pilotam nav pilnīgas redzamības uz lidaparāta katru pusi, un izvairās no sadursmēm tās personas vārdā, kura lido simulētos instrumentālos apstākļos.

b) Vadības sēdeklis ir sēdeklis, kas tajā sēdošajai personai nodrošina pietiekamu piekļuvi lidojuma vadības ierīcēm, lai tā varētu netraucēti lidot ar lidaparātu.

## GM1 par SERA.3230. punktu “Darbības uz ūdens”

STARPTAUTISKIE KUĢU SADURSMJU NOVĒRŠANAS NOTEIKUMI

Papildus SERA.3230. punktā paredzētajam noteikumiem atsevišķos gadījumos var piemērot normas, kas izklāstītas Starptautiskajos kuģu sadursmju novēršanas noteikumos, kuri izstrādāti Starptautisko kuģu sadursmju novēršanas noteikumu pārskatīšanai veltītajā Starptautiskajā konferencē (Londonā 1972. g.).

## 

## GM1 par SERA.3230. punkta “Darbības uz ūdens” b) apakšpunktu

UGUNIS, KURAS LIDAPARĀTAM JĀIESLĒDZ UZ ŪDENS

Starptautiskie kuģu sadursmju novēršanas noteikumi nosaka, ka noteikumi par ugunīm ir jāievēro no saullēkta līdz saulrietam. Tādēļ teritorijās, kurās piemēro Starptautiskos kuģu sadursmju novēršanas noteikumus, piemēram, atklātā jūrā, nevar piemērot īsāku laika periodu no saullēkta līdz saulrietam, kas noteikts saskaņā ar SERA.3230. punkta b) apakšpunktu.

4. NODAĻA

**Laiks**

## GM1 par SERA.3401. punkta “Vispārīgi noteikumi” d) apakšpunktu

LAIKS GAISA SATIKSMES PAKALPOJUMOS

Vairumā gadījumu pareizo laiku iegūst, izmantojot alternatīvus risinājumus. Par šādu risinājumu esamību ir jānorāda valsts aeronavigācijas informācijas publikācijā (*AIP*).

*4. SADAĻA*

***Lidojumu plāni***

## GM1 par SERA.4001. punktu “Lidojuma plāna iesniegšana”

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

a) Lidojuma plāns vajadzības gadījumā var aptvert tikai daļu lidojuma, lai aprakstītu to lidojuma daļu vai tos manevrus, uz kuriem attiecas gaisa satiksmes vadība.

b) Termins “iesniegt lidojuma plānu” attiecas uz pilota vai operatora darbību, lai sniegtu lidojuma plāna informāciju *ATS*. “Iesniegtais lidojuma plāns” attiecas uz lidojuma plānu, ko *ATS* ir saņēmusi un akceptējusi, savukārt “lidojuma plāna pārsūtīšana” attiecas uz pilota darbību, lai iesniegtu lidojuma plānu vai saīsinātu lidojuma plānu attiecīgajai *ATS* struktūrvienībai pa radiotelefonu.

## 

## GM1 par SERA.4005. punkta “Lidojuma plāna saturs” a) apakšpunktu

SAĪSINĀTS LIDOJUMA PLĀNS

Saīsinātā lidojuma plāns, ko nosūta, izmantojot radiotelefonu, lai šķērsotu kontrolējamu gaisa telpu vai jebkuru citu kompetentās iestādes norādītu apgabalu vai maršrutu, parasti ietver vismaz: izsaukuma signālu, lidaparāta tipu, ielidošanas vietu, izlidošanas vietu un līmeni. Kompetentā iestāde var pieprasīt papildu ziņas.

## 

## GM1 par SERA.4020. punktu “Lidojuma plāna slēgšana”

ZIŅOJUMI PAR ATLIDOŠANU

Ja tiek pieprasīts ziņojums par atlidošanu, tad SERA.4020. punkta noteikumu nepildīšana var būt par iemeslu nopietnam gaisa satiksmes pakalpojumu pārtraukumam un radīt lielus izdevumus, jo tiek veiktas nevajadzīgas meklēšanas un glābšanas operācijas.

*5. SADAĻA*

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

## AMC1 par SERA.5005. punkta “Vizuālo lidojumu noteikumi” f) apakšpunktu

*VFR* MINIMĀLIE AUGSTUMI – KOMPETENTĀS IESTĀDES ATĻAUJA

Kompetentajai iestādei ir jānorāda nosacījumi, saskaņā ar kuriem atļauja tiek piešķirta vai var tikt piešķirta, tostarp minimālie augstumi virs zemes, ūdens vai augstākā šķēršļa 150 m (500 pēdu) rādiusā no lidaparāta, kas praktizē piespiedu nosēšanos, gaisa balona vai lidaparāta, kurš veic planēšanu no grēdas vai kalna.

## 

## GM1 par SERA.5005. punkta “Vizuālo lidojumu noteikumi” f) apakšpunktu

*VFR* MINIMĀLIE AUGSTUMI – KOMPETENTĀS IESTĀDES ATĻAUJA

Ja tiek veikts atbilstošs drošības novērtējums, kompetentā iestāde atļauju var piešķirt arī:

a) lidaparātam, kurš darbojas saskaņā ar procedūru, kas izsludināta paziņotajam maršrutam, kurā tas lido;

b) helikopteriem, kas darbojas tādā augstumā, kurš avārijas gadījumā ļautu veikt nosēšanos, neradot pārmērīgu apdraudējumu personām vai īpašumam uz zemes;

c) lidaparātam, kas lidlaukā paceļ vai nolaiž vilkšanas troses, banerus vai līdzīgus priekšmetus;

d) jebkuriem citiem lidojumiem, kas nav norādīti iepriekš, ja ir nepieciešams īpašs atbrīvojums, lai veiktu konkrētu uzdevumu.

## AMC1 par SERA.5010. punkta “Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās” a) apakšpunkta 3) punktu

ĀTRUMA IEROBEŽOJUMS, KAS JĀIEVĒRO HELIKOPTERA PILOTIEM

Ātrumu 140 mezgli nedrīkst izmantot helikopteriem, kuri veic lidojumus, ja redzamība ir zemāka par 1 500 m. Šādā gadījumā pilotam jāpiemēro mazāks ātrums, kas atbilst faktiskajiem apstākļiem.

## 

## GM1 par SERA.5010. punkta “Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās” a) apakšpunkta 3) daļu

ĀTRUMA IEROBEŽOJUMS, KAS JĀIEVĒRO HELIKOPTERA PILOTIEM

Ātrums 140 mezgli ir uzskatāms par absolūti maksimālo pieļaujamo ātrumu, lai uzturētu pieņemamu drošības līmeni, ja redzamība ir 1 500 m vai lielāka. Zemāks ātrums jāpiemēro atbilstoši tādiem elementiem kā vietējie apstākļi, pilotu skaits un pieredze saskaņā ar norādījumiem turpmāk sniegtajā tabulā.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Redzamība (m)** | **Ieteicamais ātrums (kt)** |  |
|  | 800 | 50 |  |
|  | 1500 | 100 |  |
|  | 2000 | 120 |  |

## GM1 par SERA.5015. punkta “Instrumentālo lidojumu noteikumi (*IFR*) – noteikumi, kas piemērojami visiem instrumentālajiem lidojumiem” b) apakšpunktu

MINIMĀLIE LĪMEŅI

Nosakot, kurš ir augstākais šķērslis 8 km attālumā no paredzamās lidaparāta atrašanās vietas, aprēķinā ņem vērā navigācijas precizitāti, kādu iespējams panākt attiecīgajā maršruta posmā, ņemot vērā uz zemes un lidaparātā pieejamās navigācijas ierīces.

## GM1 par SERA.5025. punkta “*IFR* – noteikumi, kas piemērojami *IFR* lidojumiem ārpus kontrolējamas gaisa telpas” a) apakšpunktu

KREISĒŠANAS LĪMEŅI

Lai gan *IFR* lidojums kreisēšanas režīmā ārpus kontrolējamas gaisa telpas ir jāveic kreisēšanas līmenī atbilstoši tā trajektorijai saskaņā ar kreisēšanas līmeņu tabulu, tas neizslēdz kreisēšanas augstuma uzņemšanas paņēmienu izmantošanu.

## 

## GM1 par SERA.5025 “*IFR* – noteikumi, kas piemērojami *IFR* lidojumiem ārpus kontrolējamas gaisa telpas” c) apakšpunktu

ATRAŠANĀS VIETAS ZIŅOJUMI

Tiek sagaidīts, ka lidaparāts, kurš veic *IFR* lidojumu noteiktā konsultatīvajā gaisa telpā un nolemj izmantot gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus, ievēro 8. nodaļas “Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi” noteikumus, izņemot, ja lidojuma plānam un tā izmaiņām nav nepieciešamas atļaujas un ja tiks uzturēti divpusēji sakari ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, kas nodrošina gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus.

*6. SADAĻA*

***Gaisa telpu klasifikācija***

## AMC1 par SERA.6001. punktu “Gaisa telpu klasifikācija”

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Ja *ATS* gaisa telpas robežojas vertikāli, t.i., viena virs otras, lidojumiem kopīgajā līmenī jāatbilst mazāk ierobežojošās gaisa telpas klases prasībām un jāsaņem tai piemērojamie pakalpojumi.

## 

## GM1 par SERA.6001. punktu “Gaisa telpu klasifikācija”

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

a) B klases gaisa telpa tiek uzskatīta par mazāk ierobežojošu nekā A klases gaisa telpa; C klases gaisa telpa ir mazāk ierobežojoša nekā B klases gaisa telpa, utt.

b) Ātruma ierobežojums 250 mezgli *VFR* lidojumiem C, D, E, F, G klases gaisa telpā un *IFR* lidojumiem D, E, F, G klases gaisa telpā ir paredzēts, lai atvieglotu lidojumu, kuri nav nodalīti, vizuālo uztveršanu.

c) Ja noteiktā gaisa telpas klasē ir nepieciešams veikt lidojumus, kuri atbilst mazāk ierobežojošai klasei, var izmantot:

1) attiecīgās gaisa telpas pārklasificēšanu;

2) attiecīgās gaisa telpas apjoma pārplānošanu, nosakot gaisa telpas ierobežojumus vai atrunas, vai mazāk ierobežojošu gaisa telpas klašu mazākas vienības (piemēram, koridorus).

## AMC1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” d), e), f), g) apakšpunktu

ĀTRUMA IEROBEŽOJUMI. DROŠĪBAS NOVĒRTĒJUMS UN KOMPETENTĀS IESTĀDES APSTIPRINĀJUMS

Ja kompetentā iestāde apstiprina 250 mezglu ātruma ierobežojuma atvieglojumu zem 3 050 m (10 000 pēdām), tam jābūt pamatotam ar drošības novērtējumu. Nosacījumiem šāda atvieglojuma piešķiršanai jābūt noteiktiem dalībvalsts aeronavigācijas informācijas publikācijā (*AIP*).

## 

## GM1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” d), e), f), g) apakšpunktu

ĀTRUMA IEROBEŽOJUMI. DROŠĪBAS NOVĒRTĒJUMS UN KOMPETENTĀS IESTĀDES APSTIPRINĀJUMS

a) Izstrādājot drošības novērtējumu, jāņem vērā vismaz šādi aspekti:

1) gaisa satiksme, gaisa telpas klašu prasības un gaisa telpas plānojums, gaisa telpai paredzētās procedūras un iespējamā atļauju izmantošana, lai saglabātu savstarpējo distanci, kā aprakstīts GM1 par SERA.8005. punkta b) apakšpunktu;

2) minimālais drošais ātrums, kas norādīts attiecīgo lidaparātu tipu apstiprinātajā lidaparātu lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*).

b) Drošības novērtējums ir jāizstrādā sadarbībā ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem.

c) Ir jānodrošina saskaņošana ar gaisa telpas izmantotājiem, uz kuriem tas varētu attiekties, un tiem ir jāsniedz drošības novērtējuma izstrādei nepieciešamie dati.

d) Kompetentajai iestādei jānodrošina, ka lidaparātu tipi, uz kuriem attiecas šāds atvieglojums, ir norādīti dalībvalsts aeronavigācijas informācijas publikācijā.

## 

## GM2 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” d), e), f), g) apakšpunktu

ĀTRUMA IEROBEŽOJUMI. DROŠĪBAS NOVĒRTĒJUMS UN KOMPETENTĀS IESTĀDES APSTIPRINĀJUMS

a) Vietējiem ātruma ierobežojuma atvieglojumiem drošības novērtējumu parasti veic *ATS* pakalpojumu sniedzējs, un tas ir jāapstiprina kompetentajai iestādei.

b) Ja atvieglojumu piemēro vispārēji visā dalībvalsts gaisa telpā, kompetentajai iestādei ir jānodrošina, ka ir veikts atbilstošs drošības novērtējums.

## 

## AMC1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” h) apakšpunktu

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

F klases gaisa telpa ir jāievieš tikai tad, ja gaisa satiksmes pakalpojumi ir nepietiekami gaisa satiksmes vadības nodrošināšanai, un ja ierobežotās konsultācijas par sadursmes apdraudējumiem, ko citādi sniedz lidojumu informācijas dienests, nebūs pietiekamas. Ja tiek ieviests gaisa satiksmes konsultatīvais pakalpojums, tas jāuzskata par pagaidu pasākumu tikai līdz brīdim, kad to var aizstāt ar gaisa satiksmes vadības pakalpojumu, vai gadījumos, kad satiksmes situācija mainās tā, ka konsultatīvais pakalpojums vairs nav nepieciešams, aizstāt ar lidojumu informācijas pakalpojumu.

## GM1 par SERA.6001. punkta “Gaisa telpu klasifikācija” h) apakšpunktu

PAGAIDU PASĀKUMA ILGUMS

a) Nosakot F klases gaisa telpu, tās paredzētais pagaidu ilgums, pēc kura tā jāaizstāj ar alternatīvu klasifikāciju, ir jānorāda dalībvalsts *AIP*.

b) F klases gaisa telpas paredzētais pagaidu ilgums nedrīkst būt ilgāks par 3 gadiem.

PIEMĒRS

c) Noteiktas *CTR* gaisa telpas klasifikāciju var mainīt katru dienu (piemēram, no 06.00 līdz 20.00 gaisa telpa ir klasificēta kā A klases un no 20.00 līdz 23.59, un no 00.00 līdz 05.59 – kā F klases). Šajā gadījumā šo risinājumu ilgums nedrīkst pārsniegt 3 gadus.

*7. SADAĻA*

***Gaisa satiksmes pakalpojumi***

## GM1 par SERA.7001. punktu “Vispārīgi noteikumi – gaisa satiksmes pakalpojumu mērķi”

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Šie noteikumi ir vispārīgi apgalvojumi, kas atspoguļo augsta līmeņa drošības mērķus, kuri jāsasniedz, nodrošinot *ATS*, un kas ir visu šīs daļas noteikumu pamatā.

## GM1 par SERA.7005. punkta “Koordinācija starp gaisa kuģa ekspluatantu un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām” a) apakšpunktu

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Jēdziens “pienācīgi ņemt vērā” (*due regard*) ir lietots, lai norādītu, ka gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, veicot saskaņošanu ar lidaparātu ekspluatantiem, ir jāņem vērā ekspluatantu pienākumi saskaņā ar Eiropas Savienības noteikumiem par lidaparātu ekspluatāciju un jāsniedz tiem informācija, kas tiem nepieciešama, lai darbotos saskaņā ar šiem noteikumiem.

*8. SADAĻA*

***Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi***

## GM1 par SERA.8005. punkta “Gaisa satiksmes vadības dienesta darbība” b) apakšpunktu

ATĻAUJAS, LAI UZTURĒTU ATSTATUMU

Atļaujas pilotam uzturēt atstatumu noteiktā lidojuma daļā D un E klases gaisa telpā zem 3 050 m (10 000 pēdām) pacelšanās vai nolaišanās laikā, dienas laikā vizuālos meteoroloģiskos apstākļos, ir balstītas uz faktu, ka šajās gaisa telpas klasēs visiem lidojumiem tiek piemērots ātruma ierobežojums 250 mezgli, kas ļauj abu lidaparātu pilotiem laikus novērot citus lidojumus, lai izvairītos no sadursmes.

## GM1 par SERA.8010. punkta “Distancēšanas minimumi” b) apakšpunktu

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Šā noteikuma mērķis ir nodrošināt, pirmkārt, savietojamību abās satiksmes pārvades līnijas pusēs un, otrkārt, pietiekamu distanci starp lidaparātiem, kas darbojas abās kopīgās robežas pusēs.

## 

## GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” b) apakšpunkta 4) daļu

DARBĪBAS, ATTIECĪBĀ UZ KURĀM IR NEPIECIEŠAMA ATĻAUJA

Noteikuma par iespējamu atkārtotu atļauju nolūks ir atvieglot atkārtotas atļaujas izsniegšanu attiecībā uz mainītu galamērķi, kas parasti atrodas ārpus pieteiktā galamērķa lidlauka.

## 

## GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” d) apakšpunkta 5) daļu

ATĻAUJU SATURS – DERĪGUMA TERMIŅŠ

Atļaujas derīguma termiņš norāda laiku, pēc kura atļauja tiks automātiski atcelta, ja lidojums nebūs uzsākts.

## 

## GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” e) apakšpunkta 4) daļu

*CPDLC* ZIŅOJUMU ATKĀRTOŠANA

Ja tā ir norādīts vietējos drošības novērtējumos, *ANSP* var pieprasīt, lai dažu *CPDLC* ziņojumu veidu (jo īpaši to, kas attiecas uz trajektorijas izmaiņām) saņemšana tiktu apstiprināta ar balss signālu.

## 

## GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” f) apakšpunkta 4) daļu

ATĻAUJU KOORDINĒŠANA – IEPRIEKŠĒJA NOSACĪTA ATĻAUJA

a) Šādos gadījumos tiek pieņemts, ka saziņu ar *ATC* struktūrvienību lidojuma virzienā uzsāk pilots. Tādēļ noteikumi paredz, ka lidaparātam ir jāuztur nepieciešamie divvirzienu sakari ar pašreizējo *ATC* struktūrvienību.

b) Gadījumos, kad lidaparāts nevar uzturēt divvirzienu sakarus, iegūstot iepriekšējo nosacīto atļauju, pilotam ir jālūdz atļauja uz brīdi atstāt pašreizējās *ATC* struktūrvienības sakaru kanālu, pirms tas sazinās ar *ATC* struktūrvienību lidojuma virzienā.

## 

## GM1 par SERA.8035. punkta “Sakari” a) apakšpunktu

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

a) *HF* vidē *SELCAL* vai līdzīgas automātiskas signalizēšanas ierīces atbilst prasībām nodrošināt gaiss-zeme balss sakaru klausīšanos.

b) Lidaparātam var atļaut īslaicīgi sazināties ar vadības struktūrvienību, kas nav lidaparātu kontrolējošā struktūrvienība.

*9. SADAĻA*

***Lidojumu informācijas pakalpojumi***

## GM1 par SERA.9005. punkta “Lidojumu informācijas pakalpojumu darbības joma” b) apakšpunkta 1. daļu

INFORMĀCIJA PAR LAIKA APSTĀKĻIEM IZLIDOŠANAS, GALAMĒRĶA UN REZERVES LIDLAUKĀ

Informāciju par laika apstākļiem piloti parasti iegūst attiecīgajā dienestā pirms lidojuma. Īpašu vai ar drošību saistītu informāciju parasti sniedz, izmantojot radiosakarus, ja tādi ir pieejami.

## GM1 par SERA.9005. punkta “Lidojumu informācijas pakalpojumu darbības joma” b) apakšpunkta 2. daļu

INFORMĀCIJA PAR SADURSMES DRAUDIEM

Informācija par sadursmes draudiem ietver tikai zināmās darbības, kas rada risku attiecīgajam lidaparātam. Šādas informācijas pieejamība gaisa satiksmes dienestiem dažkārt var būt nepilnīga (piemēram, radara vai radio pārklājuma ierobežojumi, iespēja pilotiem izvēlēties radio sakarus, pilotu ziņotās informācijas precizitātes ierobežojumi vai neapstiprināts informācijas līmenis), tādēļ gaisa satiksmes dienests nevar uzņemties atbildību par tās sniegšanu jebkurā laikā vai par tās precizitāti.

*11. SADAĻA*

***Iejaukšanās, ārkārtas neparedzētas situācijas un pārtveršana***

## GM1 par SERA.11010. punktu “Neparedzētas situācijas lidojuma laikā”

NOMALDĪJIES VAI NEIDENTIFICĒTS LIDAPARĀTS – VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

a) Vienu lidaparātu vienlaikus viena struktūrvienība var uzskatīt par “nomaldījušos lidaparātu”, un cita vienība – par “neidentificētu lidaparātu”. Šī iespēja ir jāņem vērā, nodrošinot atbilstību SERA.11010. punkta a) apakšpunkta 1) daļas iii) apakšpunktā un SERA.11010. punkta b) apakšpunkta 2) un 3) daļas noteikumiem.

b) Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sniegtā navigācijas palīdzība ir īpaši svarīga, ja struktūrvienība uzzina, ka lidaparāts ir nomaldījies vai tūdaļ nomaldīsies zonā, kur pastāv pārtveršanas risks vai cits apdraudējums tā drošībai.

## 

## AMC1 par SERA.11015. punkta “Pārtveršana” a) apakšpunktu

DALĪBVALSTU IZDOTIE NOTEIKUMI UN ADMINISTRATĪVĀS DIREKTĪVAS ATTIECĪBĀ UZ CIVILO LIDAPARĀTU PĀRTVERŠANU

a) Saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 2. pielikuma noteikumiem par civilo lidaparātu pārtveršanu valstu noteikumiem, kas ieviesti saskaņā ar SERA.11015. punkta a) apakšpunktu, ir jānodrošina, ka:

1) civilie lidaparāti tiek pārtverti tikai tad, ja nav citas iespējas;

2) pārtveršana tiek ierobežota līdz lidaparāta identificēšanai, ja vien nav nepieciešams atgriezt lidaparātu tā plānotajā trajektorijā, novirzīt to ārpus valsts gaisa telpas robežām, novirzīt to prom no ierobežotu lidojumu, aizliegtas, bīstamas vai pārapdzīvotas zonas, vai sniegt tam norādījumus, lai veiktu nosēšanos norādītā lidlaukā;

3) civilo lidaparātu pārtveršana praksē netiek veikta, ja vien tas nav iepriekš saskaņots ar pārtveramā lidaparāta kapteini un *ATC* ir attiecīgi informēta, ka pārtveršana ir paredzēta;

4) navigācijas norādījumi un cita saistītā informācija pārtvertajam lidaparātam jāsniedz pa radiotelefonu, ja vien iespējams nodibināt radiosakarus un

5) gadījumā, ja tiek pieprasīts, lai pārtvertais civilais lidaparāts nosēstos pārlidojamajā teritorijā, tad nosēšanās vajadzībām paredzētajam lidlaukam jābūt piemērotam, lai attiecīgā tipa lidaparāts varētu droši nosēsties.

b) Dalībvalstīm jāpublicē standartmetode, kas noteikta lidaparāta, kurš veic civilās aviācijas lidaparāta pārtveršanu, manevrēšanai. Šādai metodei jābūt izstrādātai tā, lai nepieļautu pārtvertā lidaparāta apdraudējumu.

c) Dalībvalstīm jānodrošina, ka ir paredzēts izmantot sekundāro novērošanas radiolokatoru vai *ADS-B*, ja pieejams, lai identificētu civilos lidaparātus zonās, kur to var pārtvert.

## 

## GM1 par SERA.11015. punkta “Pārtveršana” a) apakšpunktu

DALĪBVALSTU IZDOTIE NOTEIKUMI UN ADMINISTRATĪVĀS DIREKTĪVAS ATTIECĪBĀ UZ CIVILO LIDAPARĀTU PĀRTVERŠANU

Dalībvalstīm, kuras ievēro alternatīvus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus, kas nav *AMC1 par SERA.11015. punkta “Pārtveršana” a) apakšpunktu* virs valsts teritorijas un teritoriālajiem ūdeņiem, ir jāpaziņo *ICAO* par atšķirībām no *ICAO* 2. pielikuma. Atklātā jūrā *ICAO* 2. pielikums ir jāpiemēro bez izņēmuma saskaņā ar Čikāgas konvenciju un SERA.1001. punkta a) apakšpunktu.

*12. SADAĻA*

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

## 

## GM1 par SERA.12020. panta “Gaisa kuģu ziņojumu apmaiņa” a) apakšpunkta 3) daļu.

CITAS *ATS* STRUKTŪRVIENĪBAS, UZ KURĀM TAS ATTIECAS

Citas attiecīgās *ATS* struktūrvienības ir tās, kuru jurisdikcijā ir lidojumi, kuriem vēlākā lidojuma posmā ir paredzēts ielidot attiecīgajā gaisa telpā. Šiem lidojumiem, piemēram, varētu būt nepieciešams mainīt maršrutu pirms ielidošanas attiecīgajā gaisa telpā. Piemēram, var būt nepieciešams, lai *ATS* struktūrvienības nosūtītu īpašu gaisa ziņojumu par vulkāniskajiem pelniem vai vulkāna izvirdumu lidaparātam, kurš atrodas *FIR*, kas atrodas blakus *FIR*, kuru ietekmē gaisa ziņojums.

# *AMC*/*GM* par papildinājumiem

## GM1 par 1. papildinājuma 4.1. punktu “GAISA KUĢU MANEVRĒŠANAS SIGNĀLI”

SIGNALIZĒTĀJA / MANEVRU VADĪTĀJA SIGNĀLI GAISA KUĢIM – VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

a) Attiecīgo signālu nozīme paliek nemainīga, ja tiek turētas nūjas, izgaismoti zižļi vai lukturīši, nevis tiek apgaismotas signalizētāja rokas.

b) Lidaparāta dzinēji tiek numurēti no labās puses uz kreiso, signalizētājam atrodoties ar skatu pret lidaparātu (t.i., dzinējs Nr. 1 ir lidaparāta kreisās puses ārējais dzinējs).

c) Gadījumos, kad minēti zižļi, var izmantot arī dienas gaismā fluorescējošas galda tenisa raketes vai cimdus (tikai dienas gaismā).

d) Gadījumos, kad minēts signalizētājs, signālus rādīt var arī manevru vadītājs.

e) Daudzu lidaparātu konstrukcija ir tāda, ka, lidaparātam veicot manevrus uz zemes, no pilotu kabīnes ne vienmēr ir iespējams vizuāli kontrolēt kabīnes spārnu galu, dzinēju un citu galējo punktu trajektoriju.

## 

## GM1 par 1. papildinājuma 4.2.1.1. punktu GAISA KUĢU MANEVRĒŠANAS SIGNĀLI

GAISA KUĢA PILOTA SIGNĀLI SIGNALIZĒTĀJAM / MANEVRU VADĪTĀJAM – BREMZES

Sniedzot signālu “bremzes iedarbinātas”, dūres sakļaušanas brīdis norāda uz bremžu iedarbināšanas brīdi. Sniedzot signālu “bremzes atlaistas”, pirkstu izplešanas brīdis norāda uz bremžu atlaišanas brīdi.

## 

## GM1 par 1. papildinājuma 5.1. punktu “ROKU STANDARTA ĀRKĀRTAS SIGNĀLI”

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Lai efektīvāk sazinātos ar salona apkalpi, *ARFF* ugunsdzēsēji ārkārtas signālus ar roku var dot no vietām, kas nav tās, kuras signalizētājs izmantotu, lai sniegtu manevrēšanas signālus.

## 

## GM1 par 2. papildinājuma 3.3. punkta b) apakšpunktu “EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI UN APRĪKOJUMA PRASĪBAS”

AUGSTA SPIEDIENA BALONI

Augsta spiediena baloniem nav vajadzīgas lidojuma pārtraukšanas ierīces, jo tie pēc derīgās kravas izkraušanas ātri paceļas un pārplīst, un nav vajadzīga ierīce vai sistēma, kas paredzēta gaisa balona apvalka pārduršanai. Šajā saistībā augsta spiediena baloniem ir vienkāršs neizstiepjams apvalks, kas var izturēt spiedienu starpību, ja apvalka iekšienē spiediens ir lielāks nekā ārpusē. Tas ir piepildīts tā, ka mazāks gāzes spiediens nakts laikā pilnībā piepilda apvalku. Šāds augsta spiediena gaisa balons saglabās būtībā nemainīgu lidojuma līmeni, līdz no tā nebūs izplūdis pārāk liels gāzes daudzums.

## 

## GM1 par 4. papildinājumu “*ATS* GAISA TELPU KLASES – PAKALPOJUMI UN LIDOJUMU PRASĪBAS”

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Šā papildinājuma mērķis ir kodolīgi izklāstīt prasības, kas attiecas uz katru konkrēto gaisa telpas klasi. Tādēļ tajā nav sniegtas nekādas specifikācijas papildus tām, kas jau ir izklāstītas īstenošanas noteikumos.

1. Spēkā stāšanās datumu lūdzam skatīt Lēmumā 2013/013/R, kas publicēts Aģentūras oficiālajā publikācijā. [↑](#footnote-ref-2)
2. Šo īpašo nosacījumu var atrast http://easa.europa.eu/certification/docs/special-condition/SC%20D- 01%2031HB\_GB%20External%20and%20Internal%20Lights%20for%20Free%20Balloon%20Night%20Flig ht%20Issue%202.pdf [↑](#footnote-ref-3)