|  |  |
| --- | --- |
| A blue and yellow logo  Description automatically generated with medium confidence | *ED* Lēmuma 2021/003/R pielikums |

# *ED* Lēmuma 2021/003/R pielikums

**Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi (*AMC*) un vadlīnijas (*GM*) attiecībā uz lidlauku pārvaldību, organizāciju un ekspluatācijas prasībām. 1. izdevums, 5. grozījums**

*ED* Lēmuma 2014/012/R pielikumu groza, kā norādīts turpmāk.

Grozījuma teksts ir izkārtots tā, lai parādītu gan svītroto tekstu, gan jauno vai grozīto tekstu:

* svītrotais teksts ir iezīmēts šādi: ~~pārsvītrots~~;
* jaunais vai grozītais teksts ir iekrāsots zilā krāsā;
* divpunkte “(..)” norāda, ka pārējais teksts nav grozīts.

# I PIELIKUMS

**VADLĪNIJAS PAR DEFINĪCIJĀM, KAS IZMANTOTAS KOMISIJAS REGULĀ (ES)**

**Nr. 139/2014**

## GM1 par 38.b) punktu “Skrejceļa stāvokļa kods”

Skrejceļa stāvokļa kods (*RWYCC*) ir paredzēts tam, lai gaisa kuģa apkalpe aprēķinātu lidmašīnas lidtehniskos raksturojumus.

## GM1 par 38.g) punktu “Skrejceļa virsmas stāvoklis”

Skrejceļa stāvokļa ziņojumā (*RCR*) izmantotie skrejceļa virsmas stāvokļi ļauj lidlauka ekspluatantam, lidmašīnas ražotājam un lidmašīnas ekspluatantam savstarpēji saprasties.

Tiek ziņots arī par gaisa kuģu atledošanas ķimikālijām un citiem kontaminantiem, bet tie nav iekļauti skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptoru sarakstā, jo to ietekmi uz skrejceļa virsmas saķeres raksturojumiem un *RWYCC* nav iespējams novērtēt standartizētā veidā.

## GM1 par 38.h) punktu “Skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptori”

Deskriptori, kas minēti a)–h) apakšpunktā, tiek izmantoti tikai saistībā ar *RCR*, un tie nav paredzēti, lai aizvietotu vai aizstātu spēkā esošās Pasaules Meteoroloģijas organizācijas (*WMO*) definīcijas.

## GM1 par 38.h) punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptori” c) apakšpunktu

“Sasalšanas temperatūra” ir ūdens sasalšanas temperatūra (0 °C).

Noteiktos apstākļos sarma var padarīt virsmu ļoti slidenu, un par to tiek atbilstoši ziņots ar pazeminātu *RWYCC*.

## GM1 par 38.h) punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptori” f) apakšpunktu

Tekošu ūdeni, kura slāņa biezums pārsniedz 3 mm, pieņemts norādīt kā “stāvošu ūdeni”.

## GM1 par 38.h) punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptori” g) apakšpunktu

Pārdzesēti nokrišņi var izraisīt skrejceļa stāvokļus, kas no lidmašīnas tehnisko raksturojumu viedokļa tiek saistīti ar slapju ledu. Slapjš ledus var padarīt virsmu ļoti slidenu. Par to tiek atbilstoši ziņots ar pazeminātu *RWYCC*.

## GM1 par 41.a) punktu “Slideni slapjš skrejceļš”

Par “nozīmīgu daļu” var uzskatīt aptuveni 100 m garu skrejceļa posmu.

## GM2 par 41.a) punktu “Slideni slapjš skrejceļš”

Skrejceļa saķeres raksturojumus uzskata par pasliktinātiem, ja tie ir zemāki par minimālajiem standartiem.

## GM1 par 41.c) punktu “Īpaši sagatavots ziemas skrejceļš”

“Sasaldētas smiltis” ir paņēmiens, ko izmanto, lai uzlabotu ar ledu pārklātas virsmas saķeres raksturojumus ar smiltīm vai granti, kura piestiprināta virsmai iekausēšanas/saldēšanas procesā. Sasaldētas smiltis var iegūt, izmantojot vairākus paņēmienus. Viens piemērs ir materiāla samitrināšana ar karstu ūdeni tieši pirms uzklāšanas, lai nodrošinātu karsto smilšu iekušanu ledus virsējā slānī, kas pēc tam uzreiz sasalst, nostiprinot materiālu virsmā. Cits paņēmiens ir materiāla iepriekšēja samitrināšana ar atbilstošu ķīmisku vielu, lai panāktu līdzīgu iedarbību.

# II PIELIKUMS. *ADR.AR* DAĻA

**PĀRVALDĪBAS PRASĪBAS – LIDLAUKI**

**C APAKŠDAĻA. UZRAUDZĪBA, SERTIFICĒŠANA UN IZPILDES NODROŠINĀŠANA (*ADR.AR.C*)**

## AMC1 par ADR.AR.C.010. punktu “Uzraudzības programma”

**LIDLAUKA EKSPLUATANTU UN PAR PERONA PĀRVALDĪBAS PAKALPOJUMU (*AMS*) SNIEGŠANU ATBILDĪGO ORGANIZĀCIJU UZRAUDZĪBAS PROCEDŪRAS**

(..)

b) Inspekcijās, auditos un uzraudzības procedūrās, kuras īsteno ekspluatācijai atbilstīgā apmērā un biežumā, papildus citām pozīcijām, kas jāiekļauj attiecīgā gadījumā, jāiekļauj arī šādas pozīcijas:

(..)

2. vizuāli līdzekļi un lidlauka elektrosistēmas, tostarp to apkopes programma;

(..)

4. lidlauka datu paziņošana, tostarp virsmas kontaminantu un skrejceļa virsmas stāvokļu paziņošana un *NOTAM* ģenerēšana;

(..)

14. transportlīdzekļa apstiprināšana un ekspluatācija kustības zonā, tostarp apkopes programmas;

15. gājēju kontrole;

16. savvaļas dzīvnieku radītā apdraudējuma pārvaldība;

17. kompetentās iestādes skrejceļa drošības programmā paredzētās lidlauka ekspluatanta programmas, ko piemēro, lai novērstu nobraukšanu no skrejceļa un skrejceļa trajektorijas bloķēšanu,

tostarp lidlauka vietējās skrejceļa drošības grupas darbība un efektivitāte, kā arī identificēto darbību īstenošana;

18. lidlauka ekspluatanta *FOD* kontroles programma;

19. kustības zonas pārbaudes;

20. lidlauku sistēmu un kustības zonas apkopes programma;

21. lidlauka darbi;

22. aizsardzība pret bīstamām darbībām lidlauka apkārtnē;

23. darbinieku mācības un ieraksti, tostarp mācību programmas, ko izmanto, lai novērstu nobraukšanu no skrejceļa un skrejceļa trajektorijas bloķēšanu, kā arī transportlīdzekļu vadītāju atļauju un valodas prasmju novērtējumu pārbaude, mācību programmu pārbaude, kā arī to īstenošanas pārbaude;

24. lidlauka ekspluatācijas instrukcijas un dokumentācija;

25. ekspluatanta pārvaldības sistēma, tostarp drošības pārvaldības sistēma un tās kvalitāte, un aeronavigācijas datu aizsardzības pārvaldības sistēma;

26) ekspluatanta īstenotā uzraudzība attiecībā uz to organizāciju atbilstību, kas darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā (trešās personas).

(..)

## GM1 par ADR.AR.C.035. punkta “Sertifikātu izdošana” e) apakšpunktu

**SERTIFIKĀTIEM PIEVIENOJAMO SERTIFIKĀTA NOSACĪJUMU PARAUGS**

|  |
| --- |
| SERTIFIKĀTA NOSACĪJUMI |
| Sertifikāta numurs: [VALSTS KODS]1: |  |
| Lidlauka nosaukums – *ICAO* atrašanās vietas indekss2: |  |
| Ekspluatācijas nosacījumi3: |  |
| Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem4 |  |
| Skrejceļš – deklarētās distances5: |  |
| Pieejas veidi6: |  |
| Lidlauka kodētais apzīmējums7: |  |
| Gaisa kuģu ar augstāku lidlauka kodētā apzīmējuma burtu ekspluatācijas darbību tvērums8: |  |
| Perona pārvaldības pakalpojumu sniegšana9: |  |
| Glābšanas un ugunsdzēsības līmenis10: |  |

1 Sertifikātam jāpiešķir valsts kods [jāizmanto divu burtu *ISO* kods (ISO 3166 alpha-2), vienīgi attiecībā uz Grieķiju un Apvienoto Karalisti ieteicams izmantot saīsinājumu attiecīgi “EL” un “UK”. Piemērs: EL – 001.

2 Norāda: lidlauka oficiālais nosaukums un lidlauka *ICAO* atrašanās vietas indekss.

3 Norāda: diennakts gaišais/tumšais laiks un *IFR/VFR*.

4 Norāda: (jā/nē). Skat. ADR.OPS.B.036. punktu.

5 Norāda: *ASDA*, *LDA*, *TODA*, *TORA* metros attiecībā uz katra skrejceļa katru virzienu, tostarp, ja atbilstīgi, pacelšanos no krustojuma.

6 Norāda: skrejceļš apstiprināts neinstrumentālās, instrumentālās, neprecīzās pieejas veikšanai. Precīzās pieejas gadījumā jānorāda, kurš no precīzās pieejas veidiem ir apstiprināts:

* – standarta I kategorija;
* – zemāks par standarta I kategoriju;
* – II kategorijas precīzā pieeja;
* – precīzā pieeja, kas neatbilst standarta II kategorijai;
* – III-A kategorijas precīzā pieeja;
* – III-B kategorijas precīzā pieeja;
* – III-C kategorijas precīzā pieeja.

7 Norāda: lidlauka kodētais apzīmējums (koda numurs/koda burts).

8 Norāda: tādu lidmašīnu apstiprinātais tips, kuru koda burts ir augstāks par to, kas norādīts iepriekš 7. punktā.

9 Norāda: pakalpojumu sniedzēja nosaukums gan gadījumā, ja šādus pakalpojumus sniedz lidlauka ekspluatants, gan gadījumā, ja tos nesniedz lidlauka ekspluatants.

10 Norāda: ar glābšanu un ugunsdzēsību saistītais aizsardzības līmenis atbilstīgi šīs regulas IV pielikumā (*ADR.OPS* daļā) norādītajam.

# III PIELIKUMS. *ADR.OR* DAĻA

**ORGANIZĀCIJAS PRASĪBAS**

**B APAKŠDAĻA. SERTIFIKĀCIJA – LIDLAUKI UN LIDLAUKU EKSPLUATANTI (*ARD.OR.B*)**

## GM1 par ADR.OR.B.040. punkta “Izmaiņas” a) un b) apakšpunktu

**IZMAIŅAS, KAM NEPIECIEŠAMS IEPRIEKŠĒJS APSTIPRINĀJUMS**

Turpmāk sniegts to pozīciju saraksts, attiecībā uz kurām kompetentā iestāde piešķir iepriekšēju apstiprinājumu, kas norādīts piemērojamajos īstenošanas noteikumos.

(..)

g) Lidmašīnas ekspluatācijas darbību īstenošana uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem atbilstoši tam, kā noteikts ADR.OPS.B.036. punktā “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem”.

h) Izmaiņas ierobežotas redzamības procedūrās, kas noteiktas ADR.OPS.B.045. punkta “Ekspluatācija ierobežotas redzamības apstākļos” b) apakšpunktā.

i) Gaisa kuģa ar augstāku koda burtu ekspluatācija atbilstīgi prasībām ADR.OPS.B.090. punkta “Gaisa kuģa ar augstāku koda burtu izmantošana lidlaukā” a) apakšpunktā.

j) Izmaiņas lidojuma procedūrās.

(..)

# D APAKŠDAĻA. PĀRVALDĪBA – LIDLAUKU EKSPLUATANTI (*ADR.OR.D*)

## GM1 par ADR.OR.D.007. punkta “Aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas pārvaldība” b) apakšpunktu

**INFORMĀCIJAS DROŠĪBAS APDRAUDĒJUMS**

Informācijas drošības apdraudējums var būt jebkāds apstāklis vai notikums, kas var nelabvēlīgi ietekmēt ekspluatāciju, sistēmas un/vai komponentus cilvēka darbības (nejaušas, gadījuma rakstura vai mērķtiecīgas, apzinātas vai neapzinātas, kļūdainas darbības) dēļ un kas izriet no nesankcionētas piekļuves informācijai un/vai informācijas sistēmas saskarnēm, to izmantošanas, informācijas izpaušanas, atteikšanas, darbības traucēšanas, pārveidošanas vai iznīcināšanas. Tas ietver ļaunprogrammatūru un ārēju sistēmu iedarbību uz saistītām sistēmām, bet neietver fizisku apdraudējumu.

## GM1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” a), b), c), d) apakšpunktu

**MĀCĪBAS – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Lidlauka ekspluatanta darbinieki

1. Mācību programmas mērķis ir nodrošināt lidlauka ekspluatanta darbinieku sākotnējo un pastāvīgo kompetenci viņiem uzticēto pienākumu izpildē neatkarīgi no viņu līmeņa lidlauka organizācijā. Tas jāpanāk, nodrošinot, ka katra persona saņem sākotnējās, periodiskās un, ja nepieciešams, prasmju atsvaidzināšanas mācības (ja persona noteiktā laika posmā nav veikusi attiecīgos darba pienākumus) un citas *ad hoc* mācības (piemēram, saistībā ar plānotajām/īstenotajām izmaiņām lidlauka sistēmā utt.), kas ir saistītas ar personas funkciju un pienākumiem.

Viens paņēmiens, kā to panākt, ir noteikt darbinieku pienākumus un nodrošināt, ka katrs no viņiem saņem šādiem pienākumiem atbilstošas mācības.

Piemēram, darbiniekam, kura pienākumos ietilpst transportlīdzekļa vadīšana, jāpabeidz attiecīgā transportlīdzekļa vadīšanas mācības (atkarībā no lidlauka rajona, kurā viņš darbosies savu pienākumu izpildes laikā). Turklāt, ja šīs personas pienākumos ietilpst arī kustības zonas pārbaudes, mācību plānā jāiekļauj arī attiecīgās mācības par šo zonu.

Turklāt papildus šim konkrētajam mācību veidam jāapsver arī nepieciešamība visiem darbiniekiem apgūt drošības pārvaldības sistēmas mācības, kas attiecas uz viņu pienākumiem.

2. Mācību programmas izstrādes procesā ir jāapsver arī citi jautājumi, piemēram:

i) mācību kursu saturs un ilgums;

ii) minimālie rezultāti, kas jāsasniedz sagatavojamajām personām;

iii) izmantojamie mācību paņēmieni;

iv) tas, kā tiks veikti sagatavojamo personu kompetences novērtējumi, un

v) attiecīgo procedūru izstrāde, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegti mācību programmas mērķi un tajā tiek ietverti visi iespējamie apstākļi (piemēram, gadījums, kad darbinieks nesasniedz nepieciešamo kompetences līmeni).

Jāņem vērā, ka attiecīgajās procedūrās būtu jāpievēršas arī periodisko, prasmju atsvaidzināšanas un tālākmācību organizēšanai un īstenošanai.

b) Citu organizāciju darbinieki, kas darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā

1. Lidlauka vidē var būt arī citas organizācijas, kas darbojas vai sniedz savus pakalpojumus citām organizācijām vai lidlauka ekspluatantam. Ņemot vērā to, ka šādas darbības var ietekmēt lidojumu drošību un lidlauka ekspluatāciju, jānodrošina, ka šo organizāciju darbinieki, kam ir atļauts bez pavadības iekļūt lidlauka kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās, ir sagatavoti par piemērojamajām lidlauka ekspluatācijas procedūrām un prasībām, lai viņi spētu droši darboties lidlauka vidē (piemēram, uz perona un dažkārt arī manevrēšanas teritorijā), pamatojoties uz vienotu izpratni par drošības pārvaldību.

Lai to panāktu, lidlauka ekspluatantam ir jānosaka tas, kuras ir piemērojamās ekspluatācijas procedūras un prasības šādu darbinieku attiecīgajām mācībām.

Piemēram, ja citas organizācijas darbiniekam ir jāvada transportlīdzeklis un jāstrādā uz perona vai manevrēšanas teritorijā, viņam ir jāpabeidz attiecīgās mācības pirms šādas darbības atļaujas saņemšanas. Tas ietver attiecīgo transportlīdzekļa vadīšanas mācības. No otras puses, uz to pašu personu attiektos noteiktas lidlauka ekspluatācijas procedūras un prasības, kas ir piemērojamas attiecībā uz šo teritoriju, tāpēc šai personai būtu arī jāpabeidz mācības par šīm procedūrām un prasībām (piemēram, *FOD* kontroles programmas ietvaros). Turklāt šim darbiniekam ir jāpabeidz arī viņa pienākumiem atbilstošas mācības par drošības pārvaldības sistēmu, piemēram, par to, kā iesniegt ziņojumu par notikumiem, utt.

2. Šajā procesā lidlauka ekspluatantam būtu jāņem vērā apsvērumi, kas līdzinās tiem, kuri minēti iepriekš a) punkta 2. apakšpunktā, lai nodrošinātu šādu darbinieku pastāvīgu kompetenci un informētību nepieciešamajās jomās.

3. Paredzams, ka tādējādi lidlauka ekspluatants spēs droši pārvaldīt saskarnes, kas tam ir ar citām lidlaukā pārstāvētajām organizācijām. Tomēr, lai nodrošinātu šo mācību sekmīgu īstenošanu, lidlauka ekspluatantam būtu jāsadarbojas un jāveic atbilstoši pasākumi ar organizācijām, kuru darbiniekiem ir jāpabeidz šādas mācības. Atkarībā no situācijas un katrā gadījumā izraudzītajiem risinājumiem pasākumu saturs var atšķirties un aptvert dažādas jomas, piemēram, būtiskās informācijas apmaiņu par darbinieku prombūtni prasmju atsvaidzināšanas mācību organizācijai, šo organizāciju ieteikto instruktoru vai vērtētāju izmantošanu attiecīgās mācību programmas daļas īstenošanai u. c.

4. Jāatzīmē, ka mācības, kas saistītas ar šāda veida darbinieku faktisko pienākumu izpildi (piemēram, kā izmantot savas organizācijas aprīkojumu vai šīs organizācijas iekšējās procedūras utt.), neietilpst šajā ADR.OR.D.017. punktā noteikto mācību daļā.

c) Izpratne par lidlauka sistēmu kā vienotu veselumu

Svarīgi, lai mācības visām sagatavojamajām personām sniegtu izpratni par dažādu funkciju un dalībnieku savstarpējo saistību lidlauka vidē un par to, kā viņu darbs ir saistīts ar citu darbinieku un organizāciju funkcijām un darbu, lai viņi iegūtu salīdzinoši “plašu” (nevis “šauru”) redzējumu.

## AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” a) un b) apakšpunktu

**LIDLAUKA DARBINIEKU MĀCĪBAS – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Mācību programmā jāiesaista visi darbinieki, kas:

1. ir iesaistīti lidlauka ekspluatācijā, apkopē un pārvaldībā (uzraugi, vadītāji, augstākā līmeņa vadītāji un atbildīgais vadītājs) un

2. kustības zonā un citās lidlauka ekspluatācijas zonās strādā bez pavadības un ir saistīti ar lidlauka ekspluatantu neatkarīgi no viņu līmeņa organizācijā.

b) Mācību programmā jāiekļauj mācības par drošības pārvaldības sistēmu tādā detalizācijas pakāpē, kas atbilst attiecīgās personas atbildības apmēram un līdzdalībai drošības pārvaldības sistēmā, un tajā jāiekļauj arī jautājumi par cilvēka faktoru un organizatoriskiem faktoriem.

c) Mācību programmā jāiekļauj norādītie elementi:

1. process, kurā tiek noteikti mācību standarti, tostarp:

i) mācību programma, ilgums un mācību biežums katram mācību veidam un a) punktā minēto personu darbības jomai, tostarp instruktoriem un vērtētājiem;

ii) pasniegšanas un kompetences novērtēšanas paņēmiens(-i); minimālie rezultāti, kas jāsasniedz sagatavojamajām personām, un

iii) nepieciešamo mācību līmeņa pabeigšana;

2. validācijas process, kurā tiek noteikta mācību efektivitāte;

3. sākotnējās ar konkrētiem darba pienākumiem saistītās mācības;

4. praktiskās mācības;

5. periodiskās mācības;

6. prasmju atsvaidzināšanas mācības un

7. tālākmācības.

d) Mācību programmā jānorāda ar mācībām saistītie pienākumi un jānosaka procedūras:

1. sagatavojamo personu mācībām un kompetences novērtēšanai;

2. kas jāpiemēro, ja darbinieki nesasniedz vai neuztur noteiktos standartus.

e) Mācību saturam, mācību programmai un ilgumam jāatbilst *ADR.OPS* daļas prasībām.

f) Attiecībā uz katru darbinieku, tostarp vadošajiem darbiniekiem, jāizveido mācību lieta un jābūt ieviestai sistēmai,

kas palīdzēs noteikt un uzraudzīt darbinieka mācību prasības un pārliecināties par to, ka darbinieks ir pabeidzis nepieciešamās/plānotās mācības.

g) Lidlauka ekspluatācijas instrukcijā jāiekļauj ar c) un d) punktu saistītā informācija, tostarp noteiktie mācību standarti, saistītā mācību programma un mācību biežums.

## AMC2 par ADR.OR.D.017. punkta a) un b) apakšpunktu ir svītrots.

**AMC3 par ADR.OR.D.017. punkta a) un b) apakšpunktu ir svītrots.**

**AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” c) un d) apakšpunktu**

**CITU ORGANIZĀCIJU DARBINIEKU MĀCĪBAS– VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Attiecībā uz to darbinieku mācībām, ko nodarbina citas organizācijas un kas darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā un ir saņēmuši atļauju bez pavadības iekļūt lidlauka kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās, piemēro AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta a) un b) apakšpunktu, izņemot to, ka drošības pārvaldības sistēmas mācībās var iekļaut tikai nepieciešamos elementus (piemēram, attiecīgās procedūras, drošības ziņošanas sistēmu, lidlauka drošības programmas u. c.).

## AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” e) apakšpunktu

**SĀKOTNĒJĀS MĀCĪBAS**

a) Teorētiskās mācības

1. Mācību programmā ir jānosaka un jānorāda piemērots paņēmiens (vai piemēroti paņēmieni) katras nepieciešamās mācību daļas pasniegšanai.

2. Teorētiskās mācības jāpasniedz piemērotās mācību vietās, izmantojot attiecīgajai mācību jomai piemērotus līdzekļus un aprīkojumu.

Ja sagatavojamajai(-ajām) personai(-ām) nav obligāti jāmijiedarbojas ar citām personām un ja mācību materiālu ir sagatavojis, pārbaudījis un atjauninājis instruktors, kas iecelts saskaņā ar AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta h) apakšpunktu, var izmantot arī datorizētas mācības. Ja tiek nodrošinātas šādas mācības, tajā ir jābūt ņemtiem vērā cilvēkfaktora principiem un sagatavojamajām personām jābūt nodrošinātai iespējai vismaz uzdot jautājumus un saņemt skaidrojumus, kā arī sniegt atgriezenisko saiti.

3. Pēc sākotnējās mācību pabeigšanas ir jānovērtē iegūtā kompetence. Kompetences novērtējums jāveic, izmantojot noteiktu(-us) paņēmienu(-us), kas ir piemērots(-i) novērtējamajam mācību elementam. Jābūt noteiktām novērtēšanas procedūrām, ietverot vismaz tādus jautājumus kā atrašanās vieta(-as), identitātes pārbaude un uzraudzība, kā arī novērtēšanas disciplīna. Sagatavojamo personu novērtēšanai var izmantot datorizētas sistēmas ar nosacījumu, ka:

i) novērtēšanas materiālu ir sagatavojis, pārbaudījis un atjauninājis vērtētājs, kas iecelts saskaņā ar AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta h) apakšpunktu, un

ii) novērtēšana tiek veikta kontrolētā zonā un vidē un tādā veidā, kas fiziski nodrošina sagatavojamo personu identitāti novērtēšanas procesā.

4. Mācību elementus, kam nepieciešama individuāla praktiska līdzdalība, var apvienot ar praktiskiem novērtējumiem.

b) Praktiskās mācības

1. Praktiskajām mācībām jānotiek pēc tam, kad ir sekmīgi pabeigtas teorētiskās mācības, un tās jānodrošina instruktoram, kas iecelts saskaņā ar AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta h) apakšpunktu. Praktisko mācību ilgumam jāatbilst attiecīgajai jomai.

2. Pēc katru praktisko mācību pabeigšanas vērtētājam, kas iecelts saskaņā ar AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta h) apakšpunktu, jāveic praktiskās kompetences novērtējums. Jābūt noteiktām novērtēšanas procedūrām, ietverot vismaz tādus jautājumus kā atrašanās vieta(-as), identitātes pārbaude un novērtēšanas disciplīna.

## AMC2 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” e) apakšpunktu

**SĀKOTNĒJO MĀCĪBU PROCESS – JAUNI DARBINIEKI**

Ja lidlauka ekspluatants nodarbina darbiniekus, kas minēti AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta a) un b) apakšpunktu a) punktā un kas jau ir pabeiguši mācību programmu pie cita lidlauka ekspluatanta, pašreizējais darba devējs, nosakot to, kādas mācības ir nepieciešamas darbiniekam, lai viņš varētu veikt savus darba pienākumus, var pieņemt lēmumu par to mācību priekšmetu atzīšanu, kuros darbinieks jau ir pabeidzis attiecīgās mācības, ja tie ir norādīti viņa mācību dokumentācijā. Jebkurā gadījumā šādi nedrīkst atzīt mācības tajās jomās, kurās konkrētajam lidlaukam piemīt noteikta specifika.

## GM1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” e) apakšpunktu

**SĀKOTNĒJO MĀCĪBU PAŅĒMIENI**

a) Teorētisko mācību pasniegšanai tostarp var izmantot šādus paņēmienus:

1. lekcija;

2. nodarbība/demonstrējums;

3. situācijas analīze;

4. vingrinājumi, tostarp datorizēti praktiski vingrinājumi;

5. mācīšanās veicināšana;

6. darbs grupā;

7. interaktīvas mācības un

8. uzraudzīta prakse.

b) Sagatavojamo personu kompetences novērtēšanā pēc teorētisko mācību pabeigšanas var izmantot norādītos paņēmienus:

1. praktiskus demonstrējumus;

2. datorizētu novērtēšanu;

3. mutiskus vai rakstiskus novērtējumus

vai šādu paņēmienu apvienojumu atbilstīgi vajadzībai.

Nosakot paņēmienu(-us), kas jāizmanto sagatavojamo personu novērtēšanai, jāņem vērā katra paņēmiena priekšrocības un ierobežojumi, kā arī mācību mērķi.

Piemēram, mutisko novērtējumu var izmantot tam, lai pārbaudītu sagatavojamo personu izpratni par noteiktiem jautājumiem un arī par prasībām, kas reglamentē viņu darbību, un lai gūtu skaidrāku priekšstatu par to, vai sagatavojamā persona ne tikai zina, kā rīkoties konkrētā gadījumā, bet arī to, kāpēc viņam vai viņai ir šādi jārīkojas. Tomēr mutiskā novērtējuma veikšanai nepieciešamas ievērojamas prasmes, un šāds novērtējums jāveic tā, lai nodrošinātu konsekvenci starp atsevišķiem vērtētājiem. No otras puses, tam, lai pārbaudītu teorētiskās zināšanas, var izmantot arī rakstiskus novērtējumus, bet tie ir mazāk piemēroti sagatavojamo personu izpratnes novērtēšanai. Rakstiskas pārbaudes var būt vieglāk administrēt un ir vienkāršāk nodrošināt to konsekvenci, jo īpaši, ja tiek izmantoti jautājumi ar atbilžu variantiem. Lai arī jautājumus ar atbilžu variantiem var izmantot zināšanu pārbaudīšanai, tie var nebūt piemēroti tam, lai noteiktu, kā persona reaģēs darba situācijā. Var izmantot arī datorizētus rakstiskos novērtējumus.

## AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” f) apakšpunktu

**PERIODISKĀS, KVALIFIKĀCIJAS ATJAUNINĀŠANAS UN TĀLĀKMĀCĪBAS**

a) Periodiskās mācības

Periodiskās mācības var izmantot tikai teorētisko zināšanu apguvei, un tajās jāietver jomas, kas apspriestas sākotnējās teorētiskajās mācībās. Periodiskās mācības ir jāizstrādā tā, lai pārskatītu, pastiprinātu vai uzlabotu sagatavojamo personu zināšanas un prasmes, un tajā jāņem vērā arī izmaiņas, kas notikušas sākotnējās mācībās apgūto mācību priekšmetu saturā.

Pēc periodisko mācību pabeigšanas jāveic sagatavojamās personas novērtēšana.

b) Prasmju atsvaidzināšanas mācības

Prasmju atsvaidzināšanas mācības var izmantot tikai teorētisko zināšanu apguvei, un tās var būt īsākas par periodiskajām mācībām, bet to saturs ir jānosaka, ņemot vērā personas prombūtnes ilgumu un to izmaiņu apjomu, kas varētu būt notikušas darbinieka prombūtnes laikā.

Prasmju atsvaidzināšanas mācību beigās jāveic sagatavojamās personas novērtēšana (novērtēšanas process apspriests AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu).

c) Tālākmācības

Turpmāk norādīti gadījumi, kad ir jānodrošina tālākmācības.

1. Personai tiek piešķirti jauni/citi pienākumi

Ja plānots personai uzdot citus/papildu pienākumus, jāpabeidz atbilstošas teorētiskās un praktiskās mācības, kas ietver visas atšķirības starp personas iepriekšējiem pienākumiem un turpmākajiem pienākumiem. Šīs atšķirību mācības ir jānosaka, salīdzinot mācības, kas nepieciešamas jaunu pienākumu izpildei, ar mācībām, ko persona jau ir pabeigusi un kas ir norādītas šīs personas mācību dokumentācijā.

Pēc mācībām ir jāveic attiecīgais kompetences novērtējums (novērtēšanas process apspriests AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu).

2. Veiktas izmaiņas personas darba vidē, un šo izmaiņu būtības un/vai apmēra dēļ ir nepieciešamas darbinieku mācības (piemēram, jauna sistēma, ko attiecīgie darbinieki izmantos).

Jānosaka un jādokumentē paņēmiens, kas tiks izmantots, lai noteiktu, vai pēc izmaiņu ieviešanas ir nepieciešamas mācības, kā arī mācību veids(-i) (teorētiskās mācības, praktiskās mācības vai abi veidi), kas jānodrošina pēc izmaiņām. Pēc mācību pabeigšanas ir jāveic attiecīgās kompetences novērtējums.

## GM1 par ADR.OR.D.017. punkta a) un b) apakšpunktu ir svītrots.

**GM1 par ADR.OR.D.017. punkta c) apakšpunktu ir svītrots.**

**AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” g) apakšpunktu**

**PROFESIONALITĀTES PĀRBAUDES**

a) Profesionalitātes pārbaudes mērķis ir noteikt personas spēju rīkoties saskaņā ar piemērojamām prasībām un lidlauka ekspluatācijas instrukciju, ciktāl tās attiecas uz viņa vai viņas pienākumiem.

Jo īpaši lidlauka ekspluatanta darbinieku profesionalitātes pārbaudē ir jānovērtē personas sniegums viņam vai viņai uzticēto pienākumu izpildē. Attiecībā uz citu organizāciju darbiniekiem, kas darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā, profesionalitātes pārbaudes mērķis ir personas snieguma novērtēšana attiecībā uz piemērojamām lidlauka ekspluatācijas procedūrām un prasībām.

Šim nolūkam jānosaka un jādokumentē elementi, kas jāietver katrā profesionalitātes pārbaudē.

Profesionalitātes pārbaudē nav vienlaikus jāpārbauda visi saistītie elementi, tomēr visi profesionalitātes pārbaudes elementi ir jāpārbauda laika posmā, kas noteikts ADR.OR.D.017. punkta g) apakšpunktā.

Atkarībā no situācijas, specialitātes un pārbaudāmā elementa vienā profesionalitātes pārbaudē var ietvert vairākas personas, ja vien tas neietekmē profesionalitātes pārbaudes kvalitāti un pilnīgumu. Pārbaudāmajai(-ajām) personai(-ām) jābūt informētai(-ām) pirms profesionalitātes pārbaudes.

Profesionalitātes pārbaudes var veikt parastos un/vai ārkārtējos/avārijas apstākļos atkarībā no situācijas un pārbaudāmās personas specialitātes.

b) Profesionalitātes pārbaudes programmā:

1. jāietver process profesionalitātes pārbaužu biežuma noteikšanai, tostarp attiecībā uz instruktoriem un vērtētājiem, un nepieciešamo pārbaužu pabeigšanas noteikšanai;

2. jānorāda ar pārbaudes veikšanu saistītie pienākumi un attiecīgie pārbaudes veikšanas paņēmieni un procedūras;

3. jāietver procedūras, kas tiks piemērotas gadījumā, ja darbinieki neizpilda nepieciešamos standartus, un

4. jāietver validācijas process, kurā tiek noteikta programmas efektivitāte.

c) Lidlauka ekspluatācijas instrukcijā jāiekļauj informācija par profesionalitātes pārbaudes programmu.

## GM1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” g) apakšpunktu

**PROFESIONALITĀTES PĀRBAUDES**

Profesionalitātes pārbaudes var veikt īsākos laika posmos, piemēram, pēc atgadījuma vai ar nolūku pārliecināties par to, ka persona spēj praktiski izmantot atjauninātajās mācībās iegūtās zināšanas.

## AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” h) apakšpunktu

**INSTRUKTORI – VĒRTĒTĀJI**

a) Lidlauka ekspluatantam jāizraugās instruktori un vērtētāji, kas īstenos mācības un profesionalitātes pārbaudes programmas. Attiecībā uz atsevišķiem mācību priekšmetiem var izraudzīties arī nolīgtus instruktorus vai organizācijas.

Lidlauka ekspluatants var izraudzīties arī instruktorus un vērtētājus, kurus ieteikušas organizācijas, kas darbojas lidlaukā vai sniedz tajā pakalpojumus, lai īstenotu šo organizāciju darbinieku mācību un profesionalitātes pārbaudes programmu attiecīgo daļu. Neatkarīgi no izvēlētā risinājuma lidlauka ekspluatants ir atbildīgs par mācību programmas un profesionalitātes pārbaudes programmas pienācīgu un konsekventu īstenošanu saskaņā ar attiecīgajām procedūrām un standartiem, ko noteicis lidlauka ekspluatants.

(..)

c) Instruktori

(..)

2. Instruktāžu attiecībā uz praktiskajām iemaņām drīkst sniegt atbilstoši kvalificēti instruktori, kuri:

(..)

iv) saņem atbilstošas mācības saskaņā ar mācību programmu, lai uzturētu instruktāžas sniegšanai nepieciešamās prasmes.

d) Vērtētāji

(..)

2. saņem atbilstošas mācības saskaņā ar mācību programmu, lai uzturētu atbilstību jaunākajiem novērtēšanas standartiem, un

(..)

## AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” i) apakšpunktu

(..)

## AMC2 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” i) apakšpunktu

**MĀCĪBU DOKUMENTĀCIJA**

a) Mācību programma – vispārēji noteikumi.

Ierakstos par veiktajām mācību nodarbībām jābūt iekļautai vismaz šādai informācijai:

1. mācību veids, mācību joma un apspriestie jautājumi;

2. dalībnieku vārdi, uzvārdi/parakstīts dalībnieku saraksts;

3. mācību datums un ilgums un

4. instruktora un vērtētāja vārdi un uzvārdi.

b) Dokumentācija par personām sniegtajām mācībām.

(..)

6. instruktora komentāri, ja tādi ir;

7. sagatavojamās personas snieguma novērtējums, ja tāds ir, un

(..)

## AMC3 par ADR.OR.D.017. punkta “Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas” i) apakšpunktu

(..)

# E APAKŠDAĻA. LIDLAUKA EKSPLUATĀCIJAS INSTRUKCIJA UN DOKUMENTĀCIJA (*ADR.OR.E*)

## AMC3 par ADR.OR.E.005. punktu “Lidlauka ekspluatācijas instrukcija”

**LIDLAUKA EKSPLUATĀCIJAS INSTRUKCIJA**

(..)

3. Nepieciešamā lidlauka darbinieku kvalifikācija (skat. GM1 par ADR.OR.D.015. punkta d) apakšpunktu). Turklāt arī procedūras, kas saistītas ar:

3.1. mācību programmu, tostarp:

3.1.1. pienākumi, biežums, mācību programma, katra mācību veida ilgums, mācību paņēmiens un kompetences novērtēšana, sagatavojamo personu minimālā snieguma prasības un noteiktie mācību standarti visiem darbiniekiem, kuri iesaistīti ekspluatācijā, glābšanā, ugunsdzēsībā, lidlauka apkopē un pārvaldībā, kā arī attiecībā uz personām, kuras bez pavadoņa darbojas kustības zonā un citās lidlauka ekspluatācijas zonās;

3.1.2. procedūras:

3.1.2.1. sagatavojamo personu mācībām un kompetences novērtēšanai;

3.1.2.2. ko piemēro gadījumā, ja darbinieki neatbilst noteiktajiem standartiem;

3.1.3. glabājamo dokumentu apraksts un dokumentu glabāšanas ilgums;

3.2. profesionalitātes pārbaudes programma, tostarp ar profesionalitātes pārbaudi saistītie pienākumi un biežums;

3.2.1. pārbaudes veikšanas paņēmieni un procedūras;

3.2.2. procedūras, ko piemēro gadījumā, ja darbinieki neatbilst noteiktajiem standartiem;

3.2.3. validācijas process, kurā tiek noteikta programmas efektivitāte;

3.2.4. glabājamo dokumentu apraksts un dokumentu glabāšanas ilgums.

(..)

15. Peronu drošības pārvaldības procedūras, tostarp:

15.1. aizsardzība pret reaktīvā dzinēja strūklām un lejupejošu plūsmu;

15.2. piesardzības pasākumu piemērošana gaisa kuģa degvielas uzpildes laikā;

15.3. *FOD* novēršana, tostarp perona tīrīšana/slaucīšana;

15.4. uz perona strādājošo darbinieku uzraudzība, lai noteiktu atbilstību drošības procedūrām., un

15.5. pasažieru pavadīšana, kontrole un aizsargāšana uz perona no transportlīdzekļu

satiksmes un ekspluatētā gaisa kuģa, iepriekš noteiktu maršrutu izmantošana un nekustīga gaisa kuģa apkalpošanas pasākumu uz zemes netraucēšana.

16. Kustības zonā ekspluatēto transportlīdzekļu skaita kontroles un ierobežošanas procedūras, atļauju un pagaidu atļauju izsniegšana kustības zonā vai tās tuvumā ekspluatētajiem transportlīdzekļiem, tostarp transportlīdzekļa vadītāja pienākumi, satiksmes noteikumi, priekšrocības tiesības, ātruma ierobežojumi un vadītāja atļauju un apliecību izdošanas procedūras, kā arī izpildes nodrošināšanas procedūras. Procedūras to transportlīdzekļu pavadīšanai, ko dažkārt izmanto zonās, kur nepieciešams radio un transponders vai līdzvērtīgs līdzeklis, kā arī transportlīdzekļiem, ko īslaicīgi atļauts ekspluatēt kustības zonā. Procedūras un pienākumi, lai izveidotu un uzraudzītu apkopes programmas īstenošanu transportlīdzekļiem, kas tiek ekspluatēti kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās.

(..)

29. Procedūras un pasākumi, ar kuriem lidlaukā novērš ugunsgrēku.

30. Sakaru procedūras, tostarp: frekvences; valoda un frazeoloģija, kas jāizmanto, sazinoties ar gaisa satiksmes vadības dienestiem; transportlīdzekļa izsaukuma signāli; saziņas signāli, kas jāizmanto radiosakaru atteices gadījumā; saziņa ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja starpniecību un būtiskās informācijas izplatīšana.

31. Gaisa kuģa vilkšanas procedūras, tostarp: izraudzītie maršruti, kas jāizmanto; ugunis, kas jāizmanto gaisa kuģim; sakaru procedūras; norādījumi, kas jāsniedz; pasākumi, lai nodrošinātu vilkšanas drošību nelabvēlīgos laika apstākļos, tostarp redzamības apstākļi un dabas parādības, kad vilkšana ir ierobežota vai nav atļauta.

32. Procedūras darbību nodošanai starp lidlauka darbiniekiem, tostarp tās sistēmas apraksts, kas tiek izmantota operatīvās informācijas sniegšanai citām organizācijām, kuras darbojas lidlaukā.

(..)

# IV PIELIKUMS. *ADR.OPS* DAĻA

**EKSPLUATĀCIJAI PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS – LIDLAUKI**

# A APAKŠDAĻA. LIDLAUKA DATI (*ADR.OPS.A*)

(..)

## GM1 par ADR.OPS.A.005. punktu “Lidlauka dati”

(..)

KUSTĪBAS ZONAS UN SAISTĪTO OBJEKTU STĀVOKLIS

Nepieciešama kustības zonas stāvokļa un saistīto objektu ekspluatācijas statusa uzraudzība un paziņošana tajos ekspluatācijai būtiskajos jautājumos, kas ietekmē gaisa kuģa un lidlauka ekspluatācijas darbības, jo īpaši šāda informācija:

a) būvdarbi vai apkopes darbi;

b) nelīdzena vai bojāta virsma uz skrejceļa, manevrēšanas ceļa vai perona;

c) cita pagaidu bīstamība, tostarp stāvvietā novietots gaisa kuģis;

d) visu lidlauka vizuālo līdzekļu vai to daļas atteice vai nepareiza darbība un

e) galvenās vai rezerves energoiekārtas atteice.

##

## AMC1 par ADR.OPS.A.010. punktu “Prasības attiecībā uz datu kvalitāti”

**VISPĀRĒJAS PRASĪBAS**

Lidlauka ekspluatantam jāievieš procedūras, ko piemēro, lai:

a) uzraudzītu lidlaukam svarīgos datus un pieejamos pakalpojumus, ko nodrošina lidlauka ekspluatants un sniedz attiecīgie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji;

b) attiecīgajiem aeronavigācijas informācijas dienestiem un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem paziņotu visas izmaiņas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu lidlaukam svarīgo datu pareizību un pilnību, kā arī pieejamos pakalpojumus.

## AMC2 par ADR.OPS.A.010. punktu “Prasības attiecībā uz datu kvalitāti”

**OFICIĀLAS VIENOŠANĀS**

(..)

b) Oficiālo vienošanos saturs.

Šādās oficiālās vienošanās jāiekļauj vismaz šāda informācija:

1. sniedzamie aeronavigācijas dati;

2. kvalitātes prasības katram datu elementam, kas tiek sniegts saskaņā ar aeronavigācijas datu katalogu;

3. paņēmiens(-i), kas jāizmanto, lai pierādītu, ka sniegtie dati atbilst noteiktajām prasībām;

4. darbības, kas jāveic gadījumā, ja sniegtajos datos tiek konstatēta kļūda vai neatbilstība;

5. šādi minimālie kritēriji attiecībā uz datu izmaiņu paziņošanu:

i) kritēriji, saskaņā ar ko nosaka, vai dati sniegti laikus, ņemot vērā izmaiņu ietekmi uz ekspluatāciju vai drošību;

ii) paredzamo izmaiņu iepriekšēja paziņošana un

iii) izmantojamie paziņošanas līdzekļi;

6. par datu izmaiņām atbildīgā persona;

7. informācija par datu apmaiņu, piemēram, formāts un formāta maiņas process;

8. datu izmantošanas ierobežojumi;

9. datu ģenerēšanas kvalitātes ziņojumu sagatavošanas prasības;

10. sniedzamie metadati un

11. prasības attiecībā uz rīcību neparedzētos apstākļos, lai nodrošinātu datu sniegšanas nepārtrauktību.

## GM1 par ADR.OPS.A.010. punktu “Prasības attiecībā uz datu kvalitāti”

**DARBĪBAS, PAR KURU IZPILDI NOSLĒGTI APAKŠLĪGUMI AR ĀRĒJĀM ORGANIZĀCIJĀM**

Ja par aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas ģenerēšanu ir noslēgti apakšlīgumi ar ārējām organizācijām, datu ģenerēšanas prasības šādām organizācijām ir noteiktas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/373 III pielikuma ATM/ANS.OR.085. punktā.

## GM2 par ADR.OPS.A.010. punktu “Prasības attiecībā uz datu kvalitāti”

**AERONAVIGĀCIJAS INFORMĀCIJAS IZPLATĪŠANA STEIDZAMĪBAS KĀRTĀ**

Pienākums ievērot attiecīgos ADR.OPS.A.010. punkta (Datu kvalitātes prasības) noteikumus neliedz steidzami izplatīt aeronavigācijas informāciju, kas nepieciešama, lai nodrošinātu lidojumu drošību. Atzīts, ka šādā gadījumā ne vienmēr ir iespējams ievērot visus attiecīgos noteikumus. Tomēr *a priori* nav iespējams noteikt visus gadījumus, kad var piemērot šo izņēmumu, tāpēc tas ir atkarīgs no kompetento darbinieku vērtējuma katrā atsevišķā gadījumā.

## GM1 par ADR.OPS.A.010. punkta “Prasības attiecībā uz datu kvalitāti” d) apakšpunktu

**IZŠĶIRTSPĒJA**

a) Norāde, ka izšķirtspējai ir jābūt samērīgai ar faktisko precizitāti, nozīmē to, ka ciparu datiem ir nepieciešama pietiekama izšķirtspēja, lai saglabātu precizitāti. Parasti, ja nepieciešamā precizitāte ir 0,1 vienība, tad 0,01 vai 0,001 vienības liela izšķirtspēja ļautu datu ķēdei saglabāt šo precizitāti bez jebkādām problēmām. Augstāka izšķirtspēja var būt maldinoša, jo var tikt pieņemts, ka tā nodrošina augstāku precizitāti. Šis koeficientu diapazons no 10 līdz 100 starp precizitāti un izšķirtspēju ir piemērojams neatkarīgi no izmantotajām mērvienībām.

b) Izšķirtspējai jābūt pietiekamai, lai noteiktu datu precizitāti.

## GM1 par ADR.OPS.A.010. punkta “Prasības attiecībā uz datu kvalitāti” e) apakšpunktu

**IZSEKOJAMĪBA**

Izsekojamība tiek nodrošināta, uzturot metadatus.

## GM1 par ADR.OPS.A.020. punkta “Kopējās atsauces sistēmas” a) apakšpunktu

**HORIZONTĀLĀ ATSKAITES SISTĒMA – WGS-84**

a) Atskaites sistēma nosaka koordinātu sistēmu tādu elementu izteiksmē kā sākotnējā atrašanās vieta telpā, Dekarta koordinātu asu ortogonālas kopas orientācija un mērogs. Zemes koordinātu sistēma nosaka telpisko atskaites sistēmu, kurā uz Zemes cietās virsmas noenkuroto punktu atrašanās vietām ir koordinātas. Piemēri ir šādi: WGS-84, *ITRS*/Eiropas zemes atskaites sistēma (*ETRS*) un valstu atskaites sistēmas.

b) WGS-84 tostarp nosaka parasto zemes atskaites sistēmu, koordinātu sistēmu un atskaites elipsoīdu. Pašlaik WGS-84 ir atskaites sistēma, ko *ICAO* pieprasa izmantot aeronavigācijas informācijas ģeogrāfiskajai atskaitei.

c) Papildu skaidrojumi un vadlīnijas ir sniegtas EIROKONTROLES specifikāciju par aeronavigācijas datu ģenerēšanu 2. sējuma B pielikumā (Horizontālās atskaites sistēmas): Vadlīnijas (EUROCONTROL-SPEC-154, 1.0. izdevums 2013. gada 4. februārī).

## GM2 par ADR.OPS.A.020. punkta “Kopējās atsauces sistēmas” a) apakšpunktu

**ĢEOGRĀFISKO KOORDINĀŠU PAGAIDU NEATBILSTĪBA**

Tajos gadījumos, kad, izmantojot matemātiskus līdzekļus, ģeogrāfiskās koordinātas ir pārveidotas WGS-84 koordinātēs un sākotnējas datu vākšanas uz vietas precizitāte neatbilst piemērojamajām prasībām, kas ietvertas aeronavigācijas datu katalogā, tās ir jāidentificē līdz brīdim, kad kļūst iespējams nodrošināt to atbilstību.

## AMC1 par ADR.OPS.A.020. punkta “Kopējās atsauces sistēmas” b) apakšpunktu

**VERTIKĀLĀ ATSKAITES SISTĒMA**

a) Lidlauka ekspluatantam jāizmanto 1996. gada Zemes gravitācijas modelis (EGM-96) kā globālais gravitācijas modelis.

b) Ja izmanto citu ģeoīdu modeli, kas nav EGM-96 modelis, aeronavigācijas informācijas publikācijā (AIP) jāsniedz izmantotā modeļa apraksts, tostarp parametri, kas nepieciešami augstuma transformācijai starp šo modeli un EGM-96.

## GM1 par ADR.OPS.A.020. punkta “Kopējās atsauces sistēmas” b) apakšpunktu

**VERTIKĀLĀ ATSKAITES SISTĒMA**

Papildu skaidrojumi un vadlīnijas ir sniegti EIROKONTROLES specifikāciju par aeronavigācijas datu ģenerēšanu 2. sējuma C pielikumā (Vertikālās atskaites sistēmas) (EUROCONTROL-SPEC-154, 1.0 izdevums 2013. gada 4. februārī).

## GM2 par ADR.OPS.A.020. punkta “Kopējās atsauces sistēmas” b) apakšpunktu

**VIDĒJAIS JŪRAS LĪMENIS**

a) Globāli ģeoīds ir vistuvākais vidējā jūras līmeņa (*MSL*) tuvinājums. Tas ir noteikts kā ekvipotenciālā virsma Zemes gravitācijas laukā, kas sakrīt ar mierīgas jūras vidējo līmeni un tā nepārtrauktu turpinājumu caur visiem kontinentiem.

b) Ar gravitāciju saistītos augstumus (pacēlumus) dēvē arī par “ortometriskajiem augstumiem”, savukārt punktu attālumus virs elipsoīda dēvē par “elipsoidālajiem augstumiem”.

c) Globālie un vietējie ģeoīdi atšķiras pēc to izcelsmes – globālie ģeoīdi ņem vērā tikai Zemes gravitācijas lauka garos un vidējos viļņus, savukārt vietējie ģeoīdi ņem vērā arī gravitācijas lauka īsviļņus. Globālos ģeoīdus izmanto, ja ir nepieciešami saskanīgi ortometriskie augstumi lielos attālumos (kontinenta vai zemes uzmērīšana). Pašlaik labākais globālā ģeoīda modelis pasaulē ir EGM 200846. Tas tika noteikts, izmantojot satelītu izsekošanu, gravitācijas anomālijas un satelīta altimetriju. Tā precizitāte ir diapazonā no ± 0,05 m (okeānos) līdz ± 0,5 m (uz sauszemes). Līdzenos reģionos šī precizitāte ir augstāka nekā topogrāfiski kalnainā apvidū, piemēram, Alpos.

d) Globālie ģeoīdi nenodrošina nepieciešamo precizitāti vietējiem inženiertehniskajiem lietojumiem un kadastra uzmērījumiem. Šādiem lietojumiem aprēķina vietējos ģeoīdu modeļus. Tos iespējams izstrādāt, izmantojot tikai vietējos lauka mērījumus. Tie piedāvā centimetra precizitāti uz vairākiem simtiem kilometru ar augstu izšķirtspēju. Vietējie ģeoīdi nav piemēroti augstuma salīdzināšanai lielos attālumos, jo to pamatā ir atšķirīgi koordinātu sākuma punkti un atskaites augstumi (atšķirīgi ekvipotenciāli līmeņi).

## GM1 par ADR.OPS.A.020. punkta “Kopējās atsauces sistēmas” c) apakšpunktu

**LAIKA ATSKAITES SISTĒMA**

a) Vērtība laikā ir īslaicīgs stāvoklis, ko mēra attiecībā pret laika atskaites sistēmu.

b) ISO 8601 standarts nosaka Gregora kalendāra un 24 stundu vietējā laika vai *UTC* laika lietošanu informācijas savstarpējai apmaiņai, turpretī ISO 19108 standarts nosaka, ka Gregora kalendārs un *UTC* ir galvenā laika atskaites sistēma, kas jālieto kopā ar ģeogrāfisko informāciju.

## GM1 par ADR.OPS.A.025. punktu “Datu kļūdu atklāšana un autentifikācija”

**DIGITĀLAS DATU KĻŪDU NOTEIKŠANAS METODES**

a) Digitālas datu kļūdu noteikšanas metodes var izmantot kļūdu noteikšanai datu pārraides vai uzglabāšanas laikā. Digitālas datu kļūdu noteikšanas metodes piemērs ir ciklisko redundances pārbaužu (*CRC*) izmantošana. Kodēšanas metodes var būt efektīvas neatkarīgi no datu pārraides līdzekļiem (piemēram, datora diskiem, modema sakariem vai interneta).

b) Datu pārraide, izmantojot elektroniskus/digitālus līdzekļus (piemēram, datņu pārsūtīšanas protokola (*FTP*) vietnes, tīmekļa lejupielādes vai e-pastu), var būt pakļauta ļaunprātīgam uzbrukumam, kas var sabojāt datu integritāti paredzētajam lietojumam. Iesaistīto struktūru organizatoriskajā uzbūvē un darbības procedūrās jau var būt noteikti līdzekļi, kas paredzēti tam, lai novērstu digitāli pārraidītu datu tīšu bojāšanu.

c) Datu drošības mērķis ir nodrošināt, ka dati tiek saņemti no zināma avota un datu apstrādes un apmaiņas laikā netiek tīši sabojāti.

d) Tiek uzturēti reģistri, lai parādītu, kādi datu drošības noteikumi ir īstenoti.

e) Šā mērķa sasniegšanu var sekmēt šādi nosacījumi:

1. tehnisko datu drošības pasākumu ieviešana, lai nodrošinātu autentifikāciju un novērstu tīšu bojāšanu datu apmaiņas laikā (piemēram, jaucējaizsardzība, droša pārraide, ciparparaksti), un

2. organizatorisko datu drošības pasākumu ieviešana, lai aizsargātu apstrādes resursus un novērstu tīšu bojāšanu datu apstrādes laikā.

## GM2 par ADR.OPS.A.025. punktu “Datu kļūdu atklāšana un autentifikācija”

**DATU KĻŪDU APSTRĀDE**

Papildu skaidrojumi un norādījumi ir sniegti EUROCAE ED-76A C papildinājumā (Norādījumi par datu apstrādes prasību izpildi).

## GM1 par ADR.OPS.A.030. punktu “Aeronavigācijas datu katalogs”

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Aeronavigācijas datu katalogs atspoguļo datu apjomu, ko var savākt un uzturēt aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzēji, un nodrošina vienotu terminoloģiju, ko var izmantot datu ģenerētāji un pakalpojumu sniedzēji.

## AMC1 par ADR.OPS.A.035. punktu “Datu verifikācija un validācija”

**VALIDĀCIJA UN VERIFIKĀCIJA**

a) Procesos, ko īsteno, lai veiktu validāciju un verifikāciju, jānosaka līdzekļi, ko izmanto, lai:

1. pārbaudītu saņemtos datus un apstiprinātu, ka dati ir saņemti bez sabojāšanās;

2. saglabātu datu kvalitāti un nodrošinātu, ka saglabātie dati ir aizsargāti pret sabojāšanu, un

3. apstiprinātu, ka ģenerētie dati nav bojāti pirms saglabāšanas.

b) Šajos procesos jānosaka:

1. darbības, kas jāveic, ja dati neiztur verifikācijas vai validācijas pārbaudi, un

2. rīki, kas nepieciešami verifikācijas un validācijas procesam.

## GM1 par ADR.OPS.A.035. punktu “Datu verifikācija un validācija”

**VALIDĀCIJA UN VERIFIKĀCIJA – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Validācija

1. Validācija ir darbība, kurā tiek pārbaudīts, vai datu elementam ir vērtība, kas ir pilnībā attiecināma uz šim datu elementam piešķirto identitāti, vai kurā tiek pārbaudīts, vai datu elementu kopums ir piemērots paredzētajam lietojumam.

2. Validācijas paņēmieni tiek piemēroti attiecībā uz visu aeronavigācijas datu ķēdi. Tas ietver validāciju, ko veic iepriekšējie datu ķēdes dalībnieki, un visas prasības, ko piemēro datu piegādātājam.

3. Turpmāk minēti daži validācijas paņēmienu piemēri.

i) Validācija, piemērojot datus.

Viens validācijas paņēmiens ir datu piemērošana testa apstākļos. Atsevišķos gadījumos tas var būt nepraktiski. Validāciju, ko veic, piemērojot datus, uzskata par visefektīvāko validācijas veidu. Piemēram, lai pārliecinātos par to, ka publicētie dati ir pieņemami, pirms publicēšanas var izmantot pieejas pēdējā posma datu pārbaudi lidojumā.

ii) Loģiskā atbilstība.

Loģisko atbilstību apstiprina, salīdzinot divas dažādas datu kopas vai elementus un nosakot vērtību neatbilstību, pamatojoties uz operatīvajiem noteikumiem (piemēram, darbības noteikumiem).

iii) Semantiskā atbilstība.

Semantisko atbilstību apstiprina, salīdzinot datus ar datu parametriem paredzēto vērtību vai vērtību diapazonu.

iv) Validācija izlases veidā.

Validācija izlases veidā novērtē reprezentatīvu datu paraugu un piemēro statistisko analīzi, lai noteiktu datu kvalitātes ticamību.

b) Verifikācija

1. Verifikācija ir datu elementa integritātes pārbaudes process, kurā datu elements tiek salīdzināts ar citu avotu vai nu no cita procesa, vai no cita punkta tajā pašā procesā. Lai gan verifikācija nevar nodrošināt, ka dati ir pareizi, ar to var efektīvi pārliecināties, ka datu process nav bojājis datus.

2. Verifikācijas paņēmieni tiek piemēroti tikai attiecībā uz organizācijas kontrolēto aeronavigācijas datu ķēdes daļu. Tomēr verifikācijas paņēmienus var piemērot vairākos datu apstrādes ķēdes posmos.

3. Turpmāk sniegti daži verifikācijas paņēmienu piemēri.

i) Atgriezeniskā saite.

Atgriezeniskās saites pārbaude ir datu kopas izvades stāvokļa un ievades stāvokļa savstarpējais salīdzinājums.

ii) Neatkarīgā redundance.

Neatkarīgās redundances pārbaudē vieni un tie paši dati tiek apstrādāti divos vai vairākos neatkarīgos procesos un tiek salīdzināta katra procesa datu izvade.

iii) Atjauninājuma salīdzināšana.

Atjauninātos datus var salīdzināt ar to iepriekšējo versiju. Šajā salīdzinājumā ir iespējams noskaidrot visus tos datu elementus, kas ir mainījušies. Pēc tam mainīto elementu sarakstu var salīdzināt ar līdzīgu sarakstu, ko ģenerējis piegādātājs. Problēmu var konstatēt, ja vienā sarakstā ir norādīts, ka elements ir mainīts, bet otrā sarakstā tas nav norādīts.

## GM2 par ADR.OPS.A.035. punktu “Datu verifikācija un validācija”

**VALIDĀCIJAS UN VERIFIKĀCIJAS PAŅĒMIENI**

Validācijas un verifikācijas paņēmienus izmanto visā datu apstrādes ķēdē, lai pārliecinātos par to, ka dati atbilst saistītajām datu kvalitātes prasībām. Papildu skaidrojumi ir sniegti EUROCAE ED-76A “Aeronavigācijas datu apstrādes standarti” C papildinājumā (Norādījumi par datu apstrādes prasību izpildi).

## GM1 par ADR.OPS.A.040. punktu “Prasības attiecībā uz kļūdu labošanu”

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Termins “kļūda” nozīmē defektīvus, degradētus, zudušus, nepareizi izvietotus vai bojātus datu elementus vai to, ka datu elementi neatbilst noteiktajām kvalitātes prasībām.

b) Norādījumi par to, kā atklāt, identificēt, paziņot un apstrādāt/novērst aeronavigācijas datu kļūdas, ir sniegti EUROCAE ED-76A “Aeronavigācijas datu apstrādes standarti” C papildinājumā (Norādījumi par datu apstrādes prasību izpildi).

## GM1 par ADR.OPS.A.055. punktu “Rīki un programmatūra”

**PROGRAMMATŪRA**

a) Šo prasību var izpildīt, verificējot programmatūru attiecībā uz šīs programmatūras zināmu izpildāmu versiju tai paredzētajā operētājvidē.

b) Programmatūras verificēšana ir process, kurā pārliecinās, ka programmatūra atbilst prasībām, kas saistītas ar konkrēto lietojumu vai paredzēto aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas lietojumu.

c) Programmatūras verificēšana ir aeronavigācijas datu un/vai aeronavigācijas informācijas programmatūras izstrādes procesa rezultātu novērtējums, lai pārliecinātos par pareizību un konsekvenci attiecībā uz ievadi un piemērojamajiem programmatūras standartiem, noteikumiem un normām, kas izmantotas šajā procesā.

## GM2 par ADR.OPS.A.055. punktu “Rīki un programmatūra”

**RĪKI**

Rīkus, kas atbilst 2015. gada jūnija EUROCAE ED-76A/RTCA DO-200B “Aeronavigācijas datu apstrādes standarti” 2.4.5. punktam “Aeronavigācijas datu rīku kvalificēšana”, var uzskatīt par atbilstošiem prasībām.

## AMC1 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” a) apakšpunkta 1. daļu

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Šīm procedūrām jānodrošina vismaz šādu pasākumu izpilde:

a) noteikt to, kā un ar kādiem līdzekļiem lidlauka ekspluatants var pieprasīt *NOTAM* izdošanu atbilstoši tam, ko paredz vienošanās, kuras lidlauka ekspluatants noslēdzis ar aeronavigācijas informācijas pakalpojuma (*AIS*) sniedzēju(-iem). Procedūrās skaidri jānorāda

 to lidlauka ekspluatanta darbinieku vārdi un uzvārdi, kas ir pilnvaroti sagatavot *NOTAM* un kas būtu jāiekļauj vienošanās, kuras noslēgtas ar *AIS* sniedzēju;

b) sniegti norādījumi par:

1. gadījumiem, kad lidlauka ekspluatantam ir jāsagatavo *NOTAM*;

2. gadījumiem, kad lidlauka ekspluatants nedrīkst sagatavot *NOTAM*, un

3. to, kā *NOTAM* veidlapu aizpilda (ja nepieciešams, izmantojot attiecīgās elektroniskās lietojumprogrammatūras) darbinieki, kurus lidlauka ekspluatants iecēlis par *NOTAM* ziņojuma sastādītājiem, un

c) norādīti gadījumi, kad pirms *NOTAM* ziņojuma sagatavošanas ir nepieciešama saskaņošana ar kompetento iestādi, un noteikts tas, kā informēt kompetento iestādi par *NOTAM* izdošanu.

## AMC1 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” a) apakšpunkta 2. un 3. daļu

***NOTAM* SAGATAVOŠANĀ IESAISTĪTO LIDLAUKA DARBINIEKU UN CITU LIDLAUKA DARBINIEKU SĀKOTNĒJĀS MĀCĪBAS**

a) Tādas personas mācību teorētiskajā daļā, kuru ir paredzēts iecelt par *NOTAM* ziņojuma sastādītāju, ir jāietver vismaz šādi jautājumi:

1. tiesiskais regulējums, kas reglamentē *NOTAM* sagatavošanu un izdošanu, un tā saistība ar citiem aeronavigācijas datu produktiem, tostarp

i) gadījumi, kad ir nepieciešama *NOTAM* sagatavošana;

ii) gadījumi, kad *NOTAM* nav jāsagatavo;

2. *NOTAM* veidlapas aizpildīšana, tostarp vārdu abreviatūras un frāžu saīsinājumi, kas piemērojami attiecībā uz *NOTAM*;

3. *NOTAM* veidi un *NOTAM* izprašana;

4. elektronisku lietojumprogrammatūru izmantošana *NOTAM* ierosināšanai (ja atbilstīgi) un

5. lidlauka procedūras *NOTAM* sagatavošanai un iekšējai izplatīšanai.

Pēc teorētiskajām mācībām ir jāveic sagatavojamo personu novērtēšana (skat. AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu).

b) Pēc teorētisko mācību sekmīgas pabeigšanas personām, kuras plānots iecelt par *NOTAM* ziņojuma sastādītājiem, mācību praktiskajā daļā ir jāietver vismaz iepazīstināšana ar *NOTAM* sagatavošanu un attiecīgo lidlauka ekspluatācijas procedūru īstenošanu. Pēc praktisko mācību pabeigšanas un sagatavojamās personas sekmīga kompetences praktiskā novērtējuma saņemšanas personu var iecelt par *NOTAM* ziņojumu sastādītāju.

c) Citiem lidlauka darbiniekiem, kuru darba pienākumu izpildei ir nepieciešama tikai spēja saprast *NOTAM* ziņojumu, mācību teorētiskā daļa jāpielāgo viņu vajadzībām un tajā nav jāiekļauj iepriekš a) apakšpunkta 4. un 5. daļā noteiktais, savukārt praktiskajās mācībās ir jāiekļauj praktiski piemēri viņu izpratnes līmeņa novērtēšanai. Pēc teorētiskajām un praktiskajām mācībām ir jāveic attiecīgās personas novērtēšana (skat. AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu).

## GM1 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” a) apakšpunkta 2. un 3. daļu

**PERIODISKĀS, KVALIFIKĀCIJAS ATJAUNINĀŠANAS UN TĀLĀKMĀCĪBAS**

ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunkts nosaka mācību sniegšanu pēc sākotnējo mācību pabeigšanas lidlauka ekspluatanta mācību programmas ietvaros. Informācija par procesu, kas jāievēro, lai nodrošinātu *NOTAM* sagatavošanā un izmantošanā iesaistīto darbinieku pastāvīgu kompetenci, sniegta ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktā un AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktu.

## GM1 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” b) apakšpunktu

***NOTAM* NESAGATAVOŠANA**

Informācijas izsludināšana ar *NOTAM* starpniecību ir nepieciešama noteiktos apstākļos. Šādos gadījumos atbildīgā organizācija (piemēram, kompetentā iestāde, lidlauka ekspluatants, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs utt.) sagatavo *NOTAM*, ko pēc tam izdod *AIS* pakalpojumu sniedzējs. ADR.OPS.A.057. punktā noteikti lidlauka ekspluatanta pienākumi attiecībā uz *NOTAM* sagatavošanas procesu, bet tā b) apakšpunktā ir noteikts, ka lidlauka ekspluatantam jāsagatavo *NOTAM* gadījumos, kas ir noteikti šajā punktā.

No otras puses, dažādu iemeslu dēļ (piemēram, informācijas pārpildes novēršanas nolūkā) ne visu veidu informācija ir izsludināma, izmantojot *NOTAM*. Šajā saistībā Regula (ES) 2017/373, kas attiecas uz *AIS* sniedzējiem, AIS.TR 330. punktā nosaka gadījumus, kad *AIS* sniedzējam ir (vai nav) jāizdod *NOTAM*.

Tas nozīmē, ka iespējami gadījumi, kad pat tad, ja lidlauka ekspluatants ir sagatavojis *NOTAM*, lai izsludinātu informāciju, *AIS* sniedzējs neizdos šo *NOTAM*, ja atbilstoši AIS.TR.330. punktam šo informāciju nebūs atļauts izsludināt ar *NOTAM*. Lai nepieļautu šādu situāciju rašanos, lidlauka ekspluatantam ir:

1. jānodrošina, ka attiecīgie lidlauka ekspluatanta darbinieki ir pienācīgi sagatavoti par attiecīgo tiesisko regulējumu, kas reglamentē *NOTAM* sagatavošanu un izdošanu;

2. jāizstrādā stingras procedūras attiecībā uz to, kā darbinieki sagatavo *NOTAM*, un

c) jāuztur cieša sadarbība ar attiecīgo *AIS* sniedzēju.

Turpmāk ir sniegti to gadījumu piemēri, kad lidlauka ekspluatants nesagatavos *NOTAM*:

a) regulārās apkopes darbi uz peroniem un manevrēšanas ceļiem, kas neietekmē gaisa kuģa kustības drošību;

b) pagaidu šķēršļi lidlauku/helikopteru lidlauku apkārtnē, kas neietekmē gaisa kuģa ekspluatācijas drošību;

c) lidlauku/helikopteru lidlauku uguņu iekārtu daļēja atteice, ja šāda atteice tieši neietekmē gaisa kuģu lidojumus;

d) sakaru “gaiss–zeme” daļēja īslaicīga atteice, ja ir pieejamas un izmantojamas citas piemērotas frekvences;

e) perona manevrēšanas pakalpojumu trūkums, slēgta ceļu satiksme, ceļu satiksmes ierobežojumi un kontrole;

f) atrašanās vietas, galamērķa vai citu norādes zīmju neizmantojamība lidlauka kustības zonā;

g) zemes vienību īstenoti mācību pasākumi;

h) rezerves un sekundāro sistēmu nepieejamība, ja šīs sistēmas neietekmē ekspluatāciju;

i) ekspluatāciju neietekmējošu lidlauka iekārtu vai vispārējo pakalpojumu ierobežojumi;

j) paziņojumi vai brīdinājumi par iespējamajiem/potenciālajiem ierobežojumiem, kas neietekmē ekspluatāciju;

k) vispārīgi atgādinājumi par iepriekš publicētu informāciju;

l) iekārtu pieejamība zemes vienībām, nesniedzot informāciju par ekspluatācijas ietekmi uz gaisa telpu un iekārtu lietotājiem;

m) informācija par lāzerstarojumu, kas neietekmē ekspluatāciju, un par uguņošanu, kas nesasniedz minimālo lidošanas augstumu;

n) kustības zonas daļu slēgšana saistībā ar vietējā līmenī koordinēta, plānota darba izpildi, kas neilgst vairāk par 1 stundu;

o) slēgšana, izmaiņas, nepieejamība lidlauka(-u)/helikopteru lidlauka(-u) ekspluatācijā ārpus lidlauka(-u)/helikopteru lidlauka(-u) darba laika un

p) cita līdzīga pagaidu informācija, kas nav operatīvā informācija.

Informāciju, kas attiecas uz lidlauku un tā apkārtni un kas neietekmē tā ekspluatācijas stāvokli, var izplatīt uz vietas pirmslidojuma instruktāžā vai lidojuma laikā, vai citā vietējā līmeņa saziņā ar gaisa kuģa apkalpi. Tādējādi, ja nepieciešams, lidlauka ekspluatants var izplatīt šāda veida informāciju ar tā *AIS* sniedzēja starpniecību, ar kuru tas ir noslēdzis vienošanos.

## GM2 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” b) apakšpunktu

**SAVVAĻAS DZĪVNIEKU KLĀTESAMĪBA**

Pastāvīga savvaļas dzīvnieku klātesamība ir jānorāda AIP, savukārt paziņojums par bīstamu savvaļas dzīvnieku aktivitāti ir nekavējoties jāizsludina, izmantojot *NOTAM*.

Šāda *NOTAM* sagatavošanā nedrīkst izmantot ar putniem saistītus saīsinājumus, lai neapgrūtinātu lasāmību un novērstu vaicājumus.

## GM1 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” d) apakšpunkta 1. daļu

***NOTAM* FORMĀTS**

Informācija par *NOTAM* formāta aizpildīšanu ir sniegta *ICAO* dok. Nr. 8126 “Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu rokasgrāmata” 6. nodaļā.

Informācija par *ICAO* *NOTAM* kodu un izmantojamie saīsinājumi ir norādīti *ICAO* dok. Nr. 8400 “Aeronavigācijas pakalpojumu noteikumi. *ICAO* saīsinājumi un kodi” (*PANS ABC*).

## GM1 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” d) apakšpunkta 4. daļu

***SNOWTAM* FORMĀTS**

Turpmāk ir izklāstīta *SNOWTAM* formāta pareiza aizpildīšana gadījumos, kad tiek ierosināts *SNOWTAM*.

1. Vispārīgi noteikumi

a) Ja tiek ziņots par vairākiem skrejceļiem, atkārtojiet B–H punktu (lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļa).

b) Burti, ko izmanto punktu norādīšanai, tiek izmantoti tikai atsauces nolūkiem, un tos nedrīkst iekļaut ziņojumos. Burti *M* (obligāts), *C* (nosacīts) un *O* (neobligāts) norāda lietojumu un informāciju, un tie jāiekļauj atbilstoši tam, kā paskaidrots turpmāk.

c) Jāizmanto metriskās mērvienības, un mērvienības nenorāda.

d) *SNOWTAM* maksimālais derīguma termiņš ir 8 stundas. Vienmēr, kad tiek saņemts jauns *RCR*, jāizdod jauns *SNOWTAM*.

e) Ar *SNOWTAM* tiek atcelts iepriekšējais *SNOWTAM*.

f) Saīsinātā pozīcija “TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)” tiek iekļauta, lai atvieglotu *SNOWTAM* ziņojumu automātisku apstrādi datorizētās datu bankās. Šiem apzīmējumiem ir šāda nozīme:

TT = datu apzīmējums *SNOWTAM* = SW;

AA = dalībvalstu ģeogrāfiskais apzīmējums, piemēram, LF = FRANCIJA;

iiii = *SNOWTAM* sērijas numurs četrciparu grupā;

CCCC = no četriem burtiem veidots atrašanās vietas indekss lidlaukam, uz kuru attiecas *SNOWTAM*;
MMYYGGgg = novērojuma/mērījuma datums/laiks, kur:

MM = mēnesis, piemēram, janvāris = 01, decembris = 12;

YY = mēneša diena;

GGgg = laiks stundās (GG) un minūtēs (gg) (*UTC*);

(BBB) = izvēles grupa, lai

kļūdas gadījumā veiktu labojumu iepriekš izplatītā *SNOWTAM* ziņojumā ar tādu pašu sērijas numuru = COR.

*Iekavas (BBB) grupā lietotas, lai norādītu, ka šī grupa nav obligāta.*

*Ja informāciju sniedz par vairākiem skrejceļiem un atsevišķi novērojuma/mērījuma veikšanas datumi/laiki ir norādīti, atkārtojot B punktu, tad saīsinātajā pozīcijā (MMYYGGgg) norāda pēdējo novērojuma/mērījuma datumu/laiku.*

g) Teksts “SNOWTAM” *SNOWTAM* formātā un *SNOWTAM* sērijas numurs

četrciparu grupā ir atdalīts ar atstarpi, piemēram, SNOWTAM 0124.

h) *SNOWTAM* ziņojuma uztveramības uzlabošanas nolūkā ievieto rindpadevi pēc *SNOWTAM* sērijas numura, pēc A punkta un pēc lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļas.

i) Ja informāciju sniedz par vairākiem skrejceļiem, atkārto lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļā sniegto informāciju no datuma un laika, kad veikts novērtējums attiecībā uz katru skrejceļu, pirms informācijas situācijas apzināšanās sadaļā.

j) Obligāta informācija:

1. LIDLAUKA ATRAŠANĀS VIETAS INDEKSS;

2. NOVĒRTĒJUMA DATUMS UN LAIKS;

3. MAZĀKAIS SKREJCEĻU APZĪMĒJOŠAIS SKAITLIS;

4. SKREJCEĻA STĀVOKĻA KODS KATRAI SKREJCEĻA TREŠDAĻAI un

5. STĀVOKĻA APRAKSTS KATRAI SKREJCEĻA TREŠDAĻAI (ja paziņots, ka *RWYCC* ir 1–5).

2. Lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļa

A punkts – lidlauka atrašanās vietas indekss (četru burtu atrašanās vietas indekss).

B punkts – novērtējuma datums un laiks (datumu/laiku apzīmējoša astoņu ciparu grupa, norāda novērojuma veikšanas mēnesi, dienu, stundu un minūtes atbilstoši saskaņotajam pasaules laikam (*UTC*)).

C punkts – mazākais skrejceļu apzīmējošais skaitlis (nn[L] vai nn[C], vai nn[R]).

*Attiecībā uz katru skrejceļu drīkst ievietot tikai vienu skrejceļa apzīmējumu, un tam vienmēr ir jābūt mazākajam skaitlim.*

D punkts – *RWYCC* attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu. Attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu norāda tikai vienu ciparu (0, 1, 2, 3, 4, 5 vai 6), kas atdalīts ar slīpsvītru (n/n/n).

E punkts – procentuālais pārklājums katrai skrejceļa trešdaļai. Ja šāda informācija tiek sniegta, attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu norādiet 25, 50, 75 vai 100, kas atdalīts ar slīpsvītru ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

*Šo informāciju sniedz tikai tad, ja skrejceļa stāvoklis, kas paziņots attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu (D punkts), nav “6” un stāvokļa apraksts, kas paziņots attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu (G punkts), nav “DRY”.*

*Ja stāvokļi nav paziņoti, to norāda, ievietojot “NR” attiecībā uz konkrēto(-ajām) skrejceļa trešdaļu(-ām).*

F punkts – nesavāktu kontaminantu slāņa biezums attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu. Ja šāda informācija tiek sniegta, norādiet milimetros attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu, atdalot ar slīpsvītru (nn/nn/nn vai nnn/nnn/nnn).

*Šo informāciju sniedz tikai par šādiem kontaminantu veidiem:*

 – *stāvošs ūdens, paziņojamā vērtība “04”, pēc tam novērtētā vērtība. Būtiskas izmaiņas 3 mm;*

 – *šķīdonis, paziņojamā vērtība “03”, pēc tam novērtētā vērtība. Būtiskas izmaiņas 3 mm;*

 – *slapjš sniegs, paziņojamā vērtība “03”, pēc tam novērtētā vērtība. Būtiskas izmaiņas 5 mm;*

 – *sauss sniegs, paziņojamā vērtība “03”, pēc tam novērtētā vērtība. Būtiskas izmaiņas 20 mm.*

 – *Ja stāvokļi nav paziņoti, to norāda, ievietojot “NR” attiecībā uz konkrēto(-ajām) skrejceļa trešdaļu(-ām).*

G punkts – stāvokļa apraksts katrai skrejceļa trešdaļai. Ievieto jebkuru no turpmāk norādītajiem stāvokļa aprakstiem attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu, atdalot to ar slīpsvītru.

COMPACTED SNOW [sablīvēts sniegs]

DRY SNOW [sauss sniegs]

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW [sauss sniegs uz sablīvēta sniega]

DRY SNOW ON TOP OF ICE [sauss sniegs uz ledus]

FROST [sarma]

ICE [ledus]

SLIPPERY WET [slideni slapjš]

SLUSH [šķīdonis]

SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY [īpaši sagatavots ziemas skrejceļš]

STANDING WATER [stāvošs ūdens]

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW [ūdens uz sablīvēta sniega]

WET [slapjš]

WET ICE [slapjš ledus]

WET SNOW [slapjš sniegs]

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW [slapjš sniegs uz sablīvēta sniega]

WET SNOW ON TOP OF ICE [slapjš sniegs uz ledus]

DRY [sauss] (tiek paziņots tikai tad, ja nav kontaminantu)

*Ja stāvokļi nav paziņoti, to norāda, ievietojot “NR” attiecībā uz konkrēto(-ajām) skrejceļa trešdaļu(-ām).*

H punkts – tā skrejceļa platums, uz ko attiecas *RWYCC*. Norāda platumu metros, ja tas ir mazāks par publicēto skrejceļa platumu.

3. Situācijas apzināšanās sadaļa

*Elementi situācijas apzināšanās sadaļā tiek noslēgti ar punktu.*

*Situācijas apzināšanās sadaļā nenorāda elementus, par kuriem nav informācijas vai tad, ja nav izpildīti publicēšanas nosacījumi.*

I punkts – saīsinātā skrejceļa garums. Ievieto attiecīgo skrejceļa apzīmējumu un pieejamo garumu metros (piemēram, RWY nn [L] vai nn [C], vai nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

*Šī informācija ir jānorāda tad, ja NOTAM ir publicēts ar jaunu deklarēto distanču kopumu.*

J punkts – sniegvilksnis uz skrejceļa. Ja tiek paziņots, ievieto mazāko skrejceļa apzīmējumu un ar atstarpi atdalītu “DRIFTING SNOW” (RWY nn vai RWY nn[L], vai nn[C], vai nn[R] DRIFTING SNOW).

K punkts – no virsmas atdalījušās smiltis uz skrejceļa. Ja tiek ziņots par smiltīm uz skrejceļa, kas atdalījušās no virsmas, ievieto mazāko skrejceļa apzīmējumu un ar atstarpi atdalītu “LOOSE SAND” (RWY nn vai RWY nn[L], vai nn[C], vai nn[R] LOOSE SAND).

L punkts – ķīmiskā apstrāde uz skrejceļa. Ja ziņots par ķīmiskās apstrādes izmantošanu, ievieto mazāko skrejceļa apzīmējumu un ar atstarpi atdalītu “CHEMICALLY TREATED” (RWY nn vai RWY nn[L], vai nn[C], vai nn[R] CHEMICALLY TREATED).

M punkts – sniega sanesas uz skrejceļa. Ja tiek ziņots par sniega sanesām uz skrejceļa, ievieto mazāko skrejceļa apzīmējumu un ar atstarpi atdalītu “SNOWBANK”, un ar atstarpi atdalītu kreiso “L”, labo “R” vai abas puses “LR”, kam seko ar atstarpi atdalīts attālums metros no ass līnijas “FM CL” (RWY nn vai RWY nn[L], vai nn[C], vai nn[R] SNOWBANK Lnn, vai Rnn, vai LRnn FM CL).

N punkts – sniega sanesas uz manevrēšanas ceļa. Ja uz manevrēšanas ceļa(-iem) ir sniega sanesas, ievieto manevrēšanas ceļa(-u) apzīmējumu(-us) ar atstarpi “SNOWBANKS” (TWY [nn]n vai TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/…, vai ALL TWYS SNOWBANKS).

O punkts – sniega sanesas blakus skrejceļam. Ja tiek ziņots par sniega sanesām, kas iesniedzas lidlauka sniega plāna augstuma profilā, norāda mazāko skrejceļa apzīmējumu un “ADJ SNOWBANKS” (RWY nn vai RWY nn[L], vai nn[C], vai nn[R] ADJ SNOWBANKS).

P punkts – manevrēšanas ceļa stāvoklis. Ja tiek ziņots, ka manevrēšanas ceļš ir slidens vai sliktā stāvoklī, ievieto manevrēšanas ceļa apzīmējumu, kam seko ar atstarpi atdalīts “POOR” (TWY [n vai nn] POOR vai TWYS [n vai nn]/[n vai nn]/… POOR, vai ALL TWYS POOR).

R punkts – perona stāvoklis. Ja tiek ziņots, ka perons ir slidens vai sliktā stāvoklī, ievieto perona apzīmējumu, kam seko ar atstarpi atdalīts “POOR” (APRON [nnnn] POOR vai APRONS [nnnn]/[nnn n]/… POOR, vai ALL APRONS POOR).

S punkts – NR (nav paziņots).

T punkts – skaidri formulētas piebildes.

## GM2 par ADR.OPS.A.057. punkta “*NOTAM* sagatavošana” d) apakšpunkta 4. daļu

***SNOWTAM* FORMĀTS**

Turpmāk ir sniegti četri aizpildīta *SNOWTAM* piemēri.

1. *SNOWTAM* piemērs

GG EADBZQZX EADNZQZX

EADSZQZX 170100 EADDYNYX

SWEA0149 EADD 02170055

(SNOWTAM 0149

EADD

02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW)

2. *SNOWTAM* piemērs

GG EADBZQZX EADNZQZXEADSZQZX

170140 EADDYNYX

SWEA0150 EADD 02170135

(SNOWTAM 0150

EADD

02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW

02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH)

3. *SNOWTAM* piemērs

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

170229 EADDYNYX

SWEA0151 EADD 02170225

(SNOWTAM 0151

EADD

02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW

02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW

RWY 09L SNOWBANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOWBANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR)

4. *SNOWTAM* piemērs

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

170350 EADDYNYX

SWEA0152 EADD 02170345

(SNOWTAM 0152

EADD

02170345 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/SLUSH

02170134 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW

DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)

## AMC1 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” a) apakšpunktu

**ZIŅOŠANA**

Lidlauka ekspluatantam jāizplata *RCR* ar aeronavigācijas informācijas dienestu un gaisa satiksmes vadības dienestu starpniecību, ja skrejceļš ir pilnībā vai daļēji kontaminēts ar stāvošu ūdeni, sniegu, šķīdoni, ledu vai sarmu vai ir slapjš saistībā ar sniega, šķīdoņa, ledus vai sarmas tīrīšanu vai apstrādi. Ja skrejceļš ir slapjš, bet tas nav saistīts ar stāvošu ūdeni, sniegu, šķīdoni, ledu vai sarmu, novērtētā informācija ir jāizplata, izmantojot *RCR*, ar gaisa satiksmes vadības dienesta starpniecību.

## AMC2 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” a) apakšpunktu

**SKREJCEĻA STĀVOKĻA ZIŅOJUMS**

a) *RCR* sastāv no šādām sadaļām:

1. lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķina sadaļa un

2. situācijas apzināšanās sadaļa.

b) Informācija ir jāiekļauj informācijas virknē šādā secībā:

1. lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķina sadaļa:

i) lidlauka atrašanās vietas indekss;

ii) novērtējuma datums un laiks;

iii) mazākais skrejceļu apzīmējošais skaitlis;

iv) *RWYCC* attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu;

v) procentuālais kontaminantu pārklājums attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu;

vi) nesavāktu kontaminantu slāņa biezums attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu;

vii) stāvokļa apraksts attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu un

viii) skrejceļa platums, uz ko attiecas *RWYCC*, ja tas ir mazāks par publicēto platumu.

2. Situācijas apzināšanās sadaļa:

i) saīsinātā skrejceļa garums;

ii) sniegvilksnis uz skrejceļa;

iii) no virsmas atdalījušās smiltis uz skrejceļa;

iv) ķīmiskā apstrāde uz skrejceļa;

v) sniega sanesas uz skrejceļa;

vi) sniega sanesas uz manevrēšanas ceļa;

vii) sniega sanesas blakus skrejceļam;

viii) manevrēšanas ceļa stāvoklis;

ix) perona stāvoklis un

x) skaidri formulētas piebildes.

## GM1 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” a) apakšpunktu

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Kustības zonas un ar to saistīto iekārtu stāvokļa novērtēšana un paziņošana ir nepieciešama, lai sniegtu gaisa kuģa apkalpei informāciju, kas nepieciešama lidmašīnas drošai ekspluatācijai. *RCR* izmanto, lai ziņotu par novērtētajiem apstākļiem, ja nepieciešams, izdodot *SNOWTAM*.

b) Kustības zonas parasti ir pakļautas dažādiem klimatiskajiem apstākļiem, līdz ar to paziņojamie apstākļi var ievērojami atšķirties. *RCR* apraksta pamatstruktūru, kas ir piemērojama visām šīm klimatiskajām variācijām. Skrejceļa virsmas stāvoklis tiek novērtēts, izmantojot dažādus paņēmienus, un nav viena tāda risinājuma, ko būtu iespējams attiecināt uz visām situācijām.

c) *RCR* pamatā ir princips, kas paredz, ka lidlauka ekspluatants novērtē skrejceļa virsmas stāvokli vienmēr, kad uz ekspluatējamā skrejceļa ir ūdens, sniegs, šķīdonis, ledus vai sarma. Pamatojoties uz šo novērtējumu, tiek paziņots *RWYCC* un skrejceļa virsmas apraksts, ko gaisa kuģa apkalpe var izmantot lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanai. Šis formāts, kura pamatā ir kontaminantu veids, slāņa biezums un pārklājums, ir labākais skrejceļa virsmas stāvokļa novērtējums, ko veic lidlauka ekspluatants, tomēr ņem vērā un atjaunina arī visu pārējo attiecīgo informāciju un nekavējoties ziņo par stāvokļa izmaiņām.

d) *RWYCC* atspoguļo virsmas stāvokļa ietekmēto skrejceļa bremzēšanas spēju. Izmantojot šo informāciju un lidmašīnas ražotāja sniegto tehnisko raksturojumu informāciju, gaisa kuģa apkalpe var noteikt bremzēšanas ceļu, kas gaisa kuģim nepieciešams, nolaižoties pastāvošajos apstākļos.

## GM2 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” a) apakšpunktu

**SKREJCEĻA STĀVOKĻA ZIŅOJUMS**

LIDMAŠĪNAS TEHNISKO RAKSTUROJUMU APRĒĶINĀŠANAS SADAĻA

a) Lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļa ir grupētas informācijas virkne, kas atdalīta ar atstarpi “ ”, beidzas ar ievadīšanu un divkāršo rindpadevi “<<≡”, lai lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļu varētu atšķirt no turpmākās situācijas apzināšanās sadaļas vai turpmākās cita skrejceļa lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļas.

b) Turpmāk norādīta informācija, kas jāiekļauj šajā sadaļā.

1. **Lidlauka atrašanās vietas indekss** – četru burtu *ICAO* atrašanās vietas indekss saskaņā ar *ICAO* dok. Nr. 7910 “Atrašanās vietas indeksi”.

Šī informācija ir obligāta.

Formāts: nnnn

2. **Novērtējuma datums un laiks** – datums un laiks (*UTC*), kad tika veikts novērtējums.

Šī informācija ir obligāta.

Formāts: MMDDhhmm

3. **Mazākais skrejceļa apzīmējuma skaitlis** – no divām vai trim rakstu zīmēm veidots skaitlis, kas norāda skrejceļu, attiecībā uz ko ir veikts un paziņots novērtējums.

Šī informācija ir obligāta.

Formāts: nn[L] *vai* nn[C], *vai* nn[R]

4. **Skrejceļa stāvokļa kods katrai skrejceļa trešdaļai** – viencipara skaitlis, kas norāda attiecībā uz katru trešdaļu novērtēto *RWYCC*. Kodi tiek paziņoti trīs rakstu zīmju grupā, kas atdalīta ar “/” attiecībā uz katru trešdaļu. Skrejceļa trešdaļas uzskaita virzienā no mazākā apzīmējuma skaitļa.

Šī informācija ir obligāta.

Kad gaisa satiksmes vadības dienesti pārraida gaisa kuģu apkalpēm informāciju par skrejceļa virsmas stāvokli, sadaļas tomēr norāda kā pirmo, otro vai trešo skrejceļa daļu. Pirmā daļa vienmēr nozīmē skrejceļa pirmo trešdaļu, skatoties nosēšanās vai pacelšanās virzienā, kā parādīts 1. un 2. attēlā.

Formāts: n/n/n

Piemērs: 5/5/2



1. attēls. Informācija par *RWYCC,*

ko gaisa satiksmes vadības dienesti sniedz gaisa kuģa apkalpei par skrejceļa trešdaļām



2. attēls. Informācija par *RWYCC,*

ko gaisa satiksmes vadības dienesti sniedz gaisa kuģa apkalpei par skrejceļa trešdaļām attiecībā uz skrejceļu ar pārvietotu skrejceļa slieksni

5. **Kontaminantu procentuālais pārklājums attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu** – skaitlis, kas norāda procentuālo pārklājumu. Procentuālās vērtības jāpaziņo ne vairāk kā deviņu rakstu zīmju grupā, kas atdalīta ar “/” attiecībā uz katru trešdaļu. Novērtējumu veic, pamatojies uz vienmērīgu izkliedi skrejceļa trešdaļās, izmantojot 1. tabulu.

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos. To nepaziņo attiecībā uz skrejceļa trešdaļu, kura ir sausa vai kurā pārklājums ir mazāks par 10 procentiem.

Formāts: [n]nn/[n]nn/[n]nn

Piemērs: 25/50/100

Kontaminantu nevienmērīgas izkliedes gadījumā papildu informācija tiek sniegta *RCR* situācijas apzināšanās sadaļas skaidri formulēto piebilžu sadaļā. Ja iespējams, izmanto standartizētu tekstu.

Ja informācija netiek paziņota, attiecīgajā ziņojuma vietā ievieto “NR”, lai norādītu lietotājam, ka informācija nav sniegta.

6. **Nesavāktu kontaminantu slāņa biezums: sauss sniegs, slapjš sniegs, šķīdonis vai stāvošs ūdens attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu** – divu vai trīs ciparu skaitlis, kas norāda novērtēto kontaminantu slāņa biezumu (mm) attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu. Slāņa biezumu norāda 6–9 rakstu zīmju grupā, kas atdalīta ar “/” attiecībā uz katru skrejceļa trešdaļu, kā noteikts AMC1 par ADR.OPS.A.065. punkta b) un c) apakšpunktu 2. tabulā. Novērtējuma pamatā ir vienmērīga izkliede skrejceļa trešdaļās pēc novērtējuma. Arī tad, ja mērījumus iekļauj kā novērtēšanas procesa daļu, paziņotās vērtības joprojām tiek paziņotas kā novērtētās slāņa biezuma vērtības.

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos. To paziņo tikai attiecībā uz sausu sniegu (DRY SNOW), slapju sniegu (WET SNOW), šķīdoni (SLUSH) un stāvošu ūdeni (STANDING WATER).

Formāts: [n]nn/[n]nn/[n]nn

7. **Stāvokļa apraksts katrai skrejceļa trešdaļai** – jānorāda ar lielajiem burtiem, izmantojot terminus, kas noteikti ADR.OPS.A.065. punkta a) apakšpunktā. Stāvokļu veidi ir atdalīti ar slīpsvītru “/”.

Šī informācija ir obligāta.

Formāts: nnnn/nnnn/nnnn

8. **Skrejceļa platums, uz ko attiecas *RWYCC*, ja tas ir mazāks par publicēto platumu** – divciparu skaitlis, kas norāda attīrītā skrejceļa platumu metros.

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Formāts: nn

Ja attīrītā skrejceļa platums nav simetrisks attiecībā pret ass līniju, papildu informācija tiek sniegta *RCR* situācijas apzināšanās sadaļas skaidri formulētas piebildes daļā.

SITUĀCIJAS APZINĀŠANĀS SADAĻA

a) Visi atsevišķie ziņojumi situācijas apzināšanās sadaļā tiek noslēgti ar punktu, lai attiecīgo ziņojumu varētu atšķirt no nākamā(-ajiem) ziņojuma(-iem).

b) Turpmāk norādīta informācija, kas jāiekļauj šajā sadaļā.

1. **Saīsinātā skrejceļa garums**

Šī informācija ir jānorāda tad, ja *NOTAM* ir publicēts ar jaunu deklarēto distanču kopumu, kas ietekmē pieejamo nosēšanās distanci (*LDA*).

Formāts: standartizēts nemainīgs teksts – RWY nn [L] *vai* nn [C], *vai* nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn

2. **Sniegvilksnis uz** **skrejceļa**

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Formāts: standartizēts nemainīgs teksts – RWY nn [L] vai nn [C], vai nn [R] LDA DRIFTING SNOW

3. **Nesavāktas smiltis uz skrejceļa**

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Formāts: RWY nn[L] *vai* nn[C], *vai* nn[R] LOOSE SAND

4. **Ķīmiskā apstrāde uz skrejceļa**

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Formāts: RWY nn[L] *vai* nn[C], *vai* nn[R] CHEMICALLY TREATED

5. **Sniega sanesas uz skrejceļa**

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Attālums pa labi vai pa kreisi no ass līnijas.

Formāts: RWY nn[L] *vai* nn[C], *vai* nn[R] SNOWBANK Lnn, *vai* Rnn, *vai* LRnn FM CL

6. **Sniega sanesas uz manevrēšanas ceļa**

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Formāts: TWY [nn]n vai TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/…, vai ALL TWYS SNOWBANKS

## 7. Sniega sanesas blakus skrejceļam, kas iesniedzas lidlauka sniega plānā noteiktajā līmenī/profilā

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Formāts: RWY nn[L] *vai* nn[C], *vai* nn[R] ADJ SNOWBANKS

8. **Manevrēšanas ceļa stāvoklis**

Šīs informācija nav obligāta.

Formāts: TWY [nn]n POOR vai TWY S[nn]n/[nn ]n/… POOR, vai ALL TWYS POOR

9. **Perona stāvoklis**

Šī informācija ir jāpaziņo noteiktos gadījumos.

Formāts: APRON [nnnn] POOR vai APRON S[nnn n]/[nnn n]/… POOR, vai ALL APRONS POOR

10. **Skaidri formulētas piebildes, izmantojot tikai atļautās rakstu zīmes ar lielajiem burtiem**

Ja iespējams, izmanto standartizētu tekstu.

Šī informācija nav obligāta, vienīgi nosacījuma informācija “UPGRADED” vai “DOWNGRADED” ir jāizmanto vienmēr, kad novērtētais *RWYCC* atšķiras no tā, kas tieši izriet no skrejceļa stāvokļa novērtēšanas tabulas (*RCAM*). Sniedzot šādu informāciju, tai ir jābūt sniegtai skaidri formulētās piebildes sākumā, lai uzlabotu uztveramību un uzsvērtu tās kā situācijas apzināšanās daļas būtisko nozīmi pirms lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķiniem.

Formāts: atļauto rakstu zīmju kombinācija, kurā ziņojuma beigas tiek norādītas, izmantojot punktu “.”.

Atļautās rakstu zīmes:

A B C D E F G H I J K LM N O P Q R S T U V W X Y Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [šķērssvītra] “.” [punkts]’ ‘[atstarpe]

Ja LEDUS, SNIEGS vai SNIEGS UZ LEDUS skar tikai skrejceļa malas, jāizmanto šāds teksts:

RWY nn[L] vai nn[C], vai nn[R] ICE, vai SNOW, vai SNOW ON ICE Lnn, vai Rnn, vai LRnn FM EDGE

## GM3 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” a) apakšpunktu

**PILNĪGA INFORMĀCIJAS VIRKNE**

Turpmāk ir sniegts izplatīšanai sagatavotas pilnīgas informācijas virknes piemērs.

*COM galvene un saīsinātā galvene] (Aizpilda AIS)*

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

070645 EADDYNYX

SWEA0151 EADD 02170055

SNOWTAM 0151

*[Lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļa]*

EADD 02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET

EADD 02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

EADD 02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW

*[Situācijas apzināšanās sadaļa]*

RWY 09L SNOWBANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOWBANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR.

## GM4 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” a) apakšpunktu

**INFORMĀCIJA, KO SNIEDZ LIDLAUKI AR VAIRĀKIEM SKREJCEĻIEM**

Ja lidlaukos ar vairākiem skrejceļiem vismaz viens skrejceļš ir kontaminēts, *SNOWTAM* iekļauj informāciju par visiem skrejceļiem. Tādējādi tiek uzlabota pilotu situācijas apzināšanās un atvieglota nosēšanās/pacelšanās skrejceļa izvēle.

## GM1 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” a) apakšpunkta 18. un 19. daļu

**ĶĪMISKĀS APSTRĀDES UN NO VIRSMAS ATDALĪJUŠOS SMILŠU PAZIŅOŠANA**

Termini “CHEMICALLY TREATED” [ķīmiska apstrāde] un “LOOSE SAND” [no virsmas atdalījušās smiltis] neparādās lidmašīnas tehnisko raksturojumu aprēķināšanas sadaļā, bet tiek izmantoti *RCR* situācijas apzināšanās sadaļā.

## AMC1 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” b) un c) apakšpunktu

**BŪTISKAS IZMAIŅAS**

*RCR* izmantotā skrejceļa virsmas stāvokļa maiņa ir jāuzskata par būtisku, ja ir:

a) mainījies *RWYCC*;

b) mainījies kontaminanta veids;

c) mainījies paziņojamais kontaminantu pārklājums atbilstoši 1. tabulai;

d) mainījies kontaminantu slāņa biezums atbilstoši 2. tabulai un

e) cita informācija, piemēram, SPECIĀLS GAISA KUĢA ZIŅOJUMS par bremzēšanas efektivitāti uz skrejceļa, kas saskaņā ar izmantotajām novērtējuma metodēm ir atzīta par būtisku.

|  |  |
| --- | --- |
| **Procenti novērtējumā** | **Paziņotie procenti** |
| 10–25 | 25 |
| 26–50 | 50 |
| 51–75 | 75 |
| 76–100 | 100 |

1. tabula. Kontaminantu procentuālais pārklājums

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Kontaminants** |  | **Derīgas vērtības, kas ir jāpaziņo** |  | **Būtiskas izmaiņas** |
|  | STĀVOŠS ŪDENS |  | 04, pēc tam novērtētā vērtība |  | 3 mm |
|  | ŠĶĪDONIS |  | 03, pēc tam novērtētā vērtība |  | 3 mm |
|  | SLAPJŠ SNIEGS |  | 03, pēc tam novērtētā vērtība |  | 5 mm |
|  | SAUSS SNIEGS |  | 03, pēc tam novērtētā vērtība |  | 20 mm |

2. tabula. Kontaminantu slāņa biezuma novērtējums

1. piezīme. Attiecībā uz STĀVOŠU ŪDENI “04” (4 mm) ir minimālā slāņa biezuma vērtība, pie kuras un virs kuras ir jāpaziņo slāņa biezums. Ja slāņa biezums nav lielāks par 3 mm, jāuzskata, ka attiecīgā skrejceļa trešdaļa ir SLAPJA.

2. piezīme. Attiecībā uz ŠĶĪDONI, SLAPJU SNIEGU un SAUSU SNIEGU slāņa biezuma vērtības, kas nepārsniedz 3 mm, ir jāpaziņo kā “03” (3 mm).

3. piezīme. Virs 4 mm STĀVOŠA ŪDENS gadījumā un virs 3 mm ŠĶĪDOŅA, SLAPJA SNIEGA un SAUSA SNIEGA gadījumā ir jāpaziņo novērtētā vērtība, un būtiskas izmaiņas nozīmē novērotās izmaiņas no šīs novērtētās vērtības.

## GM1 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” b) un c) apakšpunktu

**PIEMĒRS PAR KONTAMINANTU SLĀŅA BIEZUMA PAZIŅOŠANU GADĪJUMOS, KAD PASTĀV BŪTISKAS IZMAIŅAS**

a) Pēc pirmā skrejceļa stāvokļa novērtējuma tiek sagatavots pirmais *RCR*. Sākotnējais ziņojums ir šāds:

5/5/5 100/100/100 03/03/03 SLUSH/SLUSH/SLUSH

Piezīme. Šajā piemērā netiek izmantota pilna informācijas virkne.

b) Ilgstošu nokrišņu gadījumā jauns *RCR* ir jāsagatavo, ja turpmākā novērtēšanā tiek konstatēts, ka kontaminanta slāņa biezums ir palielinājies no 3 mm līdz 5 mm visā skrejceļa garumā un tāpēc ir jāmaina *RWYCC*. Attiecīgi tiek radīts jauns *RCR*:

2/2/2 100/100/100 05/05/05 SLUSH/SLUSH/SLUSH

c) Nokrišņiem turpinoties, turpmākā novērtējumā konstatēts, ka visā skrejceļa garumā kontaminanta slāņa biezums ir palielinājies no 5 mm līdz 7 mm. Tomēr jauns *RCR* nav nepieciešams, jo *RWYCC* nav mainījies (slāņa biezuma maiņa ir mazāka par būtisku izmaiņu slieksni, proti, 3 mm).

d) Kontaminantu galīgajā novērtējumā konstatēts, ka slāņa biezums ir palielinājies līdz 10 mm. Nepieciešams jauns *RWYCC*, jo slāņa biezuma izmaiņas, salīdzinot ar iepriekšējo *RCR* (otrs *RWYCC*), proti, no 5 mm līdz 10 mm, ir lielākas par būtisko izmaiņu slieksni, proti, 3 mm. Tāpēc tiek izveidota šāds trešais *RCR*:

2/2/2 100/100/100 10/10/10 SLUSH/SLUSH/SLUSH

Attiecībā uz citiem kontaminantiem, kas nav STĀVOŠS ŪDENS, ŠĶĪDONIS, SLAPJŠ SNIEGS vai SAUSS SNIEGS, slāņa biezums netiek paziņots. Informācijas virknē šāda veida informācija tiek norādīta, izmantojot “/NR/”.

Ja kontaminantu slāņa biezums ir nevienmērīgs vienas skrejceļa trešdaļas robežās, *RCR* situācijas apzināšanās sadaļas skaidri formulētajā piebildē ir jāsniedz papildu informācija.

## GM1 par ADR.OPS.A.065. punkta “Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli” d) apakšpunktu

**SAĶERES MĒRĪJUMU IZMANTOŠANA**

Gaisa kuģa apkalpe nevar izmantot saķeres mērījumus nosēšanās tehnisko raksturojumu prasību noteikšanai, jo nepastāv saistība starp mērījumiem un lidmašīnas tehnisko raksturojumu datiem. Tomēr saķeres nepārtrauktas mērīšanas iekārtas var izmantot kopā ar pārējiem pieejamajiem līdzekļiem, lai pamatotu *RWYCC* paaugstināšanu vai samazināšanu, izmantojot saķeres mērījumus salīdzinošā veidā, nevis kā absolūtas vērtības.

# B APAKŠDAĻA. LIDLAUKA EKSPLUATĀCIJAS PAKALPOJUMI, APRĪKOJUMS UN IEKĀRTAS

**(ADR.OPS.B)**

## AMC1 par ADR.OPS.B.003. punkta “Darbību nodošana – ekspluatācijas informācijas sniegšana” a) apakšpunktu

**EKSPLUATĀCIJAS DARBĪBU NODOŠANA – DARBINIEKU INSTRUKTĀŽA**

a) Lidlauka ekspluatanta procedūrām attiecībā uz ekspluatācijas darbību nodošanu jāatbilst vismaz šādām prasībām:

1. tās nosaka kārtību, kā notiek darbs maiņās vienas funkcijas izpildē (piemēram, starp *RFFS* darbiniekiem), kā arī gadījumu, kad darba uzdevums tiek nodots citai personai tajā pašā darba maiņā, un gadījumus, kad darbība tiek nodota starp dažādām funkcijām (piemēram, ekspluatācijai no apkopes);

2. tās nosaka kārtību, kā rīkoties gadījumā, ja plānotā darbība (piemēram, vieglā apkope) nav pabeigta brīdī, kad darbu atbilstoši plānotajam uzsāk jauna darba maiņa, vai ja tiek veikta kāda cita neplānota darbība, un

3. tās sniedz iespēju sagatavot gan izejošos, gan ienākošos darbiniekus.

b) Instruktāžai jābūt tādai, kas ļauj nodrošināt efektīvu divvirzienu saziņu starp izejošajiem un ienākošajiem darbiniekiem, kuras laikā ienākošajiem darbiniekiem tiek mutiski un rakstiski sniegta visa darba uzdevuma izpildei nepieciešamā informācija. Attiecībā uz darba vietām, kurās nav pastāvīgi nodrošināta darbinieka klātbūtne, vai lidlaukiem ar pārtrauktu darba laiku instruktāža var būt sniegta rakstiski, vienlaikus nodrošinot, ka ienākošajiem darbiniekiem vajadzības gadījumā tiek nodrošināta papildu informācija.

c) Transportlīdzekļu vadītāju un citu manevrēšanas teritorijā strādājošu ekspluatācijas darbinieku instruktāžā ir jāiekļauj vismaz šāda informācija:

1. izmantotais(-ie) skrejceļš(-i);

2. visas būtiskās būvdarbu zonas, kas pastāv, tiek izveidotas vai likvidētas šajā dienā;

3. ja atbilstīgi, informācija par tādu “STOP” līnijas uguņu stāvokli, kas var nedarboties un padarīt manevrēšanas ceļu neizmantojamu uzbraukšanai uz skrejceļa vai skrejceļa šķērsošanai, un

4. vai ir spēkā ierobežotas redzamības procedūras.

## GM1 par ADR.OPS.B.003. punkta “Darbību nodošana – ekspluatācijas informācijas sniegšana” b) apakšpunktu

**EKSPLUATĀCIJAS INFORMĀCIJAS SNIEGŠANA CITĀM ORGANIZĀCIJĀM**

Tā kā ekspluatācijas apstākļu maiņa lidlaukā var ietekmēt visus darbiniekus, kas darbojas kustības zonā, jānodrošina, ka arī citu organizāciju darbiniekiem, kas darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā, tiek sniegta nepieciešamā operatīvā informācija, kas attiecas uz to darbības vidi.

Tāpēc lidlauka ekspluatantam ir jāsniedz šāda veida informācija šādām organizācijām, lai tās varētu nodot to tālāk saviem darbiniekiem. Svarīgi, lai lidlauka ekspluatants nekavētos ar šādas informācijas sniegšanu un lai tā tiktu sniegta tādā veidā, kas iepriekš saskaņots ar citām organizācijām, lai nodrošinātu, ka tā sasniedz galamērķi.

Šāda informācija var ietvert izmaiņas ekspluatācijas apstākļos uz perona (piemēram, būvdarbu vai atgadījumu dēļ) vai manevrēšanas teritorijā, vai citos lidlauka objektos. AMC1 par ADR.OPS.B.003. punkta a) apakšpunktu c) punktā ir norādīta informācija, ko var sniegt par manevrēšanas teritoriju.

## AMC1 par ADR.OPS.B.010. punkta “Glābšanas un ugunsdzēšanas pakalpojumi” d) apakšpunktu

(..)

## AMC2 par ADR.OPS.B.010. punkta “Glābšanas un ugunsdzēšanas pakalpojumi” d) apakšpunktu

***RFFS* PERSONĀLA MĀCĪBU PROGRAMMA – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Lidlauka ekspluatantam jāpārliecinās, ka:

a) glābšanas un ugunsdzēsības dienestu darbinieki aktīvi piedalās praktiskajās ugunsdzēsības mācībās atbilstīgi lidlaukā izmantotajiem gaisa kuģu tipiem un ugunsdzēsības aprīkojumam, tostarp augsta spiediena reaktīvo dzinēju degvielas vai jebkāda cita veida degvielas ugunsgrēka mācībās, ja vien tiek pielietoti tādi paši ugunsdzēšanas paņēmieni kā dzēšot reaktīvo dzinēju degvielas ugunsgrēku, un

b) glābšanas un ugunsdzēsības dienestu darbinieku mācību programmā ir iekļautas veiktspējas mācības, tostarp grupas koordinēšana.

## AMC2 par ADR.OPS.B.010. punkta b) un c) apakšpunktu ir svītrots.

**AMC1 par ADR.OPS.B.010. punkta “Glābšanas un ugunsdzēšanas pakalpojumi” c) apakšpunktu**

(..)

## GM1 par ADR.OPS.B.010. punkta b) un c) apakšpunktu ir svītrots.

**GM2 par ADR.OPS.B.010. punkta b) un c) apakšpunktu ir svītrots.**

**GM1 par ADR.OPS.B.010. punkta c) apakšpunktu ir svītrots.**

**GM2 par ADR.OPS.B.010. punkta c) apakšpunktu ir svītrots.**

**AMC1 par ADR.OPS.B.010. punkta d) apakšpunktu ir svītrots.**

**AMC1 par ADR.OPS.B.010. punkta e) apakšpunktu ir svītrots.**

**GM1 par ADR.OPS.B.010. punkta e) apakšpunktu ir svītrots.**

**GM2 par ADR.OPS.B.010. punkta e) apakšpunktu ir svītrots.**

**AMC2 par ADR.OPS.B.015. punktu “Kustības zonas un ar to saistīto objektu pārraudzība un inspicēšana”**

**AR KUSTĪBAS ZONAS INSPICĒŠANU SAISTĪTĀS PRASĪBAS UN PROCEDŪRAS**

a) Lidlauka ekspluatantam ir jāizraugās darbinieks, kas atbildēs par kustības zonas inspicēšanas izpildi.

b) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka gaisa satiksmes vadības dienestiem, izmantojot radiosakarus, ir iespēja tieši vai ar pavadītāju starpniecību sazināties ar jebkuru manevrēšanas teritorijā esošu transportlīdzekli.

c) Lai novērstu nesankcionētu nokļūšanu uz skrejceļa, lidlauka ekspluatantam jābūt ieviestām procedūrām, kuras ir saskaņotas ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un saskaņā ar kurām tiek veikta skrejceļu inspicēšana, sakaru procedūrām, pasākumiem radiosakaru vai transpondera traucējumu vai transportlīdzekļa salūšanas gadījumā, ar “STOP” līnijas ugunīm aprīkotām pārbrauktuvēm, tostarp gadījumos, kad “STOP” līnijas ugunis nav darba kārtībā, skrejceļu krustojumiem u. c. Skrejceļa inspicēšana jāveic nosēšanās vai pacelšanās virzienam pretējā virzienā un bez pārtraukuma, ja vien tas ir iespējams no darbības viedokļa. Inspicēšanas procedūrās jānodrošina arī skrejceļa operāciju apturēšana uz laiku, lai bez pārtraukuma varētu veikt pilnu skrejceļa inspicēšanu, un jāņem vērā nepieciešamība efektīvi pārbaudīt vienvirziena ugunis.

d) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka darbinieki, kas veic kustības zonas inspicēšanu, ir sagatavoti vismaz par šādiem tematiem:

1. iepazīstināšana ar lidlauku, tostarp lidlauka marķējumi, zīmes un ugunis;

2. lidlauka ekspluatācijas instrukcija;

3. lidlauka avārijas situāciju pasākumu plāns;

4. paziņojuma lidotājiem (*NOTAM*) ierosināšanas procedūras;

5. satiksmes noteikumi lidlaukā;

6. radiotelefonijas, frazeoloģijas un *ICAO* fonētiskā alfabēta procedūras;

7. lidlauka inspekcijas procedūras un paņēmieni;

8. inspekcijas rezultātu un novērojumu paziņošanas procedūras;

9. gaisa satiksmes pakalpojumu procedūras kustības zonā un

10. ierobežotas redzamības procedūras.

e) Darbiniekiem, kas veic skrejceļa virsmas stāvokļa novērtējumu, papildus iepriekš d) punktā minētajām mācībām jābūt sagatavotiem vismaz šādās jomās:

1. *RCR* aizpildīšanas/ierosināšanas procedūras;

2. skrejceļa kontaminantu veids un paziņošana;

3. skrejceļa virsmas saķeres raksturojumu novērtēšana un paziņošana;

4.attiecīgā gadījumā skrejceļa saķeres mērierīces izmantošana, kalibrēšana un apkope;

5. informētība par nenoteiktību, kas saistīta ar iepriekš minēto 4. punktu, un

6. informētība par skrejceļa virsmas stāvokļa novērtējuma ietekmi uz gaisa kuģa tehniskajiem raksturojumiem.

f) Pēc teorētisko mācību sekmīgas pabeigšanas mācību praktiskajā daļā ir jāņem vērā sagatavojamo personu individuālās vajadzības un jāietver apgūto teorētisko zināšanu praktiskā piemērošana. Pēc praktisko mācību pabeigšanas jāveic kompetences novērtēšana (skat. AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu).

## GM7 par ADR.OPS.B.015. punktu “Kustības zonas un ar to saistīto objektu pārraudzība un inspicēšana”

**PERIODISKĀS, KVALIFIKĀCIJAS ATJAUNINĀŠANAS UN TĀLĀKMĀCĪBAS**

ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunkts nosaka mācības pēc sākotnējo mācību pabeigšanas lidlauka ekspluatanta mācību programmas ietvaros. Tas, kāda procedūra ir jāievēro, lai nodrošinātu darbinieku pastāvīgu kompetenci, ir apspriests ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktā un AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktu.

## GM2 par ADR.OPS.B.015. punktu ir svītrots.

**AMC1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” a) apakšpunktu**

***FOD* KONTROLES PROGRAMMA – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Lidlauka ekspluatanta augstākajai vadībai un citām organizācijām, kas darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā, ir aktīvi jāatbalsta *FOD* kontroles programma. Lidlauka ekspluatantam jāieceļ persona lidlauka organizācijā, kas vadīs lidlauka *FOD* kontroles programmu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” b) apakšpunkta 1. daļu

***FOD* NOVĒRŠANA**

a) Darbinieku informētība

Veicot atbilstošus pasākumus, jāuztur darbinieku informētība par *FOD* kontroles programmu, un darbinieki aktīvi jāmudina identificēt iespējamos *FOD* draudus un ziņot par tiem, rīkoties, lai aizvāktu pamanīto *FOD*, un ierosināt risinājumus saistīto drošības risku mazināšanai.

b) Darbinieku mācības

*FOD* mācību programmas pamatā jābūt mērķim uzlabot darbinieku informētību par *FOD* kaitējuma cēloņiem un sekām un veicināt viņu aktīvu līdzdalību *FOD* likvidēšanā ikdienas darbā.

1. Sākotnējās *FOD* mācību programmas teorētiskajā daļā jāietver šādas jomas:

i) gaisa kuģa, darbinieku un pasažieru drošība saistībā ar *FOD*;

ii) pārskats par lidlaukā piemēroto *FOD* kontroles programmu;

iii) *FOD* rašanās iemesli un galvenie veicinošie faktori;

iv) *FOD* ignorēšanas sekas un/vai *FOD* novēršanas stimuli;

v) praktizēt “satīrīšanas pa ceļam” darba ieradumu un darba vietu vispārējās tīrības un pārbaudes standartus;

vi) *FOD* atklāšanas procedūras, tostarp atklāšanas tehnoloģijas pareiza izmantošana (ja atbilstīgi);

vii) prasības un procedūras kustības zonu regulārai pārbaudei un tīrīšanai;

viii) *FOD* aizvākšanas procedūras;

ix) to materiālu un sastāvdaļu vai aprīkojuma priekšmetu pareiza kopšana, lietošana un novietošana, kurus izmanto ap gaisa kuģi apkopes un apkalpošanas pasākumu laikā vai uz lidlauka virsmas;

x) atkritumu kontrole darba uzdevumu izpildes laikā;

xi) personīgo mantu un aprīkojuma kontrole;

xii) rīku un aparatūras pienācīga kontrole, atskaitīšanās par tiem un šādu rīku un aparatūras apkope;

xiii) kā paziņot par *FOD* incidentiem vai potenciālajiem incidentiem un

xiv) nepārtrauktas modrības saglabāšana attiecībā uz potenciālajiem *FOD* avotiem.

Pēc teorētiskajām mācībām ir jāveic sagatavojamo personu novērtēšana (skat. AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu).

2. Pēc teorētisko mācību sekmīgas pabeigšanas mācību praktiskajā daļā jāņem vērā sagatavojamo personu individuālās vajadzības atbilstoši darbinieku pienākumiem/uzdevumiem un vismaz jāietver iepazīšanās ar *FOD* aizvākšanas/ierobežošanas/novēršanas rīkiem/aprīkojumu un ar to attiecīgo lidlauka ekspluatācijas procedūru īstenošanu, kas ir saistītas ar programmu. Pēc praktisko mācību pabeigšanas jāveic kompetences novērtējums (skat. AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu).

## GM1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” b) apakšpunkta 1. daļu

**PERIODISKĀS, KVALIFIKĀCIJAS ATJAUNINĀŠANAS UN TĀLĀKMĀCĪBAS**

ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunkts nosaka mācību sniegšanu pēc sākotnējo mācību pabeigšanas lidlauka ekspluatanta mācību programmas ietvaros. Tas, kāda procedūra ir jāpiemēro, lai nodrošinātu darbinieku pastāvīgu kompetenci, ir apspriests ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktā un AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” b) apakšpunkta 2. daļu

***FOD* NOVĒRŠANA – PASĀKUMI**

Lidlauka ekspluatantam ir jānosaka darbības, kas var būt saistītas ar *FOD* rašanos, kā arī pasākumi, kas jāveic, lai to novērstu. Jāsaglabā veiktās analīzes dokumentācija.

## GM1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” b) apakšpunkta 2. daļu

***FOD* NOVĒRŠANA – PASĀKUMI**

*FOD* var rasties daudzās darbībās, un tos var radīt darbinieki, lidlauka infrastruktūra (segumi, ugunis un zīmes), vide (piemēram, vējš, stiprs lietus), gaisa kuģis, transportlīdzekļi vai cits aprīkojums, kas tiek izmantots lidlaukā. Turpmāk minētie elementi var kļūt arī par *FOD* avotiem lidlaukā.

a) Gaisa kuģa apkalpošanas un apkopes pasākumi

Ar gaisa kuģa apkalpošanu saistīto darbību laikā var rasties dažādi *FOD*, un tie var palikt vai būt pārnesti uz peroniem, servisa ceļiem un citām ekspluatācijas zonām. Šādi priekšmeti var būt nelielas bagāžas detaļas, salona atkritumi, plastmasas vai metāliski priekšmeti u. c. *FOD* var radīt arī transportlīdzekļi vai aprīkojums, kas tiek izmantots šajās zonās.

Lai kontrolētu šāda veida *FOD*, jāveic tādi pasākumi, kas ietver salona atkritumu nostiprināšanu un izvešanu no gaisa kuģa stāvvietas. Salona atkritumi netiks atstāti bez uzraudzības uz perona, jo īpaši gaisa kuģu stāvvietu tuvumā. Turklāt salona atkritumus nedrīkst izmest nodrošinātajos *FOD* konteineros, jo salona atkritumi var piesaistīt savvaļas dzīvniekus. Šajā saistībā salona atkritumu apstrāde būtu jāorganizē tā, lai novērstu iespējamību, ka, sabojājot atkritumu maisu, savvaļas dzīvnieki tiek pievilināti peronam.

*FOD* var rasties arī gaisa kuģa apkopes laikā kā atkritumi vai nelieli priekšmeti, kas netīši tiek aizmirsti uz perona, piemēram, kniedes, skrūves, darba rīki u. c. Šo problēmu var novērst ar tādiem paņēmieniem kā darba rīku uzskaite, darba rīku kastu izmantošana, kontrolsaraksti, radīto atkritumu izvešana pēc apkopes pasākumu pabeigšanas u. c.

Efektīvs pasākums ir gaisa kuģa stāvvietas vai citu zonu, kas varētu būt izmantotas gaisa kuģa apkalpošanai vai apkopei, inspicēšana pirms un pēc gaisa kuģa izlidošanas. Efektīvs preventīvs pasākums ir arī *FOD* izmešanai piemērotu *FOD* tvertņu uzstādīšana piemērotās vietās.

b) Kravas zonas

Kravas zonā pastāv augsta lidojošu atkritumu, piemēram, kravas siksnu stiprinājumu un plastmasas plēvju, iespējamība. Vides kontroli ir iespējams nodrošināt, izmantojot procedūras šādu atkritumu ierobežošanai, iespējams, uzstādot (un uzraugot) uztveršanas nožogojumu. Šāda nožogojuma uztvertais *FOD* ir regulāri jānovāc.

c) Būvdarbi

Būvdarbu laikā vairāki materiāli (akmeņi, darbarīki, transportlīdzekļu detaļas u. c.) var kļūt par *FOD*, ja tie tiek pārnesti ar transportlīdzekļiem, dabas parādību iedarbības rezultātā vai citos veidos uz kustības zonu vai citām ekspluatācijas zonām. Tādēļ katram būvprojektam ir jābūt izstrādātām un piemērotām īpašām *FOD* novēršanas procedūrām. Šīs procedūras tiktu noteiktas, pamatojoties uz būvdarbu attālumu no kustības zonas un citām ekspluatācijas zonām, bet kopumā tajās būtu uzsvērta būvgružu regulāra ierobežošana un satīrīšana.

Lidlauka būvdarbu plānošanā tiktu ietverti būvdarbos radīto *FOD* kontrolēšanas un ierobežošanas pasākumi. Tas ir īpaši būtiski stipra vēja vidēs, kur pastāv lielāka iespējamība, ka atkritumi tiek pacelti gaisā.

Būvniecības transportlīdzekļu maršruti kustības zonā ir jāplāno tā, lai novērstu vai iespējami samazinātu būtisko gaisa kuģu ekspluatācijas zonu šķērsošanu. Ja nav iespējams izvairīties no paaugstināta riska šķērsošanas, var īstenot papildu pasākumus, piemēram, palielināt *FOD* pārbaužu biežumu.

Darbuzņēmējiem ir jāizprot un jāievēro prasības attiecībā uz *FOD* kontroli un aizvākšanu. Lai veicinātu šo prasību ievērošanu, lidlauka ekspluatants var apsvērt *FOD* kontroles norādījumu sagatavošanu visiem būvprojektiem, kas notiek kustības zonā vai tai blakus esošās zonās. Standarta *FOD* pasākumi un konkrētiem projektiem noteikti *FOD* pasākumi:

1. prasība darbuzņēmējiem apsegt visas kravas;

2. prasība darbuzņēmējiem nostiprināt nenostiprinātus priekšmetus, kurus var viegli aizpūst, un kontrolēt putekļus, apsmidzinot tos ar ūdeni;

3. jānodrošina lietusūdens kanalizācijas pareiza darbība būvdarbu laikā;

4. jānosaka, vai būs nepieciešamas īpašas *FOD* savākšanas ierīces;

5. jānorāda, kā tiks veikta *FOD* risku uzraudzība, un

6. prasības par *FOD* pārbaudi un izņemšanu no riepām pirms ekspluatācijas zonu šķērsošanas.

d) Lidlauka apkope

Pļaušana un citas apkopes darbības parasti sabojā veģetāciju un augsni teritorijās, kas atrodas blakus zonām, pa kurām pārvietojas gaisa kuģis. Tāpēc ir jāīsteno procedūras, lai aizvāktu šos gružus, piemēram, jāizmanto īpašs lidlauka slaucītājs vai darbinieki, kas pārvietojas ar kājām un labo veģetāciju un augsni, izmantojot liekšķeres.

Lidlauka uguņu, seguma un marķējumu apkopes darbībās var rasties betona/asfalta atkritumi, kā arī palielināties iespējamība, ka no apkopes transportlīdzekļiem izkrīt remontam paredzētās rezerves daļas, darbarīki un citi tajos glabāti priekšmeti. Labošanas procedūrās var ietilpt lidlauka slaucītāju izmantošana un darba vietas pārbaude pēc apkopes pabeigšanas.

e) Segumi un citas lidlauka virsmas var radīt *FOD*.

1. Segumi

i) Brūkošos segumos var parādīties atslāņošanās vai plaisas. Piemēram, no segumiem var atdalīties betona gabali vai *FOD* var rasties no noguruma stūra plaisām.

ii) Servisa ceļi, kas šķērso manevrēšanas ceļus, var radīt *FOD* no transportlīdzekļiem, kas tos izmanto, jo īpaši būvdarbu gadījumā.

iii) Īpaša uzmanība jāpievērš plaisu un seguma savienojumu tīrīšanai.

iv) Lidlaukos asfalta un betona segumi ir lielākais *FOD* avots, tāpēc būtiska nozīme *FOD* veidošanās novēršanā ir efektīviem seguma apkopes pasākumiem.

2. Citas lidlauka virsmas

Zāles seguma laukumos un grāvjos var uzkrāties liels daudzums vieglu atkritumu, piemēram, papīrs, kartons, plastmasa un dažādi konteineri no termināļu peroniem, kravas rampām un angāru rampām. Ja šie atkritumi netiek laikus savākti, tos var iepūst atpakaļ gaisa kuģu izmantotajās zonās.

Zonām bez seguma, kas atrodas blakus segumiem, var būt nepieciešama stabilizācija, lai nepieļautu, ka *FOD* tiek radīts, veicot mazgāšanu ar ūdens strūklu.

Var izmantot *FOD* žogus atkritumu uztveršanai vējainās dienās. Šie *FOD* tiks savākti pirms vēja pastiprināšanās vai virziena maiņas un atkritumu iepūšanas atpakaļ gaisa kuģa izmantotajās zonās.

f) Transportlīdzekļu operatīvās darbības

Transportlīdzekļi, kurus izmanto operatīvām vajadzībām, piemēram, profilaktiskajai apkopei, savvaļas dzīvnieku kontrolei, un ar kuriem var nākties bieži pārvietoties pa virsmām, kas satur materiālu, kurš var kļūt par *FOD* kustības zonā. Tāpēc, lai novērstu šo iespējamo *FOD* avotu, var piemērot procedūras (piemēram, riepu pārbaude/tīrīšana) vai tehniskus pasākumus (virsmu apstrāde iepriekš noteiktās vietās, kas palīdz attīrīt riepas no *FOD*).

## AMC1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” b) apakšpunkta 3. daļu

***FOD* MEKLĒŠANA, AIZVĀKŠANA, IEROBEŽOŠANA UN IZMEŠANA**

a) Lidlauka ekspluatantam ir jāiekļauj *FOD* meklēšanas procedūras lidlauka ekspluatācijas instrukcijā. Procedūras, ja nepieciešams, jāsaskaņo ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, un tām:

1. jānodrošina, ka *FOD* meklēšana ir iekļauta pieņemtajā kustības zonas pārbaužu grafikā un ka:

i) tiek veiktas periodiskas *FOD* pārbaudes, veicot pārstaigāšanu ar kājām, lai uzlabotu meklēšanas efektivitāti un pārbaudītu vietas, kurām nav iespējams piekļūt ar transportlīdzekli (piemēram, zāles seguma zonām);

ii) tiek veiktas papildu pārbaudes:

A) būvdarbu zonās;

B) nekavējoties pēc jebkāda aviācijas vai transportlīdzekļu nelaimes gadījuma vai incidenta;

C) pēc jebkāda materiāla izlīšanas;

D) ārkārtēju laika apstākļu periodos un pēc tiem (piemēram, liela karstuma, sala un atkušņa periodos, pēc stipras vētras utt.);

2. jānodrošina, ka pirms gaisa kuģa ierašanās un izlidošanas tiek veikta gaisa kuģa stāvvietas pārbaude, lai atklātu un aizvāktu visus *FOD*;

3. jānodrošina, ka salona atkritumi ir pienācīgi nostiprināti un izvesti no gaisa kuģa un ka pēc gaisa kuģa apkopes darbību pabeigšanas tiek aizvākti visi šajās darbībās radušies atkritumi;

4. jānodrošina, ka *FOD* meklēšana tiek veikta laikus un ka tā ietver *FOD* avota un tā atrašanās vietas noskaidrošanu;

5. jānodrošina, ka lidlauka personāls tiek informēts par to, ka no manevrēšanas zonas ir jāaizvāc atrastie *FOD*, un jānosaka tas, kā gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam tiek paziņots par atbilstošas rīcības nepieciešamību;

6. skaidri jānosaka tas, kad jāaptur skrejceļa vai manevrēšanas ceļa ekspluatācija, un nepieciešamā darbību koordinācija ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju;

7. jānodrošina, ka *FOD* tiek aizvākti iespējami drīz pēc to atklāšanas. *FOD* aizvākšana ir jāiekļauj visu to darbinieku uzdevumos, kas darbojas lidlaukā, un

8. jānosaka darbības, kas nepieciešamas, lai paziņotu gaisa kuģa ekspluatantiem par visām identificētajām gaisa kuģa daļām.

b) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina īpaši paredzēti *FOD* konteineri un to:

1. izvietošana pamanāmās vietās uz perona un citās zonās atkritumu uzglabāšanai;

2. pienācīga apzīmēšana, viegla atpazīšana un pieejamība, pienācīga nostiprināšana un regulāra iztukšošana.

## GM1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” b) apakšpunkta 3. daļu

***FOD* MEKLĒŠANA UN AIZVĀKŠANA**

a) *FOD* meklēšana

Papildus standarta pārbaudēm kustības zonas darbiniekiem ir jāizmanto “satīrīšanas pa ceļam” pieeja, kas paredz *FOD* meklēšanu viņu darba pamatpienākumu izpildes laikā.

Ja pārbaudes tiek veiktas nakts laikā, *FOD* atklāšanu var sekmēt papildu uguņu/apgaismojuma sistēmu izmantošana uz transportlīdzekļiem.

Kad vien iespējams, *FOD* meklēšanas darbībās izmantotos transportlīdzekļus vada tikai pa tīrām seguma virsmām. Ja transportlīdzeklis jāvada pa virsmām bez seguma, vadītājam jāpārliecinās, ka transportlīdzekļa riepas nepārvieto *FOD* (piemēram, dubļus vai akmeņus) atpakaļ uz seguma.

Aicinot citu organizāciju, piemēram, aviopārvadātāju, zemes pakalpojumu uzņēmumu, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, darbiniekus iesaistīties pārbaudēs, var tikt stiprināts priekšstats par to, ka *FOD* kontrole ir kopīgs darbs, un tiek apliecināta lidlauka ekspluatanta gatavība nodrošināt vidi bez *FOD*. Šī prakse var palīdzēt labāk iepazīt vietējos lidlauka apstākļus un sekmē efektīvu saziņu starp lidlauka ekspluatantu un ieinteresētajām pusēm.

b) *FOD* aizvākšana

*FOD* var aizvākt vai nu manuāli, vai ar mehāniskām iekārtām, piemēram, slaucītājiem, vakuuma sistēmām, gaisa strūklas pūtējiem, magnētiskiem stieņiem, *FOD* “slaucīšanas paklājiem” u. c.

*FOD* konteineriem jāspēj izturēt stipru vēju un jābūt “slēgta tipa” konteineriem, lai novērstu to, ka vēja iedarbībā tā saturs tiek izkaisīts. *FOD* konteinerus ieteicams izvietot pie visām perona zonas ieejām, angāros, gaisa kuģu apkopes zonās, gaisa kuģu stāvvietu tuvumā un bagāžas zonās. Skaidri noteiktas *FOD* uzglabāšanas vietas palielina iespējamību, ka darbinieki izmetīs savāktos atkritumus. Jānovērš, ka citi objekti aizšķērso piekļuvi *FOD* konteineriem.

## AMC1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” c) apakšpunktu

***FOD* ANALĪZE – NEPĀRTRAUKTA UZLABOŠANA**

a) Visi *FOD*, kas ir konstatēti un savākti lidlaukā, ir jāreģistrē, jāanalizē un jānovērtē. Lai reģistrētu *FOD* atrašanās vietu, jāizmanto lidlauka režģkarte. Ja nepieciešams, jāveic izmeklēšana, lai identificētu *FOD* avotu. *FOD* avoti, tostarp to atrašanās vieta un darbības, kas rada *FOD* lidlaukā, ir jāidentificē, jāreģistrē un jāanalizē, lai noteiktu tendences un problēmu jomas un arī lai padarītu mērķtiecīgāku *FOD* kontroles programmu. Jāsaglabā būtiskā dokumentācija, tostarp dokumentācija par veiktajām darbībām.

*FOD* kontroles programma ir periodiski jāpārskata, lai novērtētu un pastāvīgi uzlabotu tās efektivitāti. Programma ir jāatjaunina, pamatojoties uz saņemtajām atsauksmēm, datu analīzes rezultātiem un tendencēm, kas noteiktas, novērtējot lidlaukā savāktos *FOD*.

## GM1 par ADR.OPS.B.016. punkta “Svešķermeņu kontroles programma” c) apakšpunktu

***FOD* APRAKSTS**

Tā kā *FOD* var būt veidoti no dažādiem materiāliem, ziņojumos tie ir atbilstoši jāapraksta, lai būtu iespējams pienācīgi identificēt *FOD* izcelsmes zonas un arī veikt atbilstošus risku mazināšanas pasākumus.

*FOD* var būt priekšmeti no šāda arvien papildināma saraksta:

a) gaisa kuģa un dzinēju savienotājelementi (uzgrieznis, skrūves, paplāksnes, stieples u. c.);

b) gaisa kuģa detaļas (degvielas vāciņi, šasijas fragmenti, eļļas līmeņa mērītāji, metāla loksnes, lūkas un riepu fragmenti);

c) mehāniķu darbarīki;

d) ēdināšanas piederumi;

e) personīgās mantas (darbinieku personas kartes, pildspalvas, zīmuļi, bagāžas birkas, dzērienu bundžas u. c.);

f) perona priekšmeti (papīra un plastmasas atkritumi no ēdināšanas un kravas paletēm, bagāžas detaļas un atlūzas no rampas aprīkojuma);

g) skrejceļa un manevrēšanas ceļa materiāli (betona un asfalta gabali, gumijas savienojumu materiāli un krāsas skaidas);

h) būvgruži (koka gabali, akmeņi, savienotājelementi un dažādi metāla priekšmeti);

i) plastmasas un/vai polietilēna materiāli un

j) dabas materiāli (piemēram, augu daļas, nekustīgā daba un vulkāniskie pelni).

## AMC1 par ADR.OPS.B.025. punktu ir svītrots.

**AMC2 par ADR.OPS.B.025. punktu ir svītrots.**

**GM1 par ADR.OPS.B.025. punktu ir svītrots.**

**GM2 par ADR.OPS.B.025. punktu ir svītrots.**

**GM1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” a) apakšpunktu**

**ATĻAUJAS TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪŠANAI KUSTĪBAS ZONĀ UN CITĀS EKSPLUATĀCIJAS ZONĀS**

Atkarībā no lidlauka projekta tā “kontrolējamā teritorija” var ietvert arī ekspluatācijas zonas, kuras nav kustības zona un kurās transportlīdzekļi var būt ekspluatēti arī saistībā ar citām vajadzībām.

Šādu citu kustības zonā neietilpstošu ekspluatācijas zonu piemēri būtu servisa ceļi, kas var atrasties starp termināļa ēkām un peroniem, perimetra ceļi, ko izmanto dažādām vajadzībām, zonas, ko izmanto transportlīdzekļu un zemes atbalsta iekārtu novietošanai u. c.

Uz transportlīdzekļu vadīšanu šādās ekspluatācijas zonās arī attiecas ADR.OPS.B.024. punkta noteikumi.

## GM1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” a) apakšpunkta 1. daļu

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas ir paredzēts izsniegt tikai personām, kuru funkciju un uzdevumu izpildei ir nepieciešama transportlīdzekļa vadīšana lidlauka kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās.

Transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas ietver visu veidu darbības, kas saistītas ar transportlīdzekļa vadīšanu šajās zonās, tostarp lidlauka ekspluatāciju un apkopi, apkalpošanu uz zemes, drošību, gaisa kuģa apkopi utt. Tam, ar kuru organizāciju ir saistīts transportlīdzekļa vadītājs (piemēram, privāta struktūra, valsts struktūra), netiek piešķirta būtiska nozīme.

To personu skaits, kam atļauts vadīt transportlīdzekli manevrēšanas teritorijā un sevišķi uz skrejceļiem, jāierobežo līdz nepieciešamajam minimumam, lai samazinātu risku nesankcionētai nokļūšanai uz skrejceļa, un šis skaits ir periodiski jāpārskata.

## AMC1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” a) apakšpunkta 5. daļu

**TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪTĀJU MĀCĪBAS PAR TRANSPORTLĪDZEKĻU IZMANTOŠANU**

a) Transportlīdzekļa vadītājam jāpabeidz īpašas mācības par jebkāda transportlīdzekļa vai aprīkojuma lietošanu, ko viņš vai viņa izmantos savu pienākumu izpildē, piemēram, par speciālo transportlīdzekli, vilcēju, kravas pacēlāju, autobusu utt. Pēc šo mācību beigām atbildīgajai organizācijai jāiesniedz lidlauka ekspluatantam attiecīgā dokumentācija.

b) Ja plānots, ka transportlīdzekļa vadītājam pēc atļaujas izsniegšanas tiks piešķirts jauns transportlīdzekļa tips, šā punkta a) apakšpunktā minētais process jāatkārto, pirms transportlīdzekļa vadītājam tiek izdota atļauja ekspluatēt jauno transportlīdzekli.

## AMC1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” b) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪTĀJU MĀCĪBAS – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Mācību programma, kas transportlīdzekļu vadītājiem ir jāapgūst, jānosaka atkarībā no zonām, kurās viņiem ir jādarbojas. Turpmāk norādītas divas mācību programmas, kas ir jāizstrādā.

1. Vispārēja transportlīdzekļa vadīšanas mācību programma.

Šajās mācības jāietver visu to transportlīdzekļu vadītāju vajadzības, kas darbojas perona zonā un citās lidlauka ekspluatācijas zonās. Šo mācību sekmīga pabeigšana dod transportlīdzekļa vadītājam tiesības vadīt transportlīdzekli bez pavadības uz peroniem un citās lidlauka ekspluatācijas zonās, izņemot manevrēšanas teritoriju.

2. Manevrēšanas teritorijas mācību programma.

Šajās mācībās jāietver to transportlīdzekļu vadītāju īpašās papildu vajadzības, kas darbosies manevrēšanas teritorijā. Transportlīdzekļa vadītājam ir piešķirtas tiesības darboties manevrēšanas teritorijā bez pavadības, ievērojot šādus nosacījumus:

i) tiek ievērota ADR.OPS.B.024. punkta a) apakšpunkta 4. daļa un AMC3 par ADR.OPS.B.024. punkta b) apakšpunktu;

ii) sekmīgi pabeigta vispārējā transportlīdzekļa vadīšanas mācību programma un

iii) sekmīgi pabeigta manevrēšanas teritorijas mācību programma.

b) Katrai no iepriekš minētajām mācību programmām (vispārējā transportlīdzekļa vadīšanas mācību programma un manevrēšanas teritorijas mācību programma) jāsastāv no turpmāk norādītajām daļām.

1. Teorētiskās mācības

Teorētisko mācību ilgumam jābūt noteiktam un atbilstošam, un tā ir jāpapildina ar piemērotiem mācību līdzekļiem un materiāliem.

Pēc teorētiskajām mācībām ir jāveic sagatavojamo personu novērtēšana (skat. AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu). Pēc tam, kad teorētiskā daļa ir sekmīgi apgūta, transportlīdzekļa vadītājam ir jāpabeidz praktiskās mācības.

2. Praktiskās mācības

Praktisko mācību posmā, kura ilgumam jābūt noteiktam un atbilstošam, sagatavojamajām personām ir jānodrošina atbilstošas praktiskās mācības un iepazīšanās ar lidlauka iekārtām un tā procedūrām, ko nodrošina ieceltie instruktori un kas notiek dienas un, ja nepieciešams, nakts apstākļos.

Pēc praktisko mācību pabeigšanas izraudzītajiem vērtētājiem ir praktiski jānovērtē sagatavojamo personu kompetence (skat. AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta e) apakšpunktu). Šā novērtējuma mērķis ir novērtēt sagatavojamo personu spēju praktiski izmantot teorētiskajās un praktiskajās mācībās iegūtās zināšanas un prasmes.

3. Pēc praktisko mācību sekmīgas pabeigšanas jāizdod transportlīdzekļa vadīšanas atļauja, ja transportlīdzekļa vadītājs ir pabeidzis transportlīdzekļa lietošanas mācības (skat. AMC1 ar ADR.OPS.B.024. punkta a) apakšpunkta 5. daļu).

## GM1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” b) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪTĀJU MĀCĪBAS – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Teorētiskajās mācībās izmanto mācību materiālus, kas sniedz aktuālu, adekvātu un atbilstošu informāciju par lidlauku, pēc vajadzības prezentāciju, karšu, diagrammu, videomateriālu, bukletu, kontrolsarakstu u. c. veidā.

## AMC2 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” b) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪŠANAS MĀCĪBU PROGRAMMAS**

a) Vispārēja transportlīdzekļa vadīšanas mācību programma

1. Vispārējās transportlīdzekļa vadīšanas mācību programmas teorētiskajā daļā jāietver vismaz tās jomas, kas minētas turpmāk

i) Transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas pamatnoteikumi, tostarp:

A) izdošana, derīguma termiņš, lietošanas nosacījumi;

B) lietošanas kontrole un audits;

C) transportlīdzekļa vadīšanas pārkāpumi un sankciju piemērošanas procedūras;

D) saistība ar valsts transportlīdzekļa vadītāju licencēšanas sistēmu;

E) ar vispārējām transportlīdzekļa vadītāja apliecībām saistītās valsts prasības;

F) valsts kompetentās iestādes norādījumi par transportlīdzekļa vadīšanu kustības zonā un

G) dažādu organizāciju pienākumi:

a) lidlauka ekspluatanta pienākumi saistībā ar standartu noteikšanu un uzturēšanu;

b) kompetentās iestādes pienākumi un atbildība;

c) valsts un/vai vietējās policijas pienākumi un iesaistīšanās jautājumos, kas saistīti ar transportlīdzekļu vadīšanu lidostas kontrolējamajā teritorijā, un

d) citu izpildiestāžu pienākumi, kuru kompetencē ir transportlīdzekļi, to vadīšana, veselības aizsardzība un drošība.

ii) Personas individuālā atbildība, tostarp:

A) prasības attiecībā uz veselības stāvokļa piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai (medicīniskie standarti);

B) individuālās aizsardzības aprīkojuma izmantošana (piemēram, labi pamanāms apģērbs un dzirdes aizsardzība);

C) vispārējie transportlīdzekļa vadīšanas standarti;

D) smēķēšanas aizliegums; psihoaktīvu vielu un zāļu lietošana, tostarp prasības attiecībā uz alkohola lietošanu;

E) “tīrās kabīnes” principa īstenošana, atsakoties no jebkādām traucējošām vai uzmanību novērsošām darbībām transportlīdzekļa vadīšanas laikā;

F) pienākumi saistībā ar *FOD* un degvielas/naftas produktu noplūdi un

G) pienākums nodrošināt transportlīdzekļa piemērotību uzdevuma izpildei un pareizu izmantošanu.

iii) Transportlīdzekļa standarti, tostarp:

A) lidlaukā un/vai valsts līmenī noteikti transportlīdzekļa stāvokļa un apkopes standarti;

B) prasība par aizsarggaismu un uzņēmumu zīmotnes rādīšanu;

C) prasība veikt transportlīdzekļa ikdienas apskati un šādas apskates saturs;

D) transportlīdzekļa defektu paziņošana un labošana;

E) prasības attiecībā uz transportlīdzekļu vadīšanas atļauju izdošanu un izvietošanu;

F) to visu būtisko sakaru sistēmu funkcionālā izmantojamība, ko izmanto saziņai ar gaisa satiksmes vadības dienestiem un pamatoperācijām, un

G) nenostiprinātu un uzmanību novērsošu priekšmetu neglabāšana transportlīdzekļa kabīnē atbilstoši “tīrās kabīnes” principam.

iv) Lidlauka noteikumi un procedūras, tostarp:

A) lidojumu noteikumi un gaisa satiksmes vadības dienestu procedūras, kas piemērojami lidlaukiem, ciktāl tie attiecas uz transportlīdzekļiem, jo īpaši noteikumi par priekšroku satiksmē;

B) ar transportlīdzekļa ekspluatāciju saistītie lidlauka noteikumi, procedūras un instrukcijas;

C) kustības zonu, manevrēšanas teritoriju un peronu noteikšana;

D) paņēmieni, ko izmanto, lai izplatītu vispārīgu informāciju un norādījumus transportlīdzekļu vadītājiem;

E) paņēmieni, ko izmanto, lai izplatītu informāciju par lidlaukā veicamajiem būvdarbiem, un

F) ziņošana par atgadījumiem, kuros ir iesaistīts transportlīdzekļa vadītājs vai kuriem viņš ir bijis liecinieks.

v) Vispārējais lidlauka izkārtojums, tostarp:

A) vispārējā lidlauka ģeogrāfija;

B) izmantotā aviācijas terminoloģija, piemēram, skrejceļš, manevrēšanas ceļš, perons, ceļi, krustojumi, gaidīšanas vietas pie skrejceļa;

C) visas lidlauka zīmes, marķējumi un ugunis, kas paredzētas transportlīdzekļiem un gaisa kuģiem;

D) īpašas norādes par zīmēm, marķējumiem un ugunīm, ko izmanto skrejceļu un citu būtisku zonu aizsardzībai, un

E) īpašas norādes par jebkādām kontrolētas/nekontrolētas manevrēšanas ceļa šķērsošanas procedūrām.

vi) Bīstamība, kas saistīta ar transportlīdzekļa vadīšanu kustības zonā, tostarp:

A) ātruma ierobežojumi, aizliegtās zonas un stāvēšanas aizlieguma prasības;

B) bīstamās zonas ap gaisa kuģi;

C) iesūkšana/ieraušana dzinējā un dzinēja strūkla, propelleri un helikopteri;

D) degvielas uzpilde gaisa kuģī;

E) *FOD* un izšļakstījumi;

F) transportlīdzekļa vadīšana atpakaļgaitā;

G) darbinieki un pasažieri, kas staigā pa peroniem;

H) pasažieru gaisa tilti un citi pakalpojumi, piemēram, uz zemes izvietota elektriskā spēka iekārta;

I) parastais gaisa kuģa apgriešanās process;

J) gaisa kuģa avārijas apstāšanās un degvielas padeves pārtraukšanas procedūras;

K) bīstama krava;

L) transportlīdzekļa vilkšanas prasības un procedūras;

M) transportlīdzekļa vadīšana naktī un

N) transportlīdzekļa vadīšana nelabvēlīgos laika apstākļos, jo īpaši ierobežotas redzamības apstākļos.

vii) Cilvēka veiktspēja, tostarp:

A) cilvēka faktoru pamatjēdzieni;

B) aviācijas psiholoģijas pamati, tostarp:

a) uzmanība un modrība;

b) uztvere;

c) atmiņa;

d) cilvēka kļūda;

e) lēmuma pieņemšana;

f) kļūdu novēršana un pārvaldība;

g) cilvēka rīcība un

h) cilvēka pārslodze un nepietiekams noslogojums.

viii) Avārijas procedūras, tostarp:

A) darbības un pienākumi krīzes situācijā (jebkuri nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti, kas notikuši lidlaukā);

B) rīcība gadījumā, ja noticis transportlīdzekļa nelaimes gadījums;

C) konkrēta rīcība gadījumā, ja notikusi transportlīdzekļa sadursme ar gaisa kuģi;

D) rīcība ugunsgrēka gadījumā;

E) rīcība, ja noticis aviācijas nelaimes gadījums/incidents, un

F) rīcība gadījumā, ja persona guvusi ievainojumu.

ix) Sakari, tostarp:

A) izmantojamās radiosakaru procedūras un frazeoloģija (atšķiras no tās, kas tiek lietota gaisa satiksmes pakalpojumos);

B) gaisa satiksmes vadības dienestu lietotie gaismas signāli;

C) procedūras, kas transportlīdzekļa vadītājiem jāizmanto tad, ja ir apmaldījušies vai nav pārliecināti par savu atrašanās vietu;

D) vietējie neatliekamās palīdzības tālruņa numuri;

E) kā sazināties ar vietējo lidlauka drošības struktūrvienību;

F) pārnēsājams radio, tostarp:

a) pareiza radio izmantošana;

b) darbības diapazons un akumulatora darbības laiks;

c) ekranēšanas efekti lidlaukā;

d) pareizu izsaukuma signālu izmantošana, ja atbilstīgi, un

e) drošība radio izmantošanas laikā, tostarp procedūras un instrukcijas attiecībā uz pārnēsājamu radio un rokas mikrofonu izmantošanu transportlīdzekļa vadīšanas laikā.

2. Vispārējās transportlīdzekļa vadīšanas mācību programmas praktiskajā daļā jāietver vismaz vizuāla iepazīstināšana ar lidlauku:

i) lidostas kontrolējamās teritorijas servisa ceļi, manevrēšanas ceļu krustojumi un visi ierobežojumi, kas tiek piemēroti ierobežotas redzamības apstākļos;

ii) peroni un stāvvietas;

iii) uz virsmas uzkrāsoti marķējumi, kas paredzēti transportlīdzekļiem un gaisa kuģiem;

iv) uz virsmas uzkrāsoti marķējumi, ar ko tiek norādīta robeža starp peroniem un manevrēšanas ceļiem;

v) zīmes, marķējumi un ugunis, ko izmanto uz manevrēšanas ceļa, lai norādītu, ka priekšā ir skrejceļi;

vi) stāvvietas un ierobežojumi;

vii) ātruma ierobežojumi un noteikumi un

viii) bīstamība gaisa kuģa apgriešanās un gaisa kuģa kustības laikā.

b) Manevrēšanas teritorijas mācību programma

1. Manevrēšanas teritorijas mācību programmas teorētiskajā daļā ir jāiekļauj vismaz tās jomas, kas minētas turpmāk.

i) Gaisa satiksmes vadības dienesti, tostarp:

A) lidlauka gaisa satiksmes vadības dienestu darbība un atbildības zona;

B) zemes kustības kontroles darbība un atbildības zona;

C) parastās un ārkārtas procedūras, ko gaisa satiksmes vadības dienesti izmanto attiecībā uz gaisa kuģi;

D) parastie pārslēgšanas/pārvietošanas punkti transportlīdzekļiem;

E) gaisa satiksmes vadības dienestu izsaukuma signāls, transportlīdzekļa izsaukuma signāls un

F) atbildības jomu noteikšana starp gaisa satiksmes vadības dienestu un perona pārvaldības vienību, ja atbilstīgi.

ii) Personas individuālā atbildība, tostarp:

A) spēja vadīt transportlīdzekli, īpašu uzmanību pievēršot personas spējai redzēt tālumā un atšķirt krāsas;

B) individuālās aizsardzības aprīkojuma pareiza izmantošana;

C) ar *FOD* saistīti pienākumi un

D) pienākumi, kas saistīti ar citu transportlīdzekļu pavadīšanu manevrēšanas teritorijā.

iii) Transportlīdzekļa standarti, tostarp:

A) pienākums nodrošināt, ka izmantotais transportlīdzeklis ir piemērots attiecīgajam nolūkam un uzdevumam un ir atbilstoši marķēts un apgaismots;

B) prasības attiecībā uz ikdienas pārbaudēm pirms darbības sākšanas manevrēšanas teritorijā;

C) īpaša uzmanība aizsarggaismu un parasto gaismu darbībai un

D) to visu būtisko sakaru sistēmu funkcionālā izmantojamība, ko izmanto saziņai ar gaisa satiksmes vadības dienestiem un ekspluatācijas pamatdarbībām.

iv) Lidlauka izkārtojums, tostarp:

A) īpašs uzsvars uz manevrēšanas teritorijā izmantotajām zīmēm, marķējumiem un ugunīm;

B) īpašs uzsvars uz zīmēm, marķējumiem un ugunīm, ko izmanto, lai aizsargātu skrejceļu;

C) informācija par aeronavigācijai būtisko aprīkojumu, piemēram, par instrumentālās nosēšanās sistēmām (*ILS*);

D) informācija par jutīgām, kritiskām vai citādi aizsargātām zonām, kas saistītas ar *ILS* vai citām aeronavigācijas antenām, un par saistītajiem marķējumiem un zīmēm;

E) informācija par *ILS* aizsargātajām zonām un to saistību ar gaidīšanas vietām pie skrejceļa;

F) informācija par skrejceļa instrumentālo/vizuālo lidjoslu, attīrīto un planēto zonu un

G) informācija par manevrēšanas teritorijā izmantotām ugunīm, īpašu uzmanību pievēršot ugunīm, kas saistītas ar ierobežotas redzamības operācijām.

v) Bīstamība, kas saistīta ar transportlīdzekļa vadīšanu manevrēšanas teritorijā, tostarp:

A) iesūkšana/ieraušana dzinējā un dzinēja strūkla, virpuļi, propelleri un helikoptera darbības;

B) prasības un procedūras transportlīdzekļa vadīšanai naktī;

C) prasības un procedūras darbībām ierobežotas redzamības apstākļos un citos nelabvēlīgos laika apstākļos;

D) transportlīdzekļu, gaisa kuģa, vilkta gaisa kuģa un avārijas gadījumā arī glābšanas un ugunsdzēsības transportlīdzekļu priekšrocības tiesības.

vi) Avārijas procedūras, tostarp:

A) pasākumi, kas jāveic gadījumā, ja transportlīdzeklis manevrēšanas teritorijā iekļuvis nelaimes gadījumā/incidentā;

B) pasākumi, kas jāveic gadījumā, ja noticis aviācijas nelaimes gadījums/incidents manevrēšanas teritorijā;

C) pasākumi, kas jāveic gadījumā, ja uz skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem ir *FOD* vai citi atkritumi, un

D) vietējie neatliekamās palīdzības tālruņa numuri.

vii) Sakaru procedūras, tostarp:

A) gaisa satiksmes vadības dienestu izmantotās frekvences un piemērojamības zonas;

B) valoda, kas jāizmanto saziņā ar gaisa satiksmes vadības dienestiem;

C) procedūra, kas transportlīdzekļa vadītājiem jāizmanto, ja viņi apmaldās vai nav pārliecināti par savu atrašanās vietu manevrēšanas teritorijā;

D) procedūra, kas jāizmanto gadījumā, ja transportlīdzeklis salūzt uz skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem, un šādu notikumu paziņošana gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, un

E) radiosakaru atteice:

a) procedūra, kas jāizmanto radiosakaru, transpondera vai līdzīgu iekārtu atteices gadījumā, kad transportlīdzeklis atrodas manevrēšanas teritorijā, un

b) gaismas signālu un citu sakaru līdzekļu izmantošanas procedūras, ko gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība var izmantot tam, lai nodotu instrukcijas transportlīdzekļa vadītājam manevrēšanas teritorijā.

viii) Iepazīstināšana ar gaisa kuģi, tostarp:

A) zināšanas par gaisa kuģu tipiem un spēja atpazīt tos gaisa kuģu tipus, kas parasti tiek ekspluatēti lidlaukā;

B) zināšanas par gaisa kuģu izsaukuma signāliem un

C) zināšanas par gaisa kuģa dzinēju, fizelāžas, vadības virsmu, šasiju, uguņu, ventilācijas atveru u. c. terminoloģiju.

2. Manevrēšanas teritorijas mācību programmas praktiskajā daļā jāietver vismaz vizuāla iepazīstināšana ar lidlauku:

i) visi skrejceļi (tostarp piekļuves un izejas maršruti), gaidīšanas zonas, manevrēšanas ceļi un peroni;

ii) visas ar skrejceļiem, gaidīšanas vietām, CAT I, II un III operācijām saistītās zīmes, virsmas marķējumi, ugunis;

iii) visas ar manevrēšanas ceļiem saistītās zīmes, virsmas marķējumi un ugunis;

iv) īpašais marķējums, ar ko tiek noteikta robeža starp peroniem un manevrēšanas teritorijām;

v) aeronavigācijas līdzekļi, piemēram, *ILS*, jutīgās, kritiskās vai citādi aizsargātās zonas, antenas, *RVR* aprīkojums un cits meteoroloģijas aprīkojums;

vi) bīstamība, kas saistīta darbību tāda gaisa kuģa tuvumā, kas veic nosēšanos, pacelšanos vai manevrēšanu, un

vii) pieņemtie konkrētu zonu vai maršrutu nosaukumi.

## AMC3 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” b) apakšpunktu

**RADIOTELEFONIJA**

a) Katram transportlīdzekļa vadītājam, kas darbosies manevrēšanas teritorijā, jāpabeidz radiotelefonijas mācības, apliecinot gan teorētiskās zināšanas, gan praktisko kompetenci balss sakaru procedūrās.

b) Teorētiskās mācības

Turpmāk norādītas jomas, kam jāpievērš pastiprināta uzmanība teorētiskajās mācībās.

1. Ziņojumu kategorijas.

Ziņojumu kategorijas un prioritātes; spēja saprast briesmu, trauksmes, kontroles un informācijas ziņojumus.

2. Fonētiskā alfabēta izmantošana.

Pareiza burtu, vārdu un skaitļu izruna un pārraidīšana.

3. Standarta frazeoloģijas izmantošana:

i) uzsvars uz to, ka transportlīdzekļu vadītājiem jāizmanto standarta frazeoloģija, un

ii) nepieciešamība ievērot piesardzību atsevišķu frāžu, piemēram, “cleared” vai “go ahead”, lietošanā.

4. Izsaukuma signālu izmantošana attiecībā uz gaisa kuģi, gaisa satiksmes vadības dienestiem un transportlīdzekļiem:

i) izpratne par gaisa satiksmes vadības dienestu un pilotu izmantoto terminoloģiju un akronīmiem;

ii) zināšanas par lidlaukā izmantotajiem aviolīniju izsaukuma signāliem un

iii) zināšanas par lidlaukā izmantotajiem transportlīdzekļu izsaukuma signāliem.

5) Ziņojuma atkārtojuma procedūras.

Nepieciešamība transportlīdzekļu vadītājiem izmantot standarta ziņojuma atkārtojuma procedūru tāpat, kā to dara piloti, attiecībā uz tādiem norādījumiem kā “enter/cross the runway” [uzbraukt uz skrejceļa/šķērsot skrejceļu] un tad, ja tiek dota atļauja ar nosacījumu.

6. Testa procedūras, tostarp saprotamības skala.

Izpratne par saprotamības skalu diapazonā no 1 līdz 5 un tās izmantošana.

7. Pārraidīšanas paņēmieni un radiotelefonijas izmantošana:

i) izpratne par to, kādēļ pirms pārraidīšanas jāveic klausīšanās;

ii) standarta frazeoloģijas izmantošana un *ICAO* gaisa–zemes radiotelefonijas sakaru procedūras;

iii) nevēlami vārdi un skaņas;

iv) mikrofonu pareiza novietošana, lai novērstu balss kropļojumus;

v) “aprautu” pārraižu novēršana;

vi) informētība par reģionā pastāvošajiem valodas akcentiem un izrunas atšķirībām un

vii) *RTF* frazeoloģijas padeves ātrums.

c) Praktiskās mācības

Šajā posmā mācībās jāietver stacionāro un pārnēsājamo radiosakaru ierīču izmantošana, kā arī iepriekšējā mācību posmā apgūto teorētisko zināšanu praktiska izmantošana, īstenojot lidlauka sakaru procedūras.

Praktiskās mācības radiotelefonijā var nodrošināt vispārējo praktisko mācību laikā, kas ietver mācības par to, kā izmantot transportlīdzekļus vai ar transportlīdzekļa vadītāja darba uzdevuma izpildi saistītu specializētu transportlīdzekli/aprīkojumu, vai mācības par lidlauka ekspluatācijas procedūrām utt.

## GM2 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” b) apakšpunktu

**PERIODISKĀS, KVALIFIKĀCIJAS ATJAUNINĀŠANAS UN TĀLĀKMĀCĪBAS**

ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunkts nosaka mācību sniegšanu pēc sākotnējo mācību pabeigšanas lidlauka ekspluatanta mācību programmas ietvaros. Tas, kāda procedūra ir jāievēro, lai nodrošinātu darbinieku pastāvīgu kompetenci, ir apspriests ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktā un AMC1 par ADR.OR.D.017. punkta f) apakšpunktu.

## GM1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” c) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪŠANAS ATĻAUJAS FORMĀTS**

Iespējami dažādi transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas izsniegšanas risinājumi. Daži no iespējamajiem risinājumiem ir transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas apvienošana ar darbiniekam izsniegto personas karti vai atsevišķas kartes izsniegšana. Jebkurā gadījumā ir svarīgi, lai atļaujā būtu skaidri norādītas atļaujas turētāja tiesības.

## AMC1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” d) apakšpunktu

**PAGAIDU ATĻAUJA TRANSPORTLĪDZEKĻU VADĪŠANAI**

Piešķirot pagaidu atļauju transportlīdzekļa vadīšanai, jānosaka atļaujas derīguma termiņš un zonas, kurās transportlīdzekļa vadītājam būs atļauts darboties eskorta pavadībā.

Tāda transportlīdzekļa pavadīšanu, kura vadītājam ir izsniegta transportlīdzekļa vadīšanas pagaidu atļauja, drīkst nodrošināt tikai lidlauka ekspluatants, kas to veic tieši vai ar nolīgtas organizācijas starpniecību.

## GM1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” d) apakšpunktu

**PAGAIDU ATĻAUJA TRANSPORTLĪDZEKĻU VADĪŠANAI**

ADR.OPS.B.024. punktā kopumā apspriesta atļaujas piešķiršana transportlīdzekļu vadītājiem, kuru darbs un darbības ir saistītas ar regulāru klātbūtni un transportlīdzekļa vadīšanu lidlauka vidē.

Tomēr iespējami gadījumi, kad var būt tā, ka uz laiku jāatļauj vadīt transportlīdzekli lidlauka kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās citu iemeslu dēļ (piemēram, darbuzņēmēja transportlīdzeklis, kam ir jāiebrauc kustības zonā, lai veiktu apkopes darbus lidlaukā utt.).

Gadījumos, kad ir nepieciešama vien neilga transportlīdzekļa vadīšana kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās, lidlauka ekspluatants var atļaut to, nepieprasot, lai transportlīdzekļa vadītājs iziet šā transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas izsniegšanas procesu. Tomēr paredzēts, ka, pirms šādiem transportlīdzekļu vadītājiem atļauj vadīt transportlīdzekli šādās zonās, viņi tiks pienācīgi instruēti par pienākumiem, kas jāievēro, darbojoties lidlauka perimetrā, un ka lidlauka ekspluatants izstrādās procedūras, kas jāīsteno šāda veida darbībās.

Jebkurā gadījumā šādas atļaujas izsniegšana šādam transportlīdzekļa vadītājam neatbrīvo lidlauka ekspluatantu no pienākuma nodrošināt, ka:

 — tā transportlīdzekļa stāvoklis, ar ko šis vadītājs var uz laiku iebraukt lidlauka teritorijā, atbilst ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 2. daļas i) punktam;

 — šis transportlīdzeklis jebkurā gadījumā tiks pavadīts. Pavadošā transportlīdzekļa raksturojumi ir izklāstīti ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 2. daļas ii) punktā;

 — šā transportlīdzekļa ekspluatācija manevrēšanas teritorijā notiek saskaņā ar ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 2. daļas iii) punkta noteikumiem.

## AMC1 par ADR.OPS.B.024. punkta “Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem” e) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪŠANAS ATĻAUJU UN PAGAIDU ATĻAUJU IZDOŠANAS PROCEDŪRAS UN ATBILSTOŠI UZRAUDZĪBAS PASĀKUMI**

a) Lidlauka ekspluatantam skaidri jānosaka atbildība par šādu pienākumu izpildi:

1. transportlīdzekļa vadīšanas atļauju un pagaidu atļauju izsniegšana;

2. nodrošināt, lai arī turpmāk tiktu izpildīti priekšnoteikumi transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas derīguma saglabāšanai;

3. uzraudzīt, kā transportlīdzekļu vadītāji ievēro lidlaukā piemērojamos transportlīdzekļa vadīšanas noteikumus, un rīkoties atbilstoši situācijai. Jāparedz iespēja apturēt transportlīdzekļa vadīšanas atļaujas un pagaidu atļaujas darbību un atsaukt šādu atļauju.

b) Šādu atļauju izsniegšanai, atļaušanai īslaicīgi vadīt transportlīdzekļus un transportlīdzekļu vadīšanas atļaujas saglabāšanas priekšnoteikumu izpildes uzraudzībai ir jābūt kontrolētiem pasākumiem.

c) Neatkarīgi no izvēlētā organizatoriskā risinājuma jānodrošina, ka informācija par transportlīdzekļu vadītājiem, kas:

1. vairs neatbilst prasībām, kuras jāizpilda, lai saglabātu attiecīgo transportlīdzekļa vadīšanas atļauju, vai

2. neievēro transportlīdzekļa vadīšanas prasības,

tiek nosūtīta lidlauka struktūrvienībai(-ām), kas atbild par transportlīdzekļu vadīšanas atļauju izsniegšanu/atsaukšanu, lai tā(-ās) savlaicīgi veiktu attiecīgajam gadījumam atbilstošus pasākumus.

d) Noteiktajās procedūrās skaidri jānorāda, kā tiek izskatītas lietas par piemērojamo transportlīdzekļu vadīšanas prasību neievērošanu lidlaukā. Šajās procedūrās īpaša uzmanība ir jāpievērš katra pārkāpuma smaguma pakāpei un jāizskata arī piemērojamo transportlīdzekļa vadīšanas prasību vairākkārtīgas neievērošanas gadījumi. Procedūrās ir jāietver arī gadījumi, kad transportlīdzekļa vadītājam jāsaņem papildu mācības.

## AMC1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” a) apakšpunkta 1. un 3. daļu

**TRANSPORTLĪDZEKĻU APRĪKOJUMS – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Tāda transportlīdzekļa vadītāja kabīnē, ko ir paredzēts ekspluatēt manevrēšanas teritorijā, jābūt viegli pieejamam atjauninātas kustības zonas kartes eksemplāram pietiekamā izmērā, kurā tostarp ir norādītas bīstamās vietas un arī vizuālo līdzekļu izvietojums lidlaukā un aizsargājamās zonas. Ja transportlīdzekli neekspluatē manevrēšanas teritorijā, šādas kartes eksemplāru var pielāgot, norādot tajā tikai būtisko informāciju par zonu, kurā transportlīdzeklis tiks ekspluatēts, kopā ar informāciju par piegulošajām platībām, lai uzlabotu transportlīdzekļa vadītāja situācijas apzināšanos.

b) Lidlauka ekspluatantam sadarbībā ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un, ja atbilstīgi, ar perona pārvaldības dienestu, ja tas nav tas pats gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, jānovērtē, kurās lidlauka zonās, izņemot manevrēšanas teritoriju, transportlīdzeklim ir jābūt aprīkotam ar radio.

Radio, ar ko transportlīdzeklis ir aprīkots, jānodrošina divvirzienu sakari ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības frekvenci, kā arī ar jebkuru citu vienību, ar ko transportlīdzekļa vadītājam var būt nepieciešamība sazināties.

Transportlīdzekļa vadītāja kabīnē jābūt viegli pieejamai atjauninātai informācijai par katras struktūrvienības frekvencēm, kā arī par frekvencēm, kas, iespējams, būs jāizmanto dažādās lidlauka zonās. Turklāt transportlīdzekļa izsaukuma signālam jābūt pieejamam redzamā vietā.

## GM1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” b) apakšpunktu

**TRANSPORLĪDZEKĻU SKAITA IEROBEŽOŠANA**

Lidlauka ekspluatants ierobežo transportlīdzekļu darbību līdz nepieciešamajam līmenim, lai nodrošinātu ekspluatācijas drošību, kā arī ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt pareizu un vienmērīgu lidlauka darbību.

Šajā saistībā transportlīdzekļu izmantošanu var ierobežot, atļaujas piešķirot tikai transportlīdzekļiem, kas nepieciešami gaisa kuģa kravas/pasta sūtījumu un pasažieru apkalpošanai un apstrādei uz zemes, lidlauka apkopei un operācijām, tostarp lidlauka avārijas dienestu, lidlauka drošības dienestu un valsts iestāžu transportlīdzekļiem.

Manevrēšanas teritorijā, jo īpaši uz skrejceļa, drīkst atrasties tikai tie transportlīdzekļi, kas ir absolūti nepieciešami. Transportlīdzekļos, ko atļauts ekspluatēt uz skrejceļa, jāiekļauj tikai tie transportlīdzekļi, kas nepieciešami ekspluatācijas pasākumiem, piemēram, pārbaudēm un apkopei, un operatīvie transportlīdzekļi. Stingri ieteicams nepalielināt citu transportlīdzekļu skaitu, kam būtu atļauts izmantot skrejceļu, ja ir pieejami rezerves maršruti, piemēram, tādās zemes darbībās kā gaisa kuģa vilkšana u. tml.

## AMC1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” c) apakšpunkta 1. daļu

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Transportlīdzekļa atļaujai jābūt novietotai redzamā vietā uz transportlīdzekļa.

## GM1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” c) apakšpunkta 1. daļu

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Atkarībā no transportlīdzekļu skaita un lidlauka sarežģītības var apsvērt ar krāsu kodētu transportlīdzekļu atļauju izmantošanu, lai atvieglotu transportlīdzekļu kontroli.

## GM1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” d) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻA IZSAUKUMA SIGNĀLI**

Līdzīgu izsaukuma signālu izmantošana var izraisīt izsaukuma signālu sajaukšanu, kas ir viens no nesankcionētas nokļūšanas uz skrejceļa veicinošiem faktoriem.

Lai novērstu izsaukuma signālu sajaukšanu, izsaukuma signāls transportlīdzeklim ir jāpiešķir, rūpīgi apsverot to, kādus izsaukuma signālus izmanto lidlaukā ekspluatēts gaisa kuģis, kā arī citu transportlīdzekļu izmantotos izsaukuma signālus.

Paņēmieni, kā samazināt izsaukuma signāla sajaukšanas iespējamību:

a) unikālu numuru vai identifikācijas izsaukuma signālu izmantošana attiecībā uz katru transportlīdzekli un

b) transportlīdzekļa funkcijām atbilstošu izsaukuma signālu izmantošana (piemēram, “*Operations*”, “*Fire*”). Ja vienas funkcijas nodrošināšanai izmanto vairākus transportlīdzekļus, var izmantot numerāciju, papildinot izsaukuma signālu ar numuru, piemēram, “*Operations* 1”.

Lidlaukos ar lielu transportlīdzekļu skaitu un intensīvu gaisa kuģu satiksmi lidlauka ekspluatantam pirms izsaukuma signāla piešķiršanas transportlīdzeklim papildus koordinācijai ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ir ieteicams apspriesties arī ar citām organizācijām, kas ekspluatē transportlīdzekļus lidlaukā. Tiklīdz transportlīdzeklim ir piešķirts izsaukuma signāls, par to ir jābūt informētam vismaz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam.

## AMC1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” e) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻU PAVADĪŠANA**

Transportlīdzekļa pavadīšanu drīkst nodrošināt tikai lidlauka ekspluatants, kas to veic tieši vai ar nolīgtas organizācijas starpniecību. Lidlauka ekspluatantam jāizstrādā procedūras transportlīdzekļu pavadīšanai, nosakot vismaz:

a) to, kādi ir minimālie redzamības apstākļi, kuros var veikt transportlīdzekļa pavadīšanu manevrēšanas teritorijā;

b) sakaru līdzekļus un procedūras starp pavadošo(-ajiem) un pavadīto(-ajiem) transportlīdzekli(-ļiem);
c) pavadīšanas procedūras tad, ja jāpavada vairāki transportlīdzekļi, un

d) procedūras, lai nodrošinātu, ka pavadīto transportlīdzekļu vadītāji ievēro gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības norādījumus.

Procedūrām ir jābūt saskaņotām ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību.

## GM1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” e) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻU PAVADĪŠANA**

a) Tādu apstiprinātu transportlīdzekļu neplānota izmantošana, kas nav aprīkoti ar radio, transponderu vai citiem uzraudzības līdzekļiem

Lidlauka ekspluatants var pieņemt lēmumu atļaut tādu transportlīdzekļu neplānotu izmantošanu, ko ir atļauts ekspluatēt lidlaukā, bet kas nav aprīkoti ar radio, zonās, kurās saskaņā ar ADR.OPS.B.026. punkta a) apakšpunkta 3. daļu transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkotiem ar radio, kas nodrošina divvirzienu sakarus ar gaisa satiksmes vadības dienestiem vai, ja nepieciešams, ar citām lidlauka struktūrvienībām. Tas pats attiecas uz apstiprinātiem transportlīdzekļiem, kas nav aprīkoti ar transponderu vai citu aprīkojumu, kurš nodrošina uzraudzību, kā paredzēts ADR.OPS.B.026. punkta a) apakšpunkta 4. daļā.

Šādi var nodrošināt neplānotas darbības vajadzības, kas var rasties saistībā ar lidlauka ekspluatāciju, kad šādus transportlīdzekļus nav paredzēts ekspluatēt šādās zonās. Ja tomēr šāda vajadzība rodas biežāk, lidlauka ekspluatantam var nākties apsvērt šādu transportlīdzekļu aprīkošanu ar nepieciešamo radioiekārtu, transponderu vai citu aprīkojumu, kas nodrošina uzraudzību, tostarp ņemot vērā priekšrocības, ko tieša saziņa sniedz skrejceļa drošības ziņā, kā arī to, ka transportlīdzekļu uzraudzības dati uzlabo gaisa satiksmes vadības dienestu darbinieku izpratni par situāciju.

b) Transportlīdzekļa ekspluatācijas pagaidu atļauja

Transportlīdzekļiem, ko izmanto kustības zonā un citās lidlauka ekspluatācijas zonās, jābūt apstiprinātiem saskaņā ar ADR.OPS.B.026. punkta a) apakšpunktu. Transportlīdzekļus var apstiprināt tikai tad, ja tos izmanto ar lidlauka ekspluatāciju saistītās darbībās. Tomēr ik pa laikam dažādu iemeslu dēļ var nākties atļaut transportlīdzekļa īslaicīgu iebraukšanu lidlauka zonā un izmantošanu kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās (piemēram, krājumu pārvadāšana, apkopes darbi, pacientu transportēšana utt.). Šādos gadījumos lidlauka ekspluatants var izdot pagaidu atļauju attiecībā uz transportlīdzekļa iebraukšanu lidlaukā un tā izmantošanu attiecīgajā zonā.

Šādos gadījumos ir vizuāli jāpārbauda, vai transportlīdzeklim nav acīmredzamu bojājumu vai darbības traucējumu (piemēram, noplūdes, bremžu sistēmas stāvoklis, riepu stāvoklis, ugunis u. c.), lai noteiktu šā transportlīdzekļa funkcionālo izmantojamību.

c) Pavadošo transportlīdzekļu raksturojumi

Transportlīdzeklis, kas minēts iepriekš a) vai b) apakšpunktā, ir jāpavada ar transportlīdzekli, kas aprīkots ar radio saskaņā ar ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 1. daļas i) punktu vai ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 2. daļas b) punktu, ja to paredzēts ekspluatēt:

a) manevrēšanas teritorijā vai

b) citās zonās, kurās transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkotiem ar radio (skat. arī AMC1 par ADR.OPS.B.026. punkta a) apakšpunkta 1. un 3. daļu b) punktu).

Turklāt, ja pavadīto transportlīdzekli plānots ekspluatēt manevrēšanas teritorijā, pavadošajam transportlīdzeklim ir jābūt aprīkotam arī ar transponderu vai citu aprīkojumu, kas nodrošina uzraudzību, ja tas ir nepieciešams lidlauka *SMGCS* darbībai (skat. ADR.OPS.B.026. punkta a) apakšpunkta 4. daļu).

Turklāt pavadošajam transportlīdzeklim vienmēr jāatbilst prasībām attiecība uz marķējumu un ugunīm zonā(-ās), kurā(-ās) darbosies pavadītais transportlīdzeklis (skat. ADR.OR.OPS.080. punktu).

d) Darbības apsvērumi

Ja iepriekš a) un b) punktā minētais(-ie) transportlīdzeklis(-ļi) ir paredzēts(-i) izmantošanai manevrēšanas teritorijā, jānodrošina, lai tas notiku saskaņā ar attiecīgi ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 1. daļas iii) punktu vai ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 2. daļas c) punktu, kā arī ar attiecīgajām procedūrām.

Īpaša uzmanība jāpievērš gadījumiem, kad lidlaukā, jo īpaši manevrēšanas teritorijā, īslaicīgi iebrauc divi vai vairāki transportlīdzekļi, veidojot konvoju. Šādos gadījumos pavadošie transportlīdzekļi atrodas pozīcijās, kas ļauj nepārtraukti veikt visu pavadīto transportlīdzekļu uzraudzību, lai nodrošinātu, ka visi transportlīdzekļi ievēro gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības norādījumus. Turklāt uzmanība ir jāpievērš tam, kā un ar kādiem līdzekļiem notiks saziņa starp pavadošo un pavadīto transportlīdzekli.

Jebkurā gadījumā tas, ka tiek atļauts īslaicīgi izmantot transportlīdzekli saskaņā ar ADR.OPS.B.026. punkta e) apakšpunkta 2. daļu vai ekspluatēt jau iepriekš apstiprinātu transportlīdzekli saskaņā ar ADR.OPS. B.026. punkta e) apakšpunkta 1. daļu, neatbrīvo lidlauka ekspluatantu no pienākuma nodrošināt, ka transportlīdzekļa vadītājam ir atļauja īslaicīgi iebraukt lidlauka zonā vai transportlīdzekļa vadīšanas atļauja saskaņā ar ADR.OPS.B.024. punktu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.026. punkta “Atļaujas transportlīdzekļiem” f) apakšpunktu

**TRANSPORLTĪDZEKĻU ATĻAUJU IZSNIEGŠANAS, TRANSPORTLĪDZEKĻU ĪSLAICĪGAS DARBĪBAS ATĻAUJU IZSNIEGŠANAS, IZSAUKUMA SIGNĀLU PIEŠĶIRŠANAS UN ATTIECĪGO UZRAUDZĪBAS PASĀKUMU PROCEDŪRAS**

a) Procedūrās ir skaidri jānosaka atbildība par šādu pienākumu izpildi:

1. transportlīdzekļu atļauju izsniegšana, transportlīdzekļa īslaicīgas darbības atļauju izsniegšana un izsaukuma signālu piešķiršana transportlīdzekļiem;

2. pārliecināšanās par to, ka tiek izpildīti priekšnoteikumi transportlīdzekļa atļaujas derīguma saglabāšanai, un

3. transportlīdzekļu atbilstības uzraudzīšana attiecīgajām prasībām un pastāvošajai situācijai atbilstošu pasākumu īstenošana. Šādos pasākumos jāparedz iespēja apturēt vai atsaukt transportlīdzekļa atļauju vai transportlīdzekļa īslaicīgas darbības atļauju.

b) Transportlīdzekļu atļauju izsniegšanai, transportlīdzekļu īslaicīgas darbības atļauju izsniegšanai un transportlīdzekļa atļaujas derīguma saglabāšanas priekšnosacījumu izpildes nodrošināšanai ir jābūt kontrolētiem pasākumiem.

c) Neatkarīgi no organizatoriskā risinājuma, kas izraudzīts transportlīdzekļu atbilstības piemērojamajām prasībām uzraudzībai, jāizveido cieša sadarbība ar organizatorisko(-ajām) struktūrvienību(-ām), kas:

1. atbild ar savu transportlīdzekļu apkopes programmas īstenošanu (skat. ADR.OPS.C.007. punktu) un

2. uzrauga to organizāciju transportlīdzekļu apkopes programmas īstenošanu, kas darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā.

Jānodrošina, ka informācija par transportlīdzekļiem, kas vairs neatbilst attiecīgajām prasībām, tiek pārsūtīta atbildīgajai(-ajām) lidlauka struktūrvienībai(-ām) (citas struktūrvienības gadījumā), lai atbilstoši rīkotos.

d) Pieņemtajās procedūrās jābūt skaidri norādītai rīcībai gadījumos, kad netiek ievērotas piemērojamās prasības, ņemot vērā arī attiecīgā pārkāpuma smaguma pakāpi.

## GM1 par ADR.OPS.B.027. punkta “Transportlīdzekļu ekspluatācija” e) apakšpunkta 1. daļu

**TRANSPORTLĪDZEKĻU EKSPLUATĀCIJA UZ SKREJCEĻA JOSLĀM, *RESA* UN ŠĶĒRŠĻBRĪVĀM JOSLĀM**

Informācija par skrejceļa gaidīšanas vietas vai gaidīšanas vietas uz ceļa noteikšanu sniegta CS par ADR-DSN.D.340. punktu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.027. punkta “Transportlīdzekļu ekspluatācija” h) apakšpunkta 2. daļu

**TRAUCĒJOŠAS UN UZMANĪBU NOVĒRSOŠAS DARBĪBAS TRANSPORTLĪDZEKĻA VADĪŠANAS LAIKĀ**

Transportlīdzekļa vadīšanas laikā ir jāievēro “tīrās kabīnes” princips. Tas paredz, ka transportlīdzekļa vadītāji nedrīkst nodarboties ar nebūtiskām darbībām, kas var novērst viņu uzmanību un ietekmēt situācijas apzināšanos vai spēju novērtēt situāciju.

Šādas darbības tostarp ir šādas:

a) īsziņu rakstīšana, izmantojot mobilos tālruņus vai citas ierīces;

b) zvanīšana un runāšana pa tālruni;

c) mūzikas klausīšanās vai plašsaziņas līdzekļu izmantošana;

d) iesaistīšanās darbībās, kam nepieciešama radio skaļuma līmeņa samazināšana, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar radio, un

e) nebūtiskas sarunas ar citām personām, kas atrodas transportlīdzekļa vadītāja kabīnē, vai pa radio.

Turklāt transportlīdzekļa vadītāja kabīnē nedrīkst atrasties nenostiprināti un uzmanību novērsoši priekšmeti.

## AMC1 par ADR.OPS.B.028. punktu “Gaisa kuģa vilkšana”

**GAISA KUĢA VILKŠANAS PROCEDŪRAS**

a) Lidlauka ekspluatantam jānosaka un jānorāda maršruti, kurus var izmantot vilkšanas operācijām, ņemot vērā gaisa kuģa raksturojumus un tā savienojamību ar lidlauka projekta un tā ekspluatācijas raksturojumiem.

b) Procedūrās jāietver vismaz:

1. vilkšanas operācijas pieprasīšana un apstiprināšana;

2. manevrēšanas procedūras, tostarp pagriešanās virziens(-i), izbraucot no stāvvietas, un ierobežojumi attiecībā uz gaisa kuģu tipiem atbilstīgi attiecīgajam gadījumam;

3. pasākumi, lai kontrolētu citu satiksmi perona zonā velkamā gaisa kuģa manevrēšanas laikā;

4. koordinācija ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un perona pārvaldības dienestu, ja tas nav tā pati struktūrvienība, atbilstoši to atbildības jomām;

5. saziņas procedūras, kas jāpiemēro vilkšanas procedūrās;

6. pārliecināšanās par velkamā gaisa kuģa uguņu darbību atbilstoši SERA.3215. punkta prasībām;

7. gadījumi, kad ir nepieciešama vadīšana (piemēram, manevru vadītājs un/vai spārnu trajektorijas vadītājs), lai novērstu gaisa kuģa sadursmi ar šķēršļiem;

8. skrejceļa šķērsošana, ja atbilstīgi;

9. gadījumi, kad ir nepieciešams pakalpojums “Sekojiet man!”, un

10. drošības pasākumi, kas jāīsteno, lai veiktu vilkšanas operāciju nelabvēlīgos laika apstākļos (šķīdonis, ledus utt.) vai redzamības apstākļos, kā arī gadījumi un apstākļi, kad šāda operācija ir ierobežota vai nav atļauta.

## GM1 par ADR.OPS.B.028. punktu “Gaisa kuģa vilkšana”

**VILKŠANAS MARŠRUTI**

Lidlauka ekspluatants var noteikt dažādus vilkšanas operāciju maršrutus.

Tas, kā šos maršrutus izmanto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs vai cita(-as) struktūrvienība(-as), kas atbild par lidlauka daļām, kuras nav gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja atbildībā, ir atkarīgs no ekspluatācijas un satiksmes apstākļiem lidlaukā.

Jebkurā gadījumā neatkarīgi no faktiskā maršruta, kas jāizvēlas konkrētā situācijā, šim maršrutam ir jābūt piemērotam konkrētajam gaisa kuģim, kā noteikts AMC1 par ADR.OPS.B.028. punkta a) apakšpunktu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” b) apakšpunktu

**VĒRTĒJUMA TABULA**

Tabulā aprakstīti dažādi valodu zināšanu līmeņi.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **LĪMENIS** | **IZRUNA** | **KONSTRUKCIJA** | **VĀRDU KRĀJUMS** | **PLŪDUMS** | **SAPRAŠANA** | **SASKARSME** |
|  | Runā dialektā vai ar akcentu, kas ir saprotams aviācijas sabiedrībai | Attiecīgās gramatiskās konstrukcijas un teikumu modeļi tiek noteikti, pamatojoties uz uzdevumam piemērotām valodas funkcijām |  |  |  |  |
| Eksperta līmenis (6. līmenis) | Izruna, uzsvari, ritms un intonācijas, kaut, iespējams, ietekmējušās no dzimtās valodas vai reģionāla valodas varianta, gandrīz nekad netraucē saprast teikto. | Pastāvīgi tiek labi pārvaldītas gan galvenās, gan sarežģītākas gramatiskās konstrukcijas un teikumu modeļi. | Vārdu krājums un vārdu izvēles precizitāte ir pietiekama, lai sazinātos par dažādiem pazīstamiem un nepazīstamiem jautājumiem. Vārdu krājums ir idiomātisks, niansēts un atbilstošs noteiktajam žargonam. | Spēj ilgi izteikties dabiskā un nepiespiestā plūdumā. Maina runas plūdumu stilistiskas iedarbības nolūkā, piemēram, lai uzsvērtu kādu domu. Spontāni izmanto atbilstošos sarunas iezīmētājus un sasaistes. | Izpratne ir konsekventi precīza gandrīz jebkurā kontekstā un iekļauj lingvistisko un kultūras iezīmju izpratni. | Viegli piedalās saskarsmē gandrīz jebkurā situācijā. Saprot verbālus un neverbālus mājienus un atbilstoši reaģē uz tiem. |
| Paaugstināts līmenis (5. līmenis) | Izruna, uzsvari, ritms un intonācijas, kaut ietekmējušās no dzimtās valodas vai reģionāla valodas varianta, reti traucē saprast teikto. | Pastāvīgi tiek labi pārvaldītas galvenās gramatiskās konstrukcijas un teikumu modeļi. Sarežģītas konstrukcijas tiek veidotas, bet ar kļūdām, un tas dažkārt ietekmē teiktā nozīmi. | Vārdu krājums un to izvēles precizitāte ir pietiekama, lai sazinātos par vispārīgiem, noteiktiem un ar darbu saistītiem jautājumiem. Spēj tekoši un veiksmīgi parafrāzēt. Vārdu krājums reizēm ir idiomātisks. | Relatīvi viegli spēj ilgi izteikties par zināmiem jautājumiem, bet nespēj mainīt runas plūdumu kā stilistisku rīku. Spēj izmantot atbilstošus sarunas iezīmētājus un sasaistes. | Saprašana ir precīza vispārējos, noteiktos un ar darbu saistītos jautājumos un lielākoties precīza, kad runātājs saskaras ar lingvistiskiem vai situācijas sarežģījumiem vai negaidītu notikumu pavērsienu. Spēj saprast dažādas runas variācijas (dialektus vai akcentus) vai žargonus. | Atbildes tiek sniegtas nekavējoties, tās ir atbilstošas un izsmeļošas. Efektīvi pārvalda runātāja vai klausītāja attiecības. |
| Lietotāja līmenis (4. līmenis) | Izruna, uzsvari, ritms un intonācijas ir ietekmējušās no dzimtās valodas vai reģionāla valodas varianta, bet tikai dažreiz traucē saprast teikto. | Galvenās gramatiskās konstrukcijas un teikumu modeļi tiek izmantoti radoši un parasti tiek labi pārvaldīti. Var rasties kļūdas, jo sevišķi neparastos vai negaidītos apstākļos, bet tās reti ietekmē teiktā nozīmi. | Vārdu krājums un to izvēles precizitāte parasti ir pietiekama, lai sazinātos par vispārīgiem, noteiktiem un ar darbu saistītiem jautājumiem. Bieži spēj sekmīgi parafrāzēt, kad vārdu krājumā pietrūkst vārdu neparastos vai negaidītos apstākļos. | Runā atbilstošā ātrumā. Pārejot no iestudētas vai formulētas runas uz spontānu saskarsmi, dažkārt var rasties runas plūdenuma pārtraukums, bet tas neliedz efektīvi sazināties. Spēj ierobežotā apjomā izmantot sarunas iezīmētājus un sasaistes. Izmantotie iespraudumi nenovērš uzmanību. | Saprašana lielākoties ir precīza vispārējos, noteiktos un ar darbu saistītos jautājumos, kad izmantotais akcents vai valodas variants ir pietiekami saprotams starptautiskajai valodas lietotāju sabiedrībai. Kad runātājs saskaras ar lingvistiskām vai situatīvām grūtībām vai negaidītu notikumu pavērsienu, uztvere var būt palēnināta vai var būt nepieciešams skaidrojums. | Atbildes parasti tiek sniegtas nekavējoties, tās ir atbilstošas un izsmeļošas. Uzsāk un uztur saskarsmi pat negaidītu notikumu pavērsienu gadījumā. Atbilstoši reaģē uz acīmredzamu neizpratni pārjautājot, apstiprinot vai skaidrojot. |
| Pirmslietotāja līmenis (3. līmenis) | Izruna, uzsvari, ritms un intonācijas ir ietekmējušās no dzimtās valodas vai reģionāla valodas varianta un bieži | Galvenās gramatiskās konstrukcijas un teikumu modeļi, kas tiek lietoti, lai aprakstītu paredzamas situācijas, | Vārdu krājums un vārdu izvēles precizitāte ir pietiekama, lai efektīvi sazinātos par | Spēj izveidot teksta virknes, bet frāzes un pauzes bieži tiek lietotas nevietā. | Saprašana bieži ir precīza attiecībā uz vispārējiem, noteiktiem un ar darbu saistītiem jautājumiem, kad | Atbildes dažkārt tiek sniegtas nekavējoties, tās ir atbilstošas un izsmeļošas. |
|  | traucē saprast teikto. | ne vienmēr tiek labi pārvaldīti. Kļūdas bieži traucē uztvert nozīmi. | vispārējiem, noteiktiem un ar darbu saistītiem jautājumiem, bet vārdu krājums ir ierobežots un vārdu izvēle bieži vien ir neatbilstoša. Bieži nespēj veiksmīgi parafrāzēt, kad vārdu krājumā pietrūkst vārdu. | Vilcināšanās un runas lēnums var padarīt neiespējamu efektīvu saziņu. Izmantotie iespraudumi dažkārt novērš uzmanību. | izmantotais akcents vai valodas variants ir pietiekami saprotams starptautiskajai valodas lietotāju sabiedrībai. Var nespēt saprast lingvistisku vai situatīvu sarežģījumu vai negaidītu notikumu pavērsienu. | Spēj pietiekami viegli uzsākt un uzturēt saskarsmi par zināmiem jautājumiem un paredzamās situācijās. Parasti neadekvāti reaģē negaidīta notikumu pavērsiena gadījumā. |
| Pamata līmenis (2. līmenis) | Izruna, uzsvars, ritms un intonācija ir stipri ietekmējušās no dzimtās valodas vai reģionāla valodas varianta un parasti traucē viegli saprast teikto. | Pārvalda tikai dažas vienkārši iegaumējamas gramatiskās konstrukcijas un teikumu modeļus. | Ierobežots vārdu krājums, kas sastāv tikai no atsevišķiem vārdiem un iegaumētām frāzēm. | Spēj izveidot ļoti īsus, izolētus un iegaumētus izteikumus, bieži apstājoties, izmantojot iespraudumus, cenšoties atrast izteicienus un izrunāt mazāk pazīstamus vārdus. | Saprot vien atsevišķas iegaumētas frāzes, kad tās tiek rūpīgi un lēni izrunātas. | Reakcija ir lēna un bieži neatbilstoša. Saskarsme aprobežojas ar vienkāršām ierastām frāzēm. |
| Pirmspamata līmenis (1. līmenis) | Uzrāda sniegumu, kas ir zemāks par pamata līmeni. | Uzrāda sniegumu, kas ir zemāks par pamata līmeni. | Uzrāda sniegumu, kas ir zemāks par pamata līmeni. | Uzrāda sniegumu, kas ir zemāks par pamata līmeni. | Uzrāda sniegumu, kas ir zemāks par pamata līmeni. | Uzrāda sniegumu, kas ir zemāks par pamata līmeni. |

Piezīme. Lietotāja līmenis (4. līmenis) ir zemākais pieļaujamais valodas prasmes līmenis saziņai pa radiotelefonu.

Savukārt 1.–3. līmenis raksturo pirmspamata, pamata un pirmslietotāja valodu prasmes līmeņus, un neviens no tiem neatbilst valodas prasmes prasībām.

Zemāko pieļaujamo standartu pārsniedz 5. un 6. līmenis, kas raksturo paaugstināto un eksperta līmeni.

## AMC1 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” e) apakšpunktu

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Valodas prasmes novērtējumam jābūt izstrādātam tā, lai atveidotu virkni uzdevumu, ko veic transportlīdzekļu vadītāji, īpašu uzmanību pievēršot valodas zināšanām, nevis ekspluatācijas procedūru zināšanām.

b) Novērtējumā jānosaka pretendenta spēja:

1. efektīvi sazināties, izmantojot standarta radiotelefonijas frazeoloģiju;

2. sniegt un saprast ziņojumus vienkāršā valodā gan ierastā, gan neierastā situācijā, kas rada nepieciešamību atkāpties no standarta radiotelefonijas frazeoloģijas, un

3. tikt galā ar negaidītu notikumu pavērsienu un noskaidrot šķietamus pārpratumus.

## AMC2 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” e) apakšpunktu

**NOVĒRTĒŠANA**

a) Novērtēšanā jāietver šādi trīs elementi:

1. klausīšanās – saprašanas novērtēšana;

2. runāšana – izrunas, plūdenuma, konstrukcijas un vārdu krājuma novērtēšana;

3. saskarsme.

b) Saistībā ar klausīšanās un runāšanas prasmi ir jāizvērtē pārslēgšanās starp frazeoloģiju un sarunvalodu.

c) Ja novērtēšanu neveic klātienē, jāizmanto atbilstošas tehnoloģijas, lai novērtētu personas spēju klausīties un runāt un lai nodrošinātu saskarsmi.

d) Novērtēšanu var veikt arī mācību pasākumu vai prasmju pārbaužu laikā, iepriekš informējot par to attiecīgo personu.

e) Novērtēšana jāveic, izmantojot vērtējuma tabulu, kas sniegta AMC1 par ADR.OPS.B.029. punkta b) apakšpunktu.

## AMC3 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” e) apakšpunktu

**VALODAS PRASMES VĒRTĒTĀJI**

a) Personām, kas atbild par valodas prasmes novērtēšanu (“vērtētāji”), jābūt atbilstoši sagatavotām, tostarp par valodas prasmes novērtēšanas prasībām, un kvalificētām. Šīm personām jābūt vai nu aviācijas speciālistiem, vai arī valodas speciālistiem, kas saņēmuši papildu mācības aviācijas jautājumos.

b) Valodas prasmes vērtētājiem regulāri jāapgūst valodu novērtēšanas prasmju atsvaidzināšanas mācības.

c) Vērtētāji nedrīkst veikt tādu personu valodas prasmes novērtēšanu, kam viņi ir snieguši valodas mācības, vai vienmēr, kad kāda cita iemesla dēļ viņi var nespēt nodrošināt pilnīgu objektivitāti.

## AMC4 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” e) apakšpunktu

**VALODAS PRASMES NOVĒRTĒŠANAS ORGANIZĀCIJU PIEŅEMAMĪBAS KRITĒRIJI**

a) Ja valodas novērtēšanas organizācija nodrošina arī valodu mācības, šīm darbības jomām jābūt skaidri un dokumentēti nodalītām.

b) Valodu novērtēšanas organizācijai ir jāpieņem darbā pietiekams skaits kvalificētu sarunu partneru un valodas prasmes vērtētāju, lai organizētu testus.

c) Novērtēšanas dokumentācijā jāiekļauj vismaz šāda informācija:

1. novērtēšanas mērķi;

2. novērtēšanas plānojums, laika grafiks, izmantotās tehnoloģijas, novērtējuma paraugi, balss paraugi;

3. vērtēšanas kritēriji un standarti (vismaz attiecībā uz lietotāja, paaugstināto un eksperta līmeni, kas minēts vērtējuma tabulā, kura iekļauta AMC1 par ADR.OPS.B.029. punkta b) apakšpunktu);

4. dokumentācija, kas apliecina novērtējuma spēkā esamību, atbilstību un ticamību lietotāja, paaugstinātajam un ekspertu līmenim;

5. procedūras, lai nodrošinātu, ka valodas prasmes novērtēšana ir standartizēta organizācijā un visās lidlauka organizācijās;

6. novērtēšanas procedūras un pienākumi:

i) individuālā novērtējuma sagatavošana;

ii) administrēšana – atrašanās vieta(-as), identitātes pārbaude un uzraudzība, novērtēšanas disciplīna, konfidencialitāte/drošība;

iii) paziņojumi un dokumentācija, kas iesniegta lidlauka ekspluatantam vai pretendentam, tostarp sertifikāta paraugs, un

iv) dokumentācijas un ierakstu saglabāšana.

d) Novērtēšanas dokumenti un reģistri jāglabā laika posmā, ko noteikusi kompetentā iestāde, un pēc pieprasījuma jādara pieejami kompetentajai iestādei.

## GM1 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” e) apakšpunktu

**VALODAS PRASMES NOVĒRTĒŠANA**

Novērtēšanas mērķis ir noteikt personas spēju runāt un saprast radiotelefonijas sakaros izmantoto(-ās) valodu(-as).

a) Novērtēšana ietver:

1. tikai balss situācijas vai klātienes situācijas;

2. ierastus, konkrētus un ar darba pienākumiem saistītus tematus transportlīdzekļu vadītājiem.

b) Novērtēšanā nosaka pretendenta runāšanas un klausīšanās spējas. Nav pietiekami veikt tikai gramatikas zināšanu, lasīšanas un rakstīšanas novērtēšanu.

c) Novērtēšanā tiek noteikta pretendenta valodas prasme šādās jomās:

1. izruna:

i) pretendenta dzimtās valodas vai izloksnes ietekme uz izrunu, uzsvariem, ritmu un intonāciju;

ii) cik ievērojami tas apgrūtina teiktā saprotamību;

2. konstrukcija:

i) pretendenta spēja izmantot gan elementāras, gan sarežģītas gramatiskās konstrukcijas;

ii) pretendenta kļūdu ietekme uz teiktā jēgu;

3. vārdu krājums:

i) lietotā vārdu krājuma diapazons un lietošanas precizitāte;

ii) pretendenta spēja sekmīgi parafrāzēt teikto, ja viņa vārdu krājumā nav atbilstošu vārdu;

4. plūdenums:

i) ātrums;

ii) minstināšanās;

iii) iepriekš izmēģināta runa pretstatā spontānai runai;

iv) sarunas iezīmētāju un sasaišu izmantošana;

5. saprašana:

i) ierastu, konkrētu un ar darbu saistītu tematu saprašana;

ii) saskaroties ar lingvistisku vai situatīvu sarežģījumu vai neparedzētu notikumu attīstību;

6. saskarsme:

i) atbildes kvalitāte (atbilde ir tūlītēja, atbilstoša un izsmeļoša);

ii) spēja uzsākt un uzturēt sarunu:

A) par ierastiem, konkrētiem un ar darbu saistītiem tematiem;

B) saskaroties ar neparedzētu notikumu pavērsienu;

iii) spēja atrisināt šķietamus pārpratumus, lūdzot precizējumu, pārjautājot vai lūdzot skaidrojumu.

Pārbaudes materiālos izmantotajam akcentam vai akcentu varietātei ir jābūt pietiekami saprotamai starptautiskai lietotāju sabiedrībai.

## GM2 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” e) apakšpunktu

**VALODAS PRASMES VĒRTĒTĀJI**

a) Vēlamā novērtēšanas pieeja būtu izveidot novērtēšanas grupu, kurā ietilptu ekspluatācijas eksperts un valodas eksperts.

b) Valodas prasmes vērtētājiem ir jābūt sagatavotiem par valodas prasmes novērtēšanas prasībām un par novērtēšanas un sarunas uzturēšanas paņēmieniem.

## GM3 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” e) apakšpunktu

Papildu norādījumi par valodas prasmes novērtēšanu sniegti *ICAO* dok. Nr. 9835 “Rokasgrāmata par *ICAO* valodu prasmes prasību īstenošanu”.

## AMC1 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” f) apakšpunktu

**VALODAS MĀCĪBAS**

a) Valodas mācībās jāietver saziņa ar darba pienākumiem saistītā kontekstā, jo īpaši lai risinātu ārkārtas un avārijas situācijas un veiktu nestandarta saskaņošanu ar gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kolēģiem un citu tehnisko personālu.

b) Galvenā nozīme jāpiešķir spējai saprast dzirdēto, mutiskai saskarsmei un vārdu krājuma veidošanai.

## GM1 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” f) apakšpunktu

**VALODAS MĀCĪBAS**

Rutinēta valodas lietošana, izmantojot frazeoloģiju, standarta procedūras un ierobežotus sociālos kontaktus, nodrošina valodas lietošanu tikai ierobežotā pamatlīmenī, kas var nebūt pietiekams neparedzētu situāciju un ārkārtas situāciju risināšanai.

Laika gaitā valodas prasmes strauji pasliktinās; jo zemāks ir sākotnējais līmenis, jo pasliktināšanās ir straujāka, ja vien šī tendence netiek mazināta ar sistemātiskām stratēģijām un augstu motivāciju.

Ir dokumentāri apliecināts, ka personas valodas un saskarsmes prasme (pat ja persona runā dzimtajā valodā) strauji pasliktinās stresa apstākļos, tāpēc ir ieteicams piedalīties pieejamajās valodas mācībās.

## AMC1 par ADR.OPS.B.029. punkta “Valodu zināšanas” g) apakšpunktu

**DROŠĪBAS NOVĒRTĒJUMS, KAD NAV APLIECINĀTA ANGĻU VALODAS PRASME**

Pirms dalībvalsts pieņem oficiālu lēmumu nepieprasīt transportlīdzekļa vadītājiem angļu valodas prasmes apliecinājumu, jāveic drošības novērtējums, kas noteikts ADR.OR.B.029. punkta g) apakšpunktā.

Drošības novērtējums attiecībā uz ietekmi, ko rada angļu valodas prasmes neapliecināšana, ir jāveic neatkarīgi, objektīvi un vispusīgi, un tajā ir īpaši jāņem vērā:

a) kompetento iestāžu atzinums par lidlaukiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem dalībvalstī, tostarp attiecīgo pārraudzības pasākumu rezultāti attiecībā uz katru lidlauku;

b) lidlauka ekspluatantu un attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju atzinums, tostarp attiecīgo organizāciju veikto drošības novērtējumu rezultāti to vadības sistēmās attiecībā uz nesankcionētas nokļūšanas uz skrejceļa novēršanu;

c) katrā lidlaukā izveidotās vietējās skrejceļa drošības grupas atzinums;

d) katra attiecīgā lidlauka projekts un darbības nosacījumi, tostarp manevrēšanas teritorijā izmantoto frekvenču skaits;

e) katra lidlauka satiksmes struktūra (valsts nozīmes, starptautiskā), tostarp sezonālās maksimālās satiksmes plūsmas;

f) visi attiecīgie ziņojumi par notikumiem vismaz ES līmenī. Šajā saistībā ir jāapspriežas arī ar Eiropas Centrālo repozitoriju, kas minēts Regulas (ES) Nr. 376/2014 8. pantā.

Šis novērtējums ir jāpublisko un regulāri jāpārskata.

## AMC1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Zemes kustības vadības un kontroles sistēma” b) apakšpunktu

**STANDARTA MANEVRĒŠANAS MARŠRUTI**

a) Ja šādi maršruti ir izveidoti, tiem:

1. jānodrošina gaisa kuģa pārvietošana starp skrejceļiem, peroniem un apkopes zonām (ja atbilstīgi);

2. jābūt tiešiem, vienkāršiem un, ja praktiski iespējams, veidotiem tā, lai būtu novērsti konflikti ar cita gaisa kuģa vai transportlīdzekļu maršrutiem un lai tos būtu iespējams izmantot jebkādos laika apstākļos;

3. jābūt norādītiem ar apzīmējumiem, kas ir skaidri atšķirami no skrejceļu un gaisa satiksmes pakalpojumu maršrutu apzīmējumiem, un

4. jābūt pietiekamiem un piemērotiem lielākajam gaisa kuģim, kas tos varētu izmantot, ņemot vērā vismaz tā mijiedarbību ar lidlauka iekārtām, aeronavigācijas līdzekļiem, lidlauka virsmām, reaktīvā dzinēja strūklas ietekmi un cita gaisa kuģa ekspluatāciju.

b) Ja ir nodrošināti standarta manevrēšanas maršruti, informācijai par šādiem maršrutiem ir jābūt publicētai AIP un norādītai lidlauka kartēs vai zemes satiksmes kartē atkarībā no kustības zonas sarežģītības, pieejamajiem palīglīdzekļiem un iekārtām.

Ja maršrutā ietilpst manevrēšana starp dažādām atbildības zonām (piemēram, starp zonām, ko kontrolē gaisa satiksmes vadības dienesti, un perona pārvaldības dienesta zonām), pārejas punktiem ir jābūt norādītiem lidlauka kartē vai zemes satiksmes kartē.

## GM1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Zemes kustības vadības un kontroles sistēma” b) apakšpunktu

**STANDARTA MANEVRĒŠANAS MARŠRUTI**

Standarta manevrēšanas maršruti var būt nodrošināti, lai uzturētu vai paaugstinātu operāciju drošību, regularitāti un efektivitāti jo īpaši sliktas redzamības vai intensīvas satiksmes apstākļos, līdz minimumam samazinot vadības iesaistīšanos un no tās izrietošo radiotelefonijas sakaru apjomu un darba slodzi.

Tomēr, ņemot vērā, ka ne visi lidlauki:

a) apkalpo vienu un to pašu satiksmes līmeni vai ir ar vienu un to pašu satiksmes intensitāti;

b) tiek ekspluatēti atbilstoši vienam modelim vai vienādos redzamības apstākļos;

c) ir vienādi pēc izmēra, projekta un sarežģītības,

lidlauka ekspluatantam sadarbībā ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ir jāizvērtē nepieciešamība izveidot standarta manevrēšanas maršrutus. Šajā procesā ar lidlauka vietējās skrejceļa drošības darba grupas starpniecību var noskaidrot arī lidlauka lietotāju viedokli.

Papildu norādījumi par standarta manevrēšanas maršrutu izveidošanu ir sniegti *ICAO* dok. Nr. 9476 “Zemes kustības vadības un kontroles sistēmu (*SMGCS*) rokasgrāmata” 3. un 6. nodaļā.

## AMC1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Zemes kustības vadības un kontroles sistēma” c) apakšpunktu

**GAISA KUĢA TRANSPONDERA IZMANTOŠANA**

Transponderu ekspluatācijas procedūrās un atbilstīgajā informācijā, kas jānosūta aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējam publicēšanai AIP, jābūt noteiktiem:

— lidlauka posmiem un zonām, kuros ir jāizmanto transponders, kad gaisa kuģis atrodas lidlauka kustības zonā, un

— pasākumiem, lai novērstu viltus *ACAS* II sadursmes novēršanas norādes gaisa kuģiem lidlauka tuvumā.

Šāda informācija pēc saskaņošanas ar kompetento iestādi jāpublicē AIP vietējos lidlauka noteikumos. Līdz informācijas publicēšanai AIP lidlauka ekspluatants var papildus pieprasīt būtiskās informācijas pārraidīšanu, izmantojot vietējo informācijas automātiskās pārraidīšanas dienestu (*ATIS*).

## GM1 par ADR.OPS.B.031. punkta “Sakari” b) apakšpunktu

**SITUĀCIJAS APZINĀŠANĀS**

Svarīgi uzlabot to transportlīdzekļu vadītāju situācijas apzināšanos, kas darbojas manevrēšanas zonā, jo tā var ietekmēt arī gaisa satiksmes vadības dienestu personāla un gaisa kuģu apkalpes locekļu situācijas apzināšanos un lēmumu pieņemšanu. Situācijas apzināšanās tiek uzlabota, uzturot sakarus vienā frekvencē un valodā, kad vien tas ir iespējams.

## AMC1 par ADR.OPS.B.031. punkta “Sakari” b) apakšpunkta 4. daļu

**RADIOSAKARU ATTEICE**

a) Signāliem, kas jāizmanto radiosakaru atteices gadījumā starp gaisa satiksmes vadības dienestiem un transportlīdzekļiem vai gājējiem, kuriem atļauts darboties manevrēšanas teritorijā, ir jābūt tādai nozīmei, kāda minēta turpmāk.

|  |  |
| --- | --- |
| **GAISMAS SIGNĀLS NO GAISA SATIKSMES VADĪBAS DIENESTIEM** | **NOZĪME** |
| Mirgojošs zaļš | Atļauts šķērsot nosēšanās zonu vai uzbraukt uz manevrēšanas ceļa |
| Pastāvīgs sarkans | Stāt! |
| Mirgojošs sarkans | Jāizbrauc no nosēšanās zonas vai manevrēšanas ceļa un jāuzmanās no gaisa kuģa |
| Mirgojošs balts | Jāatbrīvo manevrēšanas teritorija saskaņā ar vietējiem norādījumiem |

b) Avārijas apstākļos vai gadījumā, ja netiek ievēroti a) punktā minētie signāli, turpmāk norādītais signāls tiks izmantots attiecībā uz skrejceļiem vai manevrēšanas ceļiem, kas aprīkoti ar uguņu sistēmu, un tam ir jābūt tādai nozīmei, kāda minēta turpmāk.

|  |  |
| --- | --- |
| **GAISMAS SIGNĀLS** | **NOZĪME** |
| Mirgojošas skrejceļa vai manevrēšanas ceļa ugunis | Atbrīvot skrejceļu un skatīties torņa sūtīto gaismas signālu |

c) Uzmanība jāpievērš tam, lai procedūrās būtu noteikta rīcība gadījumā, kad pastāvošo redzamības apstākļu dēļ transportlīdzekļa vadītājs vai gājējs, kuram atļauts darboties manevrēšanas zonā, nespēj saskatīt gaismas signālus.

d) Ja tiek panākta vienošanās ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju par citu/papildu sakaru līdzekļu (piemēram, mobilo tālruņu) izmantošanu radiosakaru līdzekļu atteices gadījumā, procedūrās jāietver arī nepieciešamā praktiskā informācija (piemēram, izmantojamie tālruņa numuri), kā arī saskaņoto risinājumu piemērošanas secība.

## AMC1 par ADR.OPS.B.033. punkta “Gājēju kontrole” a) apakšpunktu

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Procedūras, ko piemēro, lai novērstu to personu neatļautu piekļuvi kustības zonai un citām lidlauka ekspluatācijas zonām, kurām nav atļauts piekļūt šādām zonām, jāsaskaņo ar attiecīgo iestādi, kas atbild par drošību.

b) Ja pasažieru iekāpšana/izkāpšana notiek uz perona vai ja netiek izmantoti nekādi transportlīdzekļi viņu pārvešanai uz termināļa ēku vai no vienas stāvvietas uz otru, tad papildus nepieciešamībai nodrošināt, ka pasažieri vienmēr tiek pavadīti, procedūrās tostarp jāiekļauj pasākumi, ar ko nodrošina, ka:

1. pasažieri nepārvietojas zem gaisa kuģa spārniem vai zem degvielas izlaišanas atveres, vai tuvu tā gaisa kuģa propelleriem vai rotoriem, kurā viņi iekāpj vai no kura viņi izkāpj, vai kurš atrodas blakus esošā stāvvietā;

2. pasažieri turas atstatus no transportlīdzekļu satiksmes ap gaisa kuģi, elektrības kabeļiem, degvielas šļūtenēm un cita aprīkojuma;

3. pasažieri izmanto iepriekš noteiktus maršrutus, kad pārvietojas no perona/uz to vai šķērso peronu, un

4. pasažieri un citas personas, kas atrodas uz perona, ir pasargātas no dzinēja strūklas trieciena vai lejupejošas plūsmas, kamēr atrodas uz perona, tostarp ierobežojot gaisa kuģa dzinēja izmantošanu.

Atkarībā no perona konfigurācijas var izmantot arī fiziskas pārvietojamas barjeras, lai norādītu vēlamo maršrutu, kam sekot, un atvieglotu pasažieru kontroli un pārvietošanos uz perona. Kad šāds aprīkojums netiek izmantots, tam jābūt pienācīgi novietotam glabāšanas vietā, lai nodrošinātu, ka tas nekļūst par *FOD* avotu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.033. punkta “Gājēju kontrole” b) apakšpunktu

**DARBINIEKI, KAS DARBOJAS MANEVRĒŠANAS TERITORIJĀ**

a) Darbiniekiem, kam atļauts piekļūt manevrēšanas teritorijai, neizmantojot transportlīdzekli, jābūt nodrošinātiem vismaz ar individuālajiem aizsardzības līdzekļiem, piemērotām lidlauka kartēm, radio divvirzienu sakaru uzturēšanai atbilstošajā gaisa satiksmes vadības dienestu frekvencē (un ar citiem sakaru līdzekļiem, kā paredzēts radiosakaru atteices procedūrā – skat. AMC1 par ADR.OPS.B.031. punkta b) apakšpunkta 4. daļu) ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un citiem piemērotiem līdzekļiem, lai izpildītu savus darba pienākumus atbilstoši situācijai un vietējiem apstākļiem.

b) Procedūrās jānodrošina vismaz šāda informācija:

1. kuri darbinieki drīkst iekļūt manevrēšanas teritorijā un kādos nolūkos;

2. vietas, no kurām atļauts iekļūt manevrēšanas teritorijā;

3. diennakts laiks un minimālie redzamības apstākļi, kad šāda iekļūšana ir atļauta;

4. saziņa ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību pirms iekļūšanas manevrēšanas teritorijā un pēc tam;

5. saziņa ar attiecīgo lidlauka ekspluatanta struktūrvienību;

6. darbības, kas jāveic radiosakaru atteices gadījumā (skat. AMC1 par ADR.OPS.B.031. punkta b) apakšpunkta 4. daļu), un

7. priekšrocības tiesības starp transportlīdzekļiem, gājējiem un gaisa kuģiem.

c) Procedūrām jābūt saskaņotām ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību.

## AMC1 par ADR.OPS.B.035. punktu ir svītrots.

**AMC1 par ADR.OPS.B.035. punkta “Ekspluatācija ziemas apstākļos” a) apakšpunktu**

**LIDLAUKA SNIEGA PLĀNS**

Lidlauka sniega plānā jāatspoguļo tas, kā lidlauks ir pakļauts ziemas apstākļiem, un tajā jāiekļauj šāda informācija:

a) Sniega komitejas locekļi un persona, kas atbild par ekspluatāciju ziemā, ar pakļautības ķēdi un pienākumu sadalījumu;

b) saziņas paņēmieni starp lidlauka ekspluatācijas darbībām, gaisa satiksmes vadības dienestiem un *MET* nodrošinātāju;

c) aprīkojums, kas pieejams attīrīšanai no sniega un virsmas apstrādei. Tajā jāietilpst aprīkojumam, kas paredzēts sniega šķūrēšanai, slaucīšanai un pūšanai, kā arī materiālu uzklāšanai;

d) attīrāmo virsmu prioritārā secība un attīrīšanas vērtības tādam gaisa kuģim, kas izmanto lidlauku;

e) informācijas vākšana skrejceļa stāvokļa ziņojumam (*RCR*) un šīs informācijas izplatīšana;

f) izraudzītās sniega izgāšanas vai kušanas vietas;

g) trauksmes sistēma, lai nodrošinātu visu iesaistīto struktūrvienību pienācīgu brīdināšanu;

h) pieejamais personālsastāvs, tostarp aprīkojuma apkopes darbinieki, darbam maiņās un izsaukuma procedūras;

i) aprīkojuma izvietošana un piemērojamās taktiskās pieejas;

j) vispārējie principi, kas jāievēro, pieņemot lēmumu par skrejceļu slēgšanu, lai attīrītu tos no sniega, un vadības personāla iecelšana, kas pilnvarots pieņemt šādu lēmumu;

k) paņēmieni, ko var piemērot, lai novērtētu virsmas stāvokli un ziņotu par to, un

l) skrejceļa ekspluatācijas pārtraukšanas kritēriji.

## GM1 par ADR.OPS.B.035. punktu ir svītrots.

**AMC2 par ADR.OPS.B.035. punkta “Ekspluatācija ziemas apstākļos” a) apakšpunktu**

**PRIORITĀŠU NOTEIKŠANA**

Lidlauka ekspluatantam, apspriežoties ar gaisa satiksmes vadības dienestiem, glābšanas un ugunsdzēsības dienestiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, jānosaka prioritārā secība attiecībā uz kustības zonas attīrīšanu no sniega, šķīdoņa un ledus.

## AMC1 par ADR.OPS.B.035. punkta “Ekspluatācija ziemas apstākļos” a) apakšpunkta 1. daļu

**MATERIĀLU IZMANTOŠANA SEGUMA VIRSMU ATLEDOŠANAI/PRETAPLEDOŠANAS APSTRĀDEI**

a) Lidlauka ekspluatantam jāizmanto materiāli, lai noņemtu ledu un sarmu vai novērstu to veidošanos uz lidlauka segumiem vai lai uzlabotu skrejceļa virsmas saķeres raksturojumus, ja apstākļi liecina, ka to izmantošana varētu būt efektīva. Lietojot materiālus, jāievēro piesardzība, lai nepalielinātu slidenumu.

b) Kad lidlauka ekspluatants izmanto ķimikālijas ekspluatācijas virsmu attīrīšanai no sniega, šķīdoņa vai ledus, tam, ciktāl iespējams, jānovērš šo vielu kaitīgā iedarbība uz vidi, gaisa kuģiem vai segumiem.

## AMC1 par ADR.OPS.B.035. punkta “Ekspluatācija ziemas apstākļos” a) apakšpunkta 2. daļu

**KONTAMINANTU AIZVĀKŠANA**

Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:

a) skrejceļa seguma virsma tiek attīrīta no sniega, šķīdoņa un ledus iespējami ātri un pilnībā, lai samazinātu kontaminantu uzkrāšanos;

b) ekspluatētie manevrēšanas ceļi ir attīrīti no sniega, šķīdoņa un ledus, ciktāl tas nepieciešams, lai nodrošinātu gaisa kuģa manevrēšanu no ekspluatējamā skrejceļa un uz to, un

c) tās perona daļas, kuras paredzēts izmantot gaisa kuģiem, uztur attīrītas no sniega, šķīdoņa un ledus, ciktāl tas nepieciešams, lai gaisa kuģi varētu droši manevrēt vai, ja atbilstīgi, tikt vilkti vai stumti.

## GM1 par ADR.OPS.B.035. punkta “Ekspluatācija ziemas apstākļos” b) apakšpunkta 3. daļu

**INFORMĀCIJA PAR ORGANISKĀM SĀRMAINĀM SKREJCEĻA ATLEDOŠANAS/PRETAPLEDOŠANAS APSTRĀDES VIELĀM**

Ziemas ekspluatācijas laikā lidmašīnas oglekļa bremzes un vaļējie riteņi/nišas manevrēšanas, pacelšanās un nosēšanās laikā tiek pakļauti organisko bāzisko sāli saturošu skrejceļa atledošanas/pretapledošanas apstrādes vielu iedarbībai. Sniega un organisko bāzisko sāli saturošu skrejceļa atledošanas/pretapledošanas apstrādes vielu maisījums var sasalt uz šasijas un riteņa diska/nišas iekšpusē. Pēc šasijas ievilkšanas sasalušie šķīdoņa aplikumi sāk kust. Šķidrums ieplūst oglekļa bremzes serdē, kontaminējot oglekļa diskus. Organiskā bāziskā sāls klātbūtne rada katalītisku stāvokli, pazeminot oglekļa oksidācijas temperatūru, kas izraisa oglekļa disku materiāla strukturālu bojāšanos un samazina bremžu ekspluatācijas laiku un ilgtermiņa efektivitāti.

Ļoti svarīgi, lai gaisa kuģu ekspluatantiem būtu informācija par atledošanas/pretapledošanas apstrādes vielām, kas tiek izmantotas lidlaukos, uz kuriem un no kuriem tie lido, lai novērtētu šādu vielu iedarbību uz saviem gaisa kuģiem un atbilstoši koriģētu savu apkopes programmu.

Informācija *RCR* un AIP ir jāsniedz, izmantojot šādus saīsinājumus/vārdus:

a) “KAC” attiecībā uz kālija acetāta šķidrumiem;

b) “KFOR” attiecībā uz kālija formiāta šķidrumiem;

c) “GAC” attiecībā uz glicerīna acetāta šķidrumiem;

d) “NAFO” attiecībā uz nātrija formiāta cietvielām;

e) “NAAC” attiecībā uz nātrija acetāta cietvielām;

f) “EG” attiecībā uz etilēnglikola šķidrumiem;

g) “PG” attiecībā uz propilēnglikola šķidrumiem;

h) “UREA” un

i) “SAND”.

## AMC1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 1. daļas i) punktu

**SMILŠU VAI GRANTS IZMANTOŠANAS PROCEDŪRAS**

Kad lidlauka ekspluatants izmanto smiltis vai granti:

a) ja skrejceļš ir kontaminēts ar sablīvētu sniegu:

1. jāizmanto smiltis vai grants tādā daudzumā, kas ir piemērots vēlamā rezultāta sasniegšanai;

2. jāizmanto smiltis vai grants, kuras graudi izbirst caur 4,75 mm sietu, un

3. pēc iespējas jālikvidē visi nesavāktie kontaminanti;

b) ja skrejceļš ir kontaminēts ar ledu:

1. pēc iespējas jālikvidē visi nesavāktie kontaminanti;

2. jāizmanto smiltis vai grants tādā daudzumā, kas nodrošina vēlamo iedarbību; ja gaisa temperatūra ir stabila un virsmas temperatūra ir zemāka par ūdens sasalšanas temperatūru, jāapsver sasalušu smilšu vai grants izmantošana;

3. jāizmanto smiltis vai grants, kas izbirst caur 4,75 mm sietu;

c) jānodrošina, ka smiltis vai grants līdz izmantošanas brīdim saglabā atbilstību nepieciešamajām specifikācijām.

## GM1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 1. daļas i) punktu

**SMILŠU VAI GRANTS IZMANTOŠANAS PROCEDŪRAS**

Lietojuma deva ir atkarīga no vairākiem parametriem, tostarp no temperatūras, vēja ātruma, transportlīdzekļa ātruma, materiāla kvalitātes, ekspluatācijas nolietojuma un vietējās pieredzes. Jāapsver tas, cik liela lietojuma deva nepieciešama vēlamā rezultāta sasniegšanai. Ļoti maza lietojuma deva var zaudēt iedarbību pēc ļoti neliela ekspluatācijas darbību skaita vai pārbraukšanas ar slaucīšanas mašīnu, bet lielāka lietojuma deva var samazināt apstrādes efektivitāti.

Lai nodrošinātu, ka smiltis vai grants ekspluatācijas darbību laikā saskaras ar lidmašīnas riepām, virsmai jābūt attīrītai no jebkādiem nesavāktiem kontaminantiem. Praktiski smiltis vai grants ir redzama ekspluatācijas darbību laikā.

Lai nodrošinātu apstrādes efektivitāti, virsma jāattīra no viegliem nokrišņiem vai sniegvilkšņa.

Lai materiāls saglabātu atbilstību nepieciešamajai specifikācijai līdz tā izmantošanas brīdim, jāveic pasākumi, kas nodrošina, ka neviens svešķermenis netiek sajaukts ar smiltīm vai granti posmā no izcelsmes vietas līdz pat kaisīšanas transportlīdzeklim un ka glabāšana notiek piemērotā vidē, lai novērstu sasalušu gabalu veidošanos.

## AMC1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 1. daļas ii) punktu

**METOROLOĢISKIE RĀDĪTĀJI**

Lai nodrošinātu materiālu izmantošanas efektivitāti, lidlauka ekspluatantam jānosaka ierobežojumi un diapazoni, kad procedūras var piemērot, izmantojot šādus meteoroloģiskos rādītājus:

a) gaisa temperatūra;

b) virsmas temperatūra (ja pieejama);

c) rasas punkts un

d) vēja ātrums un virziens.

## GM1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 1. daļas iii) punktu

**NO VIRSMAS ATDALĪJUŠOS SMILŠU VAI GRANTS PĀRVALDĪBA**

Smilts vai grants pārpalikumi, kas ir atdalījušies no virsmas, var pasliktināt gaisa kuģa bremzēšanas raksturojumus un tikt ierauti dzinējos. Ja tiek izmantotas smiltis vai grants, ir svarīgi, ka lidlauka ekspluatants uzrauga situāciju un iespējami īsā laikā attīra ekspluatācijas virsmas no smiltīm vai grants, kas atdalījusies no virsmas. Smilšu vai grants pārpalikumus ir iespējams efektīvi aizvākt, izmantojot mehānisku slaucīšanu un pūšanu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 1. daļas iv) punktu

**SASNIEGTO REZULTĀTU NOVĒRTĒŠANA**

a) Procedūrās jānosaka ekspluatācijas mērķi īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem.

b) Ja lidlauka ekspluatants darbojas saskaņā ar prasībām, kas noteiktas attiecībā uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem, tam ir pastāvīgi jāuzrauga un jānovērtē sasniegtie rezultāti.

c) Ja materiālu izmantošanas laikā notiek atkāpes no ekspluatācijas mērķiem, lidlauka ekspluatantam jāveic ietekmes mazināšanas pasākumi, lai koriģētu sasniegtos rezultātus un, ja nepieciešams, informētu lidmašīnu ekspluatantus.

## GM1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 1. daļas iv) punktu

**SASNIEGTO REZULTĀTU NOVĒRTĒŠANA**

Ekspluatācijas mērķi ir saskaņoti ar nepieciešamību nodrošināt skrejceļa virsmu vismaz ar tādiem saķeres raksturojumiem, kas atbilst *RWYCC* 4. Tas varētu nozīmēt, ka jāizmanto materiāli (smiltis, grants vai ķīmikālijas) un jānovērtē, vai var izmantot sasaldētas smiltis.

Ja tiek konstatēts, ka apstrāde (sasaldētas smiltis vai cits paņēmiens) nav sniegusi vēlamo rezultātu (t. i., tādu, kas būtu līdzvērtīgs vismaz *RWYCC* 4), īpaši sagatavots ziemas skrejceļš tiek paziņots ar atbilstoši pazeminātu *RWYCC* un *RCR* brīvā teksta laukā tiek lietots vārds “DOWNGRADED”.

Atkarībā no faktiskajiem laika apstākļiem un satiksmes apstākļiem sasniegto rezultātu pastāvīgu uzraudzību un novērtēšanu var veikt tie paši darbinieki, kas izmanto aprīkojumu virsmas apstrādei, vai darbinieki, kas vada neatkarīgu transportlīdzekli, saziņā ar aprīkojuma lietotāju.

## AMC1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 2. daļu

**LIDMAŠĪNAS DATI**

Ar apstāšanās raksturojumiem saistītajiem lidmašīnas datiem jāatbilst šādām prasībām:

a) tie ietver katra lidojuma laikspiedolu un attiecas uz konkrēto skrejceļu;

b) tie satur visus parametrus, kas nepieciešami izraudzītajai analīzes metodei un reģistrēti ar atbilstošu regularitāti, un

c) tie sniedz iespēju atsevišķi aplūkot faktisko bremzēšanas efektivitāti.

Var izmantot informāciju par bremzēšanas efektivitāti, ko trešā persona noskaidrojusi no lidmašīnas datiem, ja šāda informācija ir pieejama un ja to ir iespējams saistīt ar konkrētu nosēšanos uz attiecīgā skrejceļa.

## GM1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 2. daļu

**LIDMAŠĪNAS DATU ANALĪZE**

Lidmašīnas tehnisko raksturojumu datu analīze, ko veic ar mērķi noskaidrot pieejamo bremzēšanas efektivitāti, parasti nozīmē kopējā berzes spēka nošķiršanu. Lidmašīnas praktiski pieredzēto *RWYCC* iespējams noteikt, nošķirot berzes koeficientu vai salīdzinot faktisko apstāšanās spēju ar spējas atskaites vērtību. Parasti tam nepieciešams ražotāja sagatavots lidmašīnas tehnisko raksturojumu tehniskais vai simulācijas modelis. Analīzi var veikt ar trešās personas starpniecību vai ar lidmašīnas ražotāja resursiem. Lidmašīnas ekspluatantam, kas plāno veikt ekspluatāciju uz īpaši sagatavota ziemas skrejceļa, ir jāvienojas par kārtību ar lidmašīnas ražotāju.

## AMC1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 3. daļu

**SPĒJAS NODROŠINĀT ATTIECĪGAJAM SKREJCEĻA STĀVOKĻA KODAM ATBILSTOŠU SKREJCEĻA VIRSMAS STĀVOKLI DEMONSTRĀCIJA**

Lai pierādītu spēju nodrošināt attiecīgajam *RWYCC* atbilstošu skrejceļa virsmas stāvokli, lidlauka ekspluatantam ar 95 % augstu statistisko ticamības līmeni jāpierāda, ka faktiskā bremzēšanas efektivitāte, kas norādīta lidmašīnas datos, konsekventi ir tāda pati, kā tā, kas paredzama saistībā ar paziņoto *RWYCC*, vai labāka par to.

## GM1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 3. daļu

**SPĒJAS NODROŠINĀT ATTIECĪGAJAM SKREJCEĻA STĀVOKĻA KODAM ATBILSTOŠU SKREJCEĻA VIRSMAS STĀVOKLI DEMONSTRĀCIJA**

Statistisko ticamības līmeni nosaka, analizējot datus, kas iegūti no lidmašīnu ekspluatantiem, un datus no lidlauka ekspluatantiem. Analīzi veic lidlauka ekspluatants.

Praktiski pieredzētais *RWYCC* tiek salīdzināts ar lidlauku ekspluatanta paziņoto *RWYCC*. Analīzi veic, lai aprēķinātu statistisko ticamības līmeni pie attiecīgā nosēšanās reižu skaita, kad tika uzskatīts, ka paziņotais *RWYCC* ir tāds pats kā praktiski pieredzētais *RWYCC* vai labāks pa to.

Lai iegūtu statistiski derīgus rezultātus, nosēšanos uz skrejceļa, kura virsma klāta ar ziemai raksturīgiem kontaminantiem un kurš sagatavots tā, lai nodrošinātu demonstrācijā izmantoto uzlaboto bremzēšanas efektivitāti, reprezentatīvajam skaitam jābūt iespējami lielam un ne mazākam par 30 reizēm.

## GM1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” b) apakšpunkta 4. daļu

**APKOPES PROGRAMMA**

a) Apkopes programmā ir jāiekļauj vismaz šāds aprīkojums:

1. smilšu kaisītāji, tostarp sildīšanas un iepriekšējas samitrināšanas aprīkojums, un

2. ķimikāliju izkliedētāji.

Apkopes programmā jāiekļauj regulāra materiālu izkliedētāju izplatīšanas ātruma un temperatūras mērījumu precizitātes pārbaude.

## AMC1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” c) apakšpunktu

**UZRAUDZĪBAS PROGRAMMA – IZPILDES RĀDĪTĀJI**

Lidlauka ekspluatantam jāveic šādas darbības:

a) izpildes rādītāju sistēmas izveide, lai sistemātiski uzraudzītu to procedūru efektivitāti, kas tiek piemērotas, lai nodrošinātu atbalstu ekspluatācijas darbībām uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem;

b) izpildes rādītāju ikmēneša reģistrācija ziemas sezonā attiecībā uz katru skrejceļu un to ikgadēja izskatīšana un

c) gada pārskata sagatavošana un publiskošana, iekļaujot tajā salīdzinājumu ar vismaz iepriekšējo 3 gadu izpildes rādītājiem.

## GM1 par ADR.OPS.B.036. punkta “Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem” c) apakšpunktu

**UZRAUDZĪBAS PROGRAMMA – IZPILDES RĀDĪTĀJI**

Lai uzraudzītu to, cik sekmīga ir skrejceļa virsmas stāvokļa pareiza novērtēšana un paziņošana, var izmantot šādus izpildes rādītājus:

a) nosēšanās reižu skaita paziņotajā *RWYCC* 4 proporcionālā attiecība pret kopējo nosēšanās reižu skaitu uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem. Rādītāja mērķis ir mērīt ekspluatācijas darbību biežumu uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem, kuros nav piemērota pazemināšana;

b) tādu nosēšanās reižu skaita proporcija, kuras identificētas atbilstoši a) punktam un kurās bremzēšanas efektivitāte, kas aprēķināta, pamatojoties uz lidmašīnas datiem, bija par vienu *RWYCC* zemāka nekā lidlauka ekspluatanta izdotajos *RCR*;

c) tādu nosēšanās reižu skaita proporcija, kuras identificētas atbilstoši a) punktam un kurās bremzēšanas efektivitāte, kas aprēķināta, pamatojoties uz lidmašīnas datiem, bija par diviem *RWYCC* zemāka nekā lidlauka ekspluatanta izdotajos *RCR*;

d) kustības reižu skaits pa kontaminētu skrejceļu (*RWYCC* 1–4) attiecībā pret kopējo kustības reižu skaitu. Šis skaits liecina par to, ka lidlauks ir bijis pakļauts ziemas apstākļu ietekmei. Informāciju par skrejceļa kontaminantiem var iegūt no *RCR*.

Rādītāji, kas minēti a), b) un c) punktā, sniedz informāciju par skrejceļa virsmas stāvokļa novērtējuma kvalitāti.

Izpildes rādītāji jāreģistrē katru mēnesi.

## AMC1 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” a) apakšpunktu (RMT.0704)

**SKREJCEĻA STĀVOKĻA NOVĒRTĒŠANAS TABULA (*RCAM*)**

Turpmāk ir sniegta *RCAM*, kas lidlauka ekspluatantam ir jāizmanto, lai noteiktu *RWYCC*.

|  |
| --- |
| **Skrejceļa stāvokļa novērtēšanas tabula (*RCAM*)** |
| **Novērtēšanas kritēriji** | **Pazemināšanas novērtēšanas kritēriji** |
| ***RWYCC*** | **Skrejceļa virsmas apraksts** | **Lidmašīnas palēninājuma vai virziena kontroles novērošana** | **Speciāls gaisa kuģa ziņojums par bremzēšanas efektivitāti uz skrejceļa** |
| 6 | SAUSS | – | – |
| 5 | * SARMA
* SLAPJŠ (Skrejceļa virsma ir redzami mitra vai to klāj ūdens ne vairāk kā 3 mm biezā slānī)

**Ne vairāk kā 3 mm biezā slānī:*** ŠĶĪDONIS
* SAUSS SNIEGS
* SLAPJŠ SNIEGS
 | Riteņa bremzēšanas spēkam ir normāls bremzēšanas palēninājums, UN pastāv normāla virziena kontrole | LABA |
| 4 | * ĪPAŠI SAGATAVOTS ZIEMAS SKREJCEĻŠ

**–15 °C un zemāka ārējā temperatūra*** SABLĪVĒTS SNIEGS
 | Bremzēšanas palēninājums VAI virziena kontrole ir vidēja, drīzāk laba | VIDĒJA, DRĪZĀK LABA |
| 3 | * SLIDENI SLAPJŠ
* SAUSS SNIEGS vai SLAPJŠ SNIEGS (jebkurš slāņa biezums) UZ SABLĪVĒTA SNIEGA

**Slāņa biezums pārsniedz 3 mm:*** SAUSS SNIEGS
* SLAPJŠ SNIEGS

**Ārējā gaisa temperatūra augstāka par –15 °C*** SABLĪVĒTS SNIEGS
 | Piemērotajam riteņa bremzēšanas spēkam ir ievērojami pasliktināts bremzēšanas palēninājums VAI ir ievērojami pasliktināta virziena kontrole | VIDĒJA |
| 2 | **Vairāk nekā 3 mm:*** STĀVOŠS ŪDENS
* ŠĶĪDONIS
 | Bremzēšanas palēninājums VAI virziena kontrole ir vidēja, drīzāk slikta | VIDĒJA, DRĪZĀK SLIKTA |
| 1 | * LEDUS
 | Piemērotajam riteņa bremzēšanas spēkam ir ievērojami pasliktināts bremzēšanas palēninājums VAI ir ievērojami pasliktināta virziena kontrole | SLIKTA |
| 0 | * SLAPJŠ LEDUS
* ŪDENS UZ SABLĪVĒTA SNIEGA
* SAUSS SNIEGS vai SLAPJŠ SNIEGS UZ LEDUS
 | Piemērotajam riteņa bremzēšanas spēkam ir minimāls bremzēšanas palēninājums vai pat šāda palēninājuma nav vispār VAI virziena kontrole ir nenoteikta | ĻOTI SLIKTA |

Lidlauki, kuros nekad nav sastopami sniega vai ledus apstākļi vai kuri nekad neziņo par šādiem apstākļiem, var izmantot vienkāršotu *RCAM* veidlapu, kas norādīta turpmāk.

|  |
| --- |
| **Skrejceļa stāvokļa novērtēšanas tabula (*RCAM*)** |
| **Novērtēšanas kritēriji** | **Pazemināšanas novērtēšanas kritēriji** |
| ***RWYCC*** | **Skrejceļa virsmas apraksts** |  |  |
| 6 | SAUSA | – | – |
| 5 | * SLAPJA (Skrejceļa virsma ir redzami mitra vai to klāj ūdens ne vairāk kā 3 mm biezā slānī)
 | Riteņa bremzēšanas spēkam ir normāls bremzēšanas palēninājums, UN pastāv normāla virziena kontrole | LABA |
| 4 |  | Bremzēšanas palēninājums VAI virziena kontrole ir vidēja, drīzāk laba | VIDĒJA, DRĪZĀK LABA |
| 3 | * SLIDENI SLAPJŠ
 | Piemērotajam riteņa bremzēšanas spēkam ir ievērojami pasliktināts bremzēšanas palēninājums VAI ir ievērojami pasliktināta virziena kontrole | VIDĒJA |
| 2 | **Vairāk nekā 3 mm:*** STĀVOŠS ŪDENS
 | Bremzēšanas palēninājums VAI virziena kontrole ir vidēja, drīzāk slikta | VIDĒJA, DRĪZĀK SLIKTA |
| 1 |  | Piemērotajam riteņa bremzēšanas spēkam ir ievērojami pasliktināts bremzēšanas palēninājums VAI ir ievērojami pasliktināta virziena kontrole | SLIKTA |
| 0 |  | Piemērotajam riteņa bremzēšanas spēkam ir minimāls bremzēšanas palēninājums vai pat šāda palēninājuma nav vispār VAI virziena kontrole ir nenoteikta | ĻOTI SLIKTA |

## GM1 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” a) apakšpunktu

**PIEEJAMIE LĪDZEKĻI, KO IZMANTO, LAI NOTEIKTU *RWYCC***

a) *RWYCC* noteikšanas pamatmetode ir kustības zonas vizuālā pārbaude, lai novērtētu virsmas stāvokli. Tomēr vispārējam novērtējumam ir plašāks tvērums. Lai nodrošinātu drošu lidojumu veikšanu, būtiski ir nepārtraukti uzraudzīt situācijas attīstību un pastāvošos laika apstākļus. Citi aspekti, kas jāņem vērā novērtēšanas rezultātos, ir ārējā gaisa temperatūra, virsmas temperatūra, rasas punkts, vēja ātrums un virziens, virsmas apstrādes iedarbība, pārbaudes transportlīdzekļa vadība un palēninājums, speciālie gaisa kuģa ziņojumi par bremzēšanas efektivitāti, saķeres mērierīču rādījumi, laika apstākļu prognoze utt. Šo faktoru mijiedarbības dēļ nav iespējams precīzi noteikt metodi attiecībā uz to, kā šie faktori ietekmē paziņojamo *RWYCC*.

b) *RCAM* atvieglo skrejceļa virsmas stāvokļa klasifikāciju, atspoguļojot tā ietekmi uz lidmašīnas bremzēšanas raksturojumiem un šim nolūkam izmantojot kritēriju kopumu, kas identificēti un kvantitatīvi noteikti, pamatojoties uz labākajām nozares zināšanām, īpašiem pārbaudes lidojumiem un ekspluatācijas pieredzi. Robežvērtības, pie kurām kritērijs maina virsmas stāvokļa klasifikāciju, ir pietiekami piesardzīgas, bet ne pārlieku pesimistiskas.

c) Turpmāk ir izklāstīts tas, kādēļ *RCAM* ir noteikti šādi primārie klasifikācijas kritēriji un kāpēc lidlauku darbiniekiem ir svarīgi uzraudzīt apstākļus un precīzi ziņot par tiem tad, ja ekspluatācija notiek tuvu katra *RWYCC* robežām.

1. Kontaminantu procentuālais pārklājums katrā skrejceļa trešdaļā

Skrejceļu uzskata par kontaminētu, ja tā pārklājums vismaz vienā skrejceļa trešdaļā pārsniedz virsmas ceturto daļu. Svarīgi ņemt vērā, ka tad, ja tiek novērtēts, ka pārklājums ir mazāks par 25 procentiem katrā trešdaļā, gaisa kuģa apkalpe aprēķinos pieņems, ka skrejceļš ir sauss (vienmērīgi bez mitruma, ūdens un kontaminantiem). Ir pierādīts, ka šis pieņēmums par sausu skrejceļu nodrošina pozitīvu apstāšanās rezervi arī tādos apstākļos, kad kontaminantu pārklājums ir tieši zem ziņošanas robežvērtības, bet koncentrēts nevēlamākajā vietā.

2. Kontaminantu veids

Dažādi kontaminanti atšķirīgi iedarbojas uz kontaktlaukumu starp riepu un skrejceļa virsmu, kur tiek ģenerēts apstāšanās spēks. Jebkura biezuma ūdens plēve izraisa riepas daļēju (viskozā akvaplanēšana) vai pilnīgu (dinamiskā akvaplanēšana) atdalīšanos no virsmas. Jo mazāka ir virsma, jo mazāks ir saķeres spēks un jo mazāka ir pieejamā bremzēšana. Tāpēc maksimālais bremzēšanas spēks samazinās pie lielāka ātruma un ir atkarīgs no kontaminantu slāņa biezuma. Citiem šķidrajiem kontaminantiem ir līdzīga iedarbība. Cietie kontaminanti, piemēram, ledus vai sablīvēts sniegs, pilnībā un pie jebkura ātruma novērš kontaktu starp riepu un skrejceļa virsmu, faktiski veidojot jaunu virsmu, pa kuru ripo riepa. Apstādināšanas raksturojumu skaidru klasifikāciju var noteikt tikai attiecībā uz tiem kontaminantiem, kas ir uzskaitīti *RCAM*. Attiecībā uz citiem paziņojamiem kontaminantiem (eļļu, dubļiem, pelniem u. c.) skaidra klasifikācija nav iespējama lielās dažādības dēļ, kas pastāv lidmašīnu tehnisko raksturojumu jomā, vai tādēļ, ka nav pieejami pietiekami dati. Izņēmums ir gumijas kontaminanti, par kuriem ekspluatācijas dati liecina, ka apmierinošu tehnisko raksturojumu rezervi nodrošina *RWYCC* 3. Skrejceļa virsmas apstrāde ar smiltīm, granti vai ķimikālijām var būt ļoti efektīva vai kaitēt atkarībā no lietošanas apstākļiem, un attiecībā uz šādu apstrādi nevar izvirzīt nekādus pieņēmumus, neveicot pārbaudi un apstiprināšanu.

3. Kontaminantu slāņa biezums

Nozares pārstāvji pieņem, ka šķidru kontaminantu slāņa biezuma ietekmes uz lidmašīnas tehniskajiem raksturojumiem robežvērtība ir 3 mm. Zem šīs robežvērtības jebkura veida šķidru kontaminantu var noņemt no riepas/skrejceļa kontaktlaukuma, izmantojot piespiedu drenāžu vai iespiežot to virsmas makrotekstūrā, tādējādi nodrošinot saķeri starp riepu un virsmu, lai arī uz virsmas laukuma, kas ir mazāks par pilno nospieduma virsmas laukumu. Šā iemesla dēļ paredzams, ka kontaminantu slāņa biezums līdz 3 mm nodrošinās apstāšanās tehniskos raksturojumus, kas līdzinās apstāšanās tehniskajiem raksturojumiem uz slapja skrejceļa. Jāņem vērā, ka berzes spēkus samazinoša fiziskā ietekme parādās jau tad, ja plēve ir ļoti plāna, tāpēc tiek uzskatīts, ka bremzēšanas efektivitāte mitros apstākļos nav augstāka par bremzēšanas efektivitāti uz slapja skrejceļa. Lidlauka darbiniekiem jāapzinās, ka spēja radīt saķeri mitros apstākļos (vai tad, ja ir plāns šķidru kontaminantu slānis) ir ļoti atkarīga no skrejceļa virsmas īpašībām (saķeres raksturojumiem) un uz slikti drenētām, pulētām vai ar gumiju kontaminētām virsmām tā var būt mazāka, nekā parasti tiktu paredzēts. Virs 3 mm robežvērtības ietekme uz berzes spēku ir lielāka, tādēļ tad klasifikācija ir ar zemākiem *RWYCC*. Kontaminantu slānim pārsniedzot šo biezuma vērtību, atkarībā no šķidruma blīvuma sāk darboties papildu pretestības spēki, ko izraisa šķidruma izspiešana vai saspiešana un ietekme uz lidmašīnas korpusu. Šī minētā iedarbība ir atkarīga no šķidruma slāņa biezuma un ietekmē lidmašīnas spēju paātrināties, lai paceltos gaisā.

4. Virsmas vai gaisa temperatūra

Pašsaprotami, ka būtiskas izmaiņas virsmas apstākļos var notikt ļoti ātri, ja temperatūra ir tuvu sasalšanas temperatūrai. Virsmas temperatūrai ir būtiskāka nozīme saistībā ar attiecīgo fizisko ietekmi, un virsmas un gaisa temperatūra var būtiski atšķirties tādu iemeslu dēļ kā latentums un starojums. Tomēr informācija par virsmas temperatūru var nebūt viegli pieejama, un ir pieļaujams izmantot gaisa temperatūru kā kritēriju kontaminantu klasifikācijai. Robežvērtība sablīvētā sniega klasificēšanai ar *RWYCC* 4 (zem *OAT* –15 grādiem) vai ar *RWYCC* 3 (virs šīs temperatūras) ir pamatota ar vēsturisku Ziemeļamerikas ekspluatācijas praksi un var būt ļoti piesardzīga, tāpēc ir jāizmanto citi novērtēšanas līdzekļi, lai apstiprinātu šo klasifikāciju. Šādi novērtēšanas līdzekļi jāizvēlas, pamatojoties uz noteiktu loģisko pamatojumu, procedūrām un atbilstību pamatojošiem lidmašīnu datiem.

## GM2 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” a) apakšpunktu

Tiek uzskatīts, ka LEDUS ir neapstrādāts ledus, kas pārklāj skrejceļa makrotekstūru.

## AMC1 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” a) un b) apakšpunktu

**SKREJCEĻA STĀVOKĻA KODA NOTEIKŠANA**

a) Lidlauka ekspluatantam jāizpilda šādas prasības:

1. *RWYCC* 6 jāpiešķir, ja slapja vai ar kontaminantu pārklāta laukuma platība nepārsniedz 25 % no skrejceļa trešdaļas laukuma;

2. *RCR* situācijas apzināšanās sadaļas skaidri formulētajās piezīmēs jāapraksta slapjās vai ar kontaminantu pārklātās zonas atrašanās vieta, ja kontaminanta izkliede nav vienmērīga;

3. *RWYCC* jānosaka, pamatojoties uz to kontaminantu, ar kuru ir saistīta vislielākā varbūtība, ka tas ietekmēs lidmašīnas tehniskos raksturojumus, ja ir vairāki kontaminanti un kopējais pārklājums pārsniedz 25 procentus, bet neviens atsevišķs kontaminants nevienā skrejceļa trešdaļā nepārklāj vairāk par 25 procentiem;

4. nedrīkst paaugstināt piešķirtu *RWYCC* 5, 4, 3 vai 2 un

5. piešķirtu *RWYCC* 1 vai 0 nedrīkst paaugstināt virs *RWYCC* 3.

b) Lidlauka ekspluatants var paaugstināt piešķirtu *RWYCC* 1 vai 0, ja lēmuma pieņemšanai ir izmantoti visi pieejamie skrejceļa slidenuma novērtēšanas līdzekļi, tostarp pareizi lietotas un kalibrētas mērierīces, ja tādas ir pieejamas.

c) Kad tiek paaugstināts *RWYCC* 1 vai 0, lidlauka ekspluatantam paaugstinātā *RWYCC* pastāvēšanas laikā ir bieži jāveic skrejceļa virsmas novērtējums, lai pārliecinātos, ka skrejceļa virsmas stāvoklis nepasliktinās un nezaudē atbilstību piešķirtajam kodam.

d) Ja *RWYCC* paaugstināšanai izmanto smiltis vai citu skrejceļa apstrādi, lidlauka ekspluatantam ir bieži jāveic skrejceļa virsmas novērtējums, lai pārliecinātos par nepārtrauktu apstrādes efektivitāti.

e) Lidlauka ekspluatantam ir atbilstoši jāpazemina *RWYCC*, ņemot vērā visus pieejamos skrejceļa slidenuma novērtēšanas līdzekļus, tostarp speciālos gaisa kuģa ziņojumus.

f) Lidlauka ekspluatantam ir jāpazemina vai jāpaaugstina *RWYCC*, ja *RWYCC*, kas piešķirts sākotnēji saskaņā ar *RCAM*, neprecīzi atspoguļo pastāvošos apstākļus un ja to var pamatot ar citiem novērojumiem, pieredzi un vietējām zināšanām. Šādā gadījumā:

1. pēc vispārējā novērtējuma pabeigšanas *RWYCC* ir jāsamazina vai jāpaaugstina;

2. faktisko stāvokli atspoguļos skrejceļa virsmas kontaminanta apraksts un

3. *RCR* skaidri formulētu piebilžu sadaļā ir jāizmanto termini “UPGRADED” [paaugstināts] un “DOWNGRADED” [pazemināts].

## GM1 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” b) apakšpunktu

**VIENS UN VAIRĀKI KONTAMINANTI**

Turpmāk norādīts tas, kā nosaka *RWYCC* jebkurai skrejceļa trešdaļai, ja ir viens vai vairāki kontaminanti.

a) Ja skrejceļa trešdaļā ir viens kontaminants, šīs trešdaļas *RWYCC* nosaka, pamatojoties tieši uz šo kontaminantu *RCAM* tabulā un atbilstoši tam, kā norādīts turpmāk:

1. ja kontaminanta pārklājums attiecīgajā trešdaļā ir mazāks par 10 %, attiecībā uz šo trešdaļu ģenerē *RWYCC* 6 un nav jāpaziņo neviens kontaminants. Ja visās trešdaļās kontaminanta pārklājums ir mazāks par 10 procentiem, ziņojums nav jāģenerē vai

2. ja kontaminanta pārklājums šai trešdaļai ir lielāks vai vienāds ar 10 % un mazāks vai vienāds ar 25 %, attiecībā uz šo trešdaļu ģenerē *RWYCC* 6 un paziņo, ka kontaminanta pārklājums ir 25 %, vai

3. ja kontaminanta pārklājums šajā trešdaļā ir lielāks par 25 %, *RWYCC* šai trešdaļai nosaka, pamatojoties uz faktisko kontaminantu.



1. attēls. Viens kontaminants

b) Ja ir vairāki kontaminanti, kuru kopējais pārklājums pārsniedz 25 procentus, bet neviens kontaminants atsevišķi nenosedz vairāk par 25 procentiem nevienā skrejceļa trešdaļā, *RWYCC* nosaka, pamatojoties uz skrejceļa inspektora slēdzienu, ņemot vērā to, ar kādu kontaminantu lidmašīna, visticamāk, saskarsies, un tā iespējamo ietekmi uz lidmašīnas tehniskajiem raksturojumiem. taču ne vienmēr tas būtu visplašāk izplatītais piesārņotājs.

c) *RCAM* struktūrā kontaminanti ir klasificēti ailē “Skrejceļa virsmas apraksts” virzienā no augšas uz leju, un apakšā ir norādīti visslidenākie kontaminanti. Tomēr šī secība nav spēkā visos gadījumos, jo paredzēts, ka *RCAM* ir vērsta uz nosēšanos, un pacelšanās gadījumā šī secība varētu atšķirties, ņemot vērā pretestības spēkus, ko rada nesavākti kontaminanti.

## GM2 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” b) apakšpunktu

**PAZEMINĀŠANA UN PAAUGSTINĀŠANA**

a) *RCAM* sniedz iespēju veikt sākotnējo novērtējumu, pamatojoties uz kontaminantu, proti, kontaminanta veida, slāņa biezuma, pārklājuma un arī ārējās gaisa temperatūras, vizuālo novērošanu uz skrejceļa virsmas. Pazemināšana un paaugstināšana ir neatņemama novērtēšanas procesa daļa un būtiska nepieciešamo ziņojumu sagatavošanai par skrejceļa virsmas stāvokli.

b) Turpmāk minēti to aspektu piemēri, kas jāapsver, novērtējot skrejceļa slidenumu pazemināšanas procesā:

1. pastāvošie laika apstākļi:

i) stabila sasalšanas temperatūra;

ii) dinamiski apstākļi;

iii) intensīvi nokrišņi.

2. novērojumi;

3. mērījumi:

i) saķeres mērījumi;

ii) transportlīdzekļa vadāmība;

iii) paberzēšana ar zoli;

4. pieredze (vietējās zināšanas);

5. speciāli gaisa kuģa ziņojumi.

c) Ja nav iespējams pilnībā aizvākt kontaminantus, bet sākotnēji piešķirtais *RWYCC* neatspoguļo faktisko virsmas stāvokli, lidlauka darbinieki var piemērot paaugstināšanas procedūras. Paaugstināšana ir piemērojama tikai tad, ja sākotnējais *RWYCC* ir 0 vai 1. Paaugstināšana atļauta tikai līdz *RWYCC* 3.

d) Ja tiek paaugstināts *RWYCC* 0 un 1, jābūt pārliecinošiem pierādījumiem, kas liecina par augstāku *RWYCC*.

e) Ja paaugstināšanas nolūkā tiek izmantota saķeres mērierīce, jāgūst pārliecinoši pierādījumi. Lai paaugstinātu *RWYCC* 0 vai 1 uz augstāku *RWYCC*, kas nepārsniedz *RWYCC* 3, saķeres mērierīcei ir jāuzrāda saķere, kas atbilst saķerei uz slapja skrejceļa (*RWYCC* 5) vai labāka saķere.

## AMC1 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” c) apakšpunktu

**SPECIĀLU GAISA KUĢA ZIŅOJUMU IZMANTOŠANA**

a) Lidlauka ekspluatantam jāveic šādas darbības:

1. atkārtoti jānovērtē skrejceļa virsmas stāvoklis, ja ir paziņots *RWYCC* 2 vai labāks stāvoklis un ir saņemti divi secīgi speciālie gaisa kuģa ziņojumi par SLIKTU skrejceļa bremzēšanas efektivitāti, un

2. atkārtoti jānovērtē skrejceļa virsmas stāvoklis un jāapsver ekspluatācijas apturēšana uz minētā skrejceļa, ja viens pilots ir ziņojis par ĻOTI SLIKTU skrejceļa bremzēšanas efektivitāti.

b) Lidlauka ekspluatants var izmantot speciālu gaisa kuģa ziņojumu par skrejceļa bremzēšanas efektivitāti paaugstināšanai tikai tad, ja tas tiek izmantots kopā ar citu informāciju, kas liecina par labu paaugstināšanai.

## GM1 par ADR.OPS.B.037. punkta “Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana” c) apakšpunktu

**SPECIĀLU GAISA KUĢA ZIŅOJUMU IZMANTOŠANA**

Parasti speciālos gaisa kuģa ziņojumos tiek sniegti lidlauka darbiniekiem un citiem pilotiem paredzēti novērojumi, kas var apstiprināt uz zemes veikto novērtējumu par pasliktinātu bremzēšanas efektivitāti un/vai sānisko vadību nosēšanās izskrējiena laikā vai brīdināt par šādiem apstākļiem. Novērotā bremzēšanas efektivitāte ir atkarīga no gaisa kuģa tipa, gaisa kuģa svara, bremzēšanai izmantotā skrejceļa daļas un citiem faktoriem. Piloti izmantos terminu “GOOD” [labs], “GOOD TO MEDIUM” [vidējs, drīzāk labs], “MEDIUM” [vidējs], “MEDIUM TO POOR” [vidējs, drīzāk slikts], “POOR” [slikts] un “LESS THAN POOR” [ļoti slikts]. Saņemot speciālu gaisa kuģa ziņojumu, saņēmējam ir jāņem vērā, ka tas reti attiecas uz skrejceļu pilnā garumā un parasti attiecas tikai uz konkrētām skrejceļa virsmas daļām, kurās tika piemērota pietiekama riteņu bremzēšana, lai sasniegtu saķeres robežas. Tā kā speciālie gaisa kuģa ziņojumi ir subjektīvi un kontaminēti skrejceļi var atšķirīgi ietekmēt dažādu lidmašīnu tipu tehniskos raksturojumus, paziņotā bremzēšanas efektivitāte var nebūt tieši attiecināma uz citu lidmašīnu.

## AMC1 par ADR.OPS.B.065. punktu “Vizuālie līdzekļi un lidlauka elektrosistēmas”

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Lidlauka ekspluatantam ir jāizveido lidlauka virszemes uguņu uzraudzības sistēma, lai informētu gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju par gadījumiem, kad droša ekspluatācija vairs nav iespējama.

b) Lidlauka ekspluatantam ir jāizstrādā vizuālo līdzekļu ekspluatācijas procedūras un sadarbībā ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju arī procedūras, kas tiks īstenotas “STOP” līnijas uguņu neizmantojamības gadījumā. Procedūrām jāietver situācija, kad “STOP” līnijas ugunis nav iespējams izslēgt tehniskas problēmas dēļ, un izraudzītajos pasākumos nedrīkst vājināt principu, kas aizliedz šķērsot iedegtu “STOP” līnijas uguni.

c) Lidlauka ekspluatantam ir jāizstrādā procedūras, saskaņā ar kurām tiek nodrošināti un likvidēti pagaidu marķējumi, ugunis un zīmes.

## GM1 par ADR.OPS.B.065. punktu “Vizuālie līdzekļi un lidlauka elektrosistēmas”

**“STOP” LĪNIJAS UGUŅU NEIZMANTOJAMĪBA**

Ja “STOP” līnijas ugunis nav iespējams izslēgt tehniskas problēmas dēļ, tostarp var apsvērt šādus ārkārtas pasākumus:

a) fiziski atvienot attiecīgo iedegto “STOP” līnijas uguni no barošanas avota;

b) fiziski aizsegt iedegto “STOP” līnijas uguni un

c) izmantot citu maršrutu, līdz tiek salabota nepareizi funkcionējošā sistēma.

Ja īsteno a) vai b) apakšpunktu, var būt tā, ka jānodrošina manevru vadītājs vai “Sekojiet man!” transportlīdzeklis, kas pārvestu gaisa kuģi pāri “STOP” līnijas ugunij. Turklāt gadījumā, ja tiek īstenots b) apakšpunkts, īpaša uzmanība jāpievērš šā pasākuma pareizai īstenošanai, lai novērstu pārpratumus gaisa kuģa apkalpes locekļiem.

Jebkurā gadījumā piemērotie pasākumi nevājina principu, kas paredz aizliegumu šķērsot iedegtu “STOP” līnijas uguni, bet apkopes pasākumi jāveic iespējami drīz.

## AMC1 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

(..)

c) Par darbu apjomu, fizisko mērogu un laika posmu ir jāziņo attiecīgajām ieinteresētajām pusēm. Ja paredzams, ka šāds darbs ierobežos konkrēta skrejceļa izmantošanu, jāpiemēro papildu pasākumi drošības garantēšanai. Ja darbi rada nepieciešamību uz laiku mainīt deklarētās skrejceļa distances, deklarētās distances jāpārrēķina saskaņā ar noteiktu procedūru un pirms jauno deklarēto distanču ieviešanas attiecīgā informācija ir jāsniedz kompetentajai iestādei, gaisa satiksmes vadības dienestiem un aeronavigācijas informācijas pakalpojumu struktūrvienībai. Lidlauka ekspluatantam arī jāpieprasa attiecīgās informācijas pārraidīšana ar vietējās *ATIS* starpniecību.

(..)

## AMC2 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”

**SKREJCEĻA SEGUMA VIRSĒJIE SLĀŅI**

Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:

a) tad, ja pirms seguma virsmas pilnīgas atjaunošanas skrejceļš uz laiku jānodod ekspluatācijai, pagaidu rampas gareniskajam slīpumam, mērītam attiecībā pret pastāvošo skrejceļa virsmu vai iepriekšējo pārklājumu, jāatbilst šādām vērtībām:

1. 0,5 līdz 1,0 % attiecībā uz pārklājumiem, kuru biezums nepārsniedz 5 cm, un

2. ne vairāk par 0,5 % attiecībā uz pārklājumiem, kuru biezums pārsniedz 5 cm.

b) Skrejceļu pārklāj no viena skrejceļa gala līdz otram tā, lai, ievērojot skrejceļa lietojumu, lielākā daļa gaisa kuģu pārvietošanās notiktu lejup pa rampu.

c) Katrā darba sesijā skrejceļš tiek pārklāts visā platumā.

d) Pirms skrejceļa virsmas pārklājuma nodošanas pagaidu ekspluatācijai jānodrošina skrejceļa ass līnijas marķējums, kas atbilst piemērojamajām specifikācijām, kuras norādītas lidlauka sertifikācijas pamatā.

e) Visu pagaidu sliekšņu atrašanās vietas jāmarķē ar 3,6 m platu šķērssvītru.

## AMC4 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”

**SLĒGTI SKREJCEĻI UN MANEVRĒŠANAS CEĻI VAI TO DAĻAS**

Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka:

(..)

c) kad skrejceļš, manevrēšanas ceļš vai tā daļa ir slēgta un to šķērso izmantojams skrejceļš vai manevrēšanas ceļš, kas tiek izmantots nakts laikā, papildus marķējumiem, kas nozīmē “slēgts”, izmanto CS par ADR-DSN.R.870. punkta c) apakšpunktu noteiktās iecirkņa neizmantojamības ugunis, kuras jāizvieto šķērsām pāri ieejai slēgtajā zonā ar intervālu, kas nepārsniedz 3 m, un

d) slēgta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējums, kas noteikts CS par ADR-DSN.R.855. punkta c) apakšpunktu, vai tā daļa ir attēlota uz jauniem skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem, kuru būvniecība vēl nav pabeigta.

## GM6 par ADR.OPS.B.070. punktu “Drošība, ja lidlaukā notiek darbi”

**SLĒGTA SKREJCEĻA UN MANEVRĒŠANAS CEĻA MARĶĒJUMI – KONTRASTA TRŪKUMA NOVĒRŠANA**

a) Noteiktos apstākļos, piemēram, būvniecībā izmantotā materiāla krāsas dēļ, var būt nepietiekams kontrasts starp skrejceļa vai manevrēšanas ceļa virsmas krāsu un attiecīgā slēgta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējuma krāsu, pat ja marķējuma krāsa atbilst piemērojamām specifikācijām.

Tādēļ var rasties situācija, ka slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi nepilda savu funkciju. Lai novērstu kontrasta trūkumu, slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi jāapvelk ar atbilstošu melnas krāsas ietvaru.

b) Lidlaukos, kur lidojumus veic naktī, slēgtā skrejceļa vai manevrēšanas ceļa marķējumi jāveido, izmantojot atstarojošus materiālus, kas paredzēti to pamanāmības uzlabošanai. Norādījumi par atstarojošiem materiāliem ir sniegti *ICAO* dok. Nr. 9157 “Lidlauka projektēšanas rokasgrāmata” 4. daļā “Vizuālie līdzekļi”.

## AMC1 par ADR.OPS.B.075. punktu “Lidlauku aizsardzība”

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Atbilstīgi tam, kā noteikts sadarbībā ar kompetento iestādi, lidlauka ekspluatantam jāievieš procedūras, ar kurām tiek uzraudzītas šķēršļu, marķējumu un uguņu izmaiņas, kā arī izmaiņas, ko rada cilvēku darbības vai zemes izmantošana lidlaukā un zonās ap lidlauku. Uzraudzības apmēram, robežām, uzdevumiem un pienākumiem jābūt noteiktiem sadarbībā ar attiecīgajiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kompetento iestādi un citām attiecīgajām iestādēm, un jānodrošina redzamības līniju no izveidotā gaisa satiksmes vadības torņa, perona pārvaldības pakalpojumu struktūrvienības un *RFFS* stacijas(-u) novērošanas posteņa aizsardzība pret pastāvīgiem vai pagaidu šķēršļiem vai pasākumiem.

(..)

## AMC1 par ADR.OPS.B.080. punktu ir svītrots.

**GM1 par ADR.OPS.B.080. punktu ir svītrots.**

**AMC1 par ADR.OPS.B.080. punkta “Transportlīdzekļu un citu kustīgu objektu marķējums un apgaismojums” a) apakšpunktu**

**TRANSPORTLĪDZEKĻU MARĶĒŠANA**

a) Marķējamajiem transportlīdzekļiem jābūt nokrāsotiem turpmāk norādītajā krāsā vai uz tiem jābūt uzstādītiem turpmāk norādītajiem karodziņiem:

1. avārijas dienestu transportlīdzekļu marķēšanai ieteicams izmantot sarkanu vai dzeltenīgi zaļu krāsu, bet attiecībā uz dienesta transportlīdzekļiem – dzeltenu krāsu;

2. ja transportlīdzekļu marķēšanai izmanto karodziņus:

i) tiem jābūt uzstādītiem ap transportlīdzekli, uz transportlīdzekļa vai ap augstāko transportlīdzekļa malu. Karodziņi nedrīkst paaugstināt ar tiem marķētā transportlīdzekļa bīstamību;

ii) katrai malai ir jābūt vismaz 0,9 m garai un karodziņiem jābūt ar rūtainu rakstu, katra kvadrāta malai neesot īsākai par 0,3 m. Raksta krāsām ir jākontrastē gan savstarpēji, gan ar fonu, uz kā tās būs redzamas. Jāizmanto oranža un balta krāsa vai sarkana un balta krāsa, ja vien šīs krāsas nesaplūst ar fonu.

**TRANSPORTLĪDZEKĻU APGAISMOJUMS**

a) Jāizmanto šādas transportlīdzekļu ugunis:

1. uz transportlīdzekļiem ir jāizvieto C tipa zemas intensitātes šķēršļu ugunis;

2. uz avārijas vai drošības dienestu transportlīdzekļiem uzstādītajām C tipa zemas intensitātes šķēršļu ugunīm ir jābūt mirgojošām zilām ugunīm, bet tām, kas uzstādītas uz citiem transportlīdzekļiem, – mirgojošām dzeltenām ugunīm;

3. uz “Sekojiet man!” transportlīdzekļiem jābūt uzstādītām D tipa zemas intensitātes šķēršļu ugunīm.

b) C un D tipa zemas intensitātes šķēršļu ugunīm jāatbilst specifikācijām, kas noteiktas attiecīgi Q-1. tabulā, CS par ADR-DSN.U.930. punktu un CS-ADR-DSN U-1.A vai U-1.B tabulā.

## AMC2 par ADR.OPS.B.080. punkta “Transportlīdzekļu un citu kustīgu objektu marķējums un apgaismojums” a) apakšpunktu

**CITU TĀDU KUSTĪGU OBJEKTU MARĶĒŠANA, KAS NAV TRANSPORTLĪDZEKĻI**

a) Marķējamiem kustīgiem objektiem, kas nav transportlīdzekļi, jābūt nokrāsotiem turpmāk norādītajā krāsā vai uz tiem jābūt uzstādītiem turpmāk norādītajiem karodziņiem:

1. ja tie ir marķēti ar noteiktu krāsu, jāizmanto labi pamanāmas krāsas;

2. ja tie ir marķēti ar karodziņiem:

i) karodziņi ir jāizvieto ap objektu, uz tā vai ap tā augstāko malu. Karodziņi nedrīkst paaugstināt bīstamību, ko rada marķētais objekts, un

ii) katrai malai ir jābūt vismaz 0,9 m garai, un karodziņiem jābūt ar rūtainu rakstu, katra kvadrāta malai neesot īsākai par 0,3 m. Raksta krāsām ir jākontrastē gan savstarpēji, gan ar fonu, uz kā tās būs redzamas. Jāizmanto oranža un balta krāsa vai sarkana un balta krāsa, ja vien šīs krāsas nesaplūst ar fonu.

**CITU TĀDU KUSTĪGU OBJEKTU APGAISMOJUMS, KAS NAV TRANSPORTLĪDZEKĻI**

a) Kustīgi objekti, kas nav transportlīdzekļi, ir jāaprīko ar šādām ugunīm:

1. uz kustīgiem objektiem ir jāizvieto C tipa zemas intensitātes šķēršļu ugunis;

2. zemas intensitātes šķēršļu ugunīm uz ierobežotas mobilitātes objektiem, piemēram, uz pasažieru gaisa tiltiem, jābūt pastāvīga izstarojuma sarkanām šķēršļu ugunīm un vismaz jāatbilst A tipa zemas intensitātes šķēršļu uguņu specifikācijām, kas noteiktas CS-ADR-DSN Q-1. tabulā. Šķēršļu uguņu intensitātei jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu pamanāmību, ievērojot blakus esošo uguņu intensitāti un fona spilgtuma vispārējos līmeņus, uz kādiem šīs šķēršļu ugunis parasti būs aplūkojamas.

## GM1 par ADR.OPS.B.080. punkta “Transportlīdzekļu un citu kustīgu objektu marķējums un apgaismojums” a) apakšpunktu

**CITI TĀDI KUSTĪGI OBJEKTI, KAS NAV TRANSPORTLĪDZEKĻI**

Termins “kustīgi objekti” ietver visas kustīgas iekārtas, piemēram, pasažieru kāpnes, ģeneratorus un citas līdzīgas iekārtas, kas nav pašgājējas un kas ir nepieciešamas uz perona gaisa kuģa apkalpošanai uz zemes.

Tas ietver arī ierobežotas mobilitātes objektus, piemēram, pasažieru gaisa tiltus, kas piestiprināti pie termināļa ēkas.

Turklāt tas ietver arī visas citas kustīgas iekārtas, kas varbūt jāizmanto manevrēšanas teritorijā īpašām vajadzībām.

# C APAKŠDAĻA. LIDLAUKA APKOPE (ADR.OPS.C)

## AMC1 par ADR.OPS.C.005. punktu “Vispārēji noteikumi”

**TEHNISKĀS APKOPES PROGRAMMA**

a) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka apkopes programmā:

1. ir noteikti lidlauka objekti, sistēmas, iekārtas un aprīkojums, kam nepieciešama apkope;

2. ir sniegta informācija, kas nepieciešama programmas savlaicīgai un pareizai īstenošanai, tostarp šāda informācija:

i) veicamo pārbaužu/apskates veidi (piemēram, vizuālā pārbaude, iekārtu tīrīšana, iekārtu stabilitāte/koriģēšana, kalibrēšana utt.) katram objektam, sistēmai, iekārtai un aprīkojumam, ņemot vērā arī tādus faktorus kā to atrašanās vieta un dabas parādības;

ii) pārbaužu/apskates biežums katram objektam, sistēmai, iekārtai un aprīkojumam;

iii) darbarīki un aprīkojums, kas nepieciešams katram pārbaudes/apskates veidam, un

iv) regulāra detaļu nomaiņa, kas var būt nepieciešama saskaņā ar attiecīgā objekta, sistēmas, iekārtas un aprīkojuma ražotāja apkopes norādījumiem.

b) Lidlauka ekspluatantam jānodrošina, ka ir noteikti pasākumi koriģējošu apkopes darbību savlaicīgai īstenošanai. Šādos pasākumos jāietver apkopes vajadzības, kas ir:

1. noskaidrotas profilaktiskās apkopes darbību laikā vai

2. radušās citā laikā (piemēram, iekārtas darbības traucējumu vai atteices dēļ).

## GM1 par ADR.OPS.C.005. punktu “Vispārēji noteikumi”

**APKOPES PROGRAMMA**

Apkopes programmā ietilpst arī sakaru un trauksmes sistēmu, žogu un pieejas kontroles ierīču, perimetra ceļu un uguņu, pasažieru gaisa tiltu u. c. objektu apkope.

## AMC1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” a) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻU APKOPE – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Transportlīdzekļu apkopi drīkst veikt tikai lidlauka ekspluatants vai nolīgta organizācija. Katram transportlīdzeklim ir jābūt noteiktai atsevišķai apkopes programmai atbilstoši tā funkcijai un rādītājiem. Apkopes programmā jāņem vērā:

a) normatīvās prasības (piemēram, augstspiediena tvertņu, šļūteņu, tehniskās apskates sertifikātu sertifikācija);

b) ražotāja apkopes ieteikumi;

c) vietējie vides apstākļi (piemēram, karstums pretstatā aukstām ziemām);

d) nepieciešamība nodrošināt transportlīdzeklī uzstādīto ierīču (piemēram, radio, transponderu vai līdzvērtīgu sistēmu) funkcionālo izmantojamību un

e) regulāru ekspluatācijas pārbaužu rezultāti, ja atbilstīgi.

## AMC1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” a) apakšpunkta 1. daļu

**PROFILAKTISKĀ APKOPE**

a) Profilaktiskās apkopes programmā lidlauka ekspluatantam jānosaka elementi, kas jāpārbauda katru dienu pirms transportlīdzekļa ekspluatācijas. Pirms transportlīdzekļa ekspluatācijas katru dienu jāpārbauda vismaz šādi elementi:

1. darbības traucējumu/brīdinājuma rādījumi;

2. stūres rats;

3. uguņu sistēma;

4. bremžu sistēma;

5. sakaru sistēmas, tostarp, ja atbilstīgi, transponders (vai līdzvērtīga ierīce);

6. riepu stāvoklis;

7. ārējie spoguļi;

8. priekšējā stikla tīrītāji (ja atbilstīgi);

9. elementi, kam ir jābūt nostiprinātiem uz transportlīdzekļa;

10. noplūdes un

11. jauni ārēji transportlīdzekļa bojājumi.

b) Jāizveido atgriezeniskās saites mehānisms, lai nodrošinātu, ka visi konstatētie defekti tiek paziņoti struktūrvienībai, kas atbild par transportlīdzekļa apkopi.

## GM1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” a) apakšpunkta 2. daļu

Lidlauka ekspluatants, pamatojoties uz drošības apsvērumiem, visu savu pārējo transportlīdzekļu apkopes programmā var noteikt elementus, kas jāpārbauda katru dienu pirms to izmantošanas, un visus defektus, kas konstatēti šādu pārbaužu laikā, paziņot struktūrvienībai, kura atbild par transportlīdzekļa apkopi.

## AMC1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” b) apakšpunkta 1. daļu

**APKOPES PROCEDŪRAS –VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Jānosaka apkopes procedūras, lai standartizētu transportlīdzekļu apkopes veikšanu, un tajās jānosaka vismaz:

a) darbības, kas jāveic, lai nodrošinātu, ka tiek iespējami samazināta lidlauka dienestu (piemēram, *RFFS*) traucēšana;

b) apkopes pasākumu biežums;

c) darbības, kas jāveic saistībā ar katru apkopes pakalpojuma veidu (piemēram, vizuāla pārbaude, apskates, mērījumi utt.);

d) kārtība, kā ražotājs sniedz tehnisko atbalstu;

e) rezerves daļas, kas ir jāglabā uz vietas;

f) procedūras apkopes personāla drošības nodrošināšanai;

g) vides procedūras, tostarp atbilstošas nolietoto detaļu vai citu materiālu iznīcināšanas procedūras;

h) ekspluatācijas personāla un/vai apkopes personāla konstatēto defektu dokumentēšana un paziņošana.

## AMC1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” b) apakšpunkta 2. daļu

**APKOPES IESPĒJAS – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

Ja apkopes pakalpojumus un/vai iespējas nodrošina nolīgta organizācija (kas atrodas lidlaukā vai citviet), lidlauka ekspluatantam jābūt ieviestiem pasākumiem, ar ko nodrošina transportlīdzekļu savlaicīgu apkopi un tādējādi novērš lidlauka ekspluatācijas piespiedu pārtraukumus.

Neatkarīgi no izvēlētā risinājuma lidlauka ekspluatantam jānodrošina:

a) pienācīgas apkopes pasākumu veikšanas un rezerves daļu un citu materiālu glabāšanas iespējas;

b) apkopes pasākumiem nepieciešamie darba rīki un aprīkojums, jo īpaši attiecībā uz *RFFS* transportlīdzekļiem un ar tiem saistīto aprīkojumu;

c) apkopes dokumentācijas pieejamība un

d) atbilstošu un pienācīgu mācību nodrošināšana apkopes darbībās iesaistītajiem darbiniekiem.

## AMC1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” b) apakšpunkta 3. daļu

**APKOPES DOKUMENTĀCIJA**

Apkopes dokumentācijā jāsniedz vismaz šādi dati:

a) apkopes veids (profilaktiska/koriģējoša);

b) pārbaudītie/remontētie elementi;

c) apkopes datums (iebraukšanas darbnīcā / izbraukšanas no darbnīcas datums) un

d) tās personas vārds un uzvārds, kas veica pārbaudi/remontu.

## AMC1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” c) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻU APKOPE – CITAS ORGANIZĀCIJAS**

Lidlauka ekspluatantam jāizveido un jāīsteno pārbaudes programma un/vai kontroles mehānisms, kas nodrošina iespēju pārliecināties par to organizāciju atbilstību, kuras darbojas vai sniedz pakalpojumus lidlaukā.

Jāizveido atgriezeniskās saites mehānisms ar lidlauka struktūrvienību, kas atbild par transportlīdzekļu ekspluatācijas atļaušanu saskaņā ar ADR.OPS.B.026. punktu, lai tā varētu atbilstoši rīkoties.

## AMC2 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” c) apakšpunktu

**TRANSPORTLĪDZEKĻU APKOPE – CITAS ORGANIZĀCIJAS**

a) Katram transportlīdzeklim ir jābūt noteiktai atsevišķai apkopes programmai atbilstoši tā funkcijai un īpašībām. Apkopes programmā jāņem vērā:

1. piemērojamās normatīvās prasības;

2. ražotāja apkopes ieteikumi;

3. vietējie vides apstākļi (piemēram, karstums vai aukstas ziemas);

4. nepieciešamība nodrošināt transportlīdzeklī uzstādīto ierīču (piemēram, radio, transponderu) funkcionālo izmantojamību un

5. regulāras ekspluatācijas pārbaudes rezultāti, ja atbilstīgi.

b) Attiecībā uz apkopes procedūrām tajās jānosaka vismaz:

1. apkopes pakalpojumu biežums;

2. darbības, kas jāveic saistībā ar katru apkopes pakalpojuma veidu (piemēram, vizuālās pārbaudes, apskates utt.), un

3. vides aizsardzības procedūras, tostarp atbilstošas nolietoto detaļu un citu materiālu iznīcināšanas procedūras.

c) Profilaktisko apkopi veic saskaņā ar AMC2 par ADR.OPS.C.007. punkta a) apakšpunktu.

d) Dokumentēšanu veic saskaņā ar AMC1 par ADR.OPS.C.007. punkta b) apakšpunkta 3. daļu.

## GM1 par ADR.OPS.C.007. punkta “Transportlīdzekļu apkope ” d) apakšpunktu

**LIETOŠANAI NEDERĪGU TRANSPORTLĪDZEKĻU NETĪŠA IZMANTOŠANA**

Papildus pienākumam nodrošināt, ka lietošanai nederīgs transportlīdzeklis tiek izslēgts no ekspluatācijas, jāveic arī pasākumi, lai novērstu lietošanai nederīga transportlīdzekļa netīšu izmantošanu. Tostarp šādi pasākumi var būt brīdinājuma plāksnītes ievietošana transportlīdzeklī, lai informētu par to, ka transportlīdzeklis ir nederīgs lietošanai, un paņēmiena noteikšana šādas informācijas sniegšanai attiecīgajiem darbiniekiem, it īpaši nākamās maiņas darbiniekiem.

## AMC1 par ADR.OPS.C.010. punktu “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope”

**VISPĀRĒJI NOTEIKUMI**

a) Dubļu, putekļu, smilšu, eļļas un gumijas nosēdumi un cits piesārņojums jānotīra iespējami īsā laikā un iespējami pilnīgi, lai samazinātu piesārņojuma uzkrāšanos.

b) Manevrēšanas ceļi un peroni jāatbrīvo no piesārņojuma, ciktāl tas nepieciešams, lai nodrošinātu gaisa kuģa manevrēšanu no ekspluatējamā skrejceļa un uz to.

c) Drenāžas sistēmas un lietus ūdens savākšanas sistēmas periodiski jāpārbauda un, ja nepieciešams, jātīra un jāapkopj, lai nodrošinātu efektīvu ūdens noteci.

d) Skrejceļa seguma virsma ir jānovērtē būvniecības vai seguma atjaunošanas laikā, lai noteiktu, vai virsmas saķeres raksturojumi atbilst noteiktajiem projektēšanas mērķiem.

## GM1 par ADR.OPS.C.010. punkta “Segumi, cita zemes virsma un drenāža” b) apakšpunkta 1. daļu

(..)

## GM1 par ADR.OPS.C.010. punkta “Segumi, cita zemes virsma un drenāža” b) apakšpunkta 2. daļu

(..)

## AMC1 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 3. daļu

**APKOPES PLĀNOŠANA UN MINIMĀLIE STANDARTI**

a) Ja tam, lai apkopes nolūkā novērtētu skrejceļa virsmas stāvokli, izmanto saķeres mērierīces, apkopes plānošanai un minimālajiem saķeres līmeņiem jāatbilst turpmākajai tabulai.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 65 km/h | 95 km/h |
|  | Minimums | Apkopes plānošana | Minimums | Apkopes plānošana |
| *Airport Surface Friction Tester* virsmas saķeres mērītājs | 0,50 | 0,60 | 0,34 | 0,47 |
| *Dynatest Consulting Inc.**Dynatest* skrejceļa saķeres mērītājs | 0,50 | 0,60 | 0,41 | 0,54 |
| *Findlay, Irvine, Ltd**Griptester* saķeres mērierīce | 0,43 | 0,53 | 0,24 | 0,36 |
| *Halliday Technologies RT3* | 0,45 | 0,55 | 0,42 | 0,52 |
| *Moventor Oy Inc.*BV-11 skidometrs | 0,50 | 0,60 | 0,34 | 0,47 |
| *Mu Meter* skrejceļa saķeres mērierīce | 0,42 | 0,52 | 0,26 | 0,38 |
| *NAC* dinamiskais saķeres mērītājs | 0,42 | 0,52 | 0,28 | 0,38 |
| *Norsemeter RUNAR* (ekspluatēts ar nemainīgu 16 % slīdēšanu) | 0,45 | 0,52 | 0,32 | 0,42 |
| Automātiskā saķeres mērīšanas ierīce (*Instrument de Mesure Automatique de Glissance*) – *IMAG* | 0,30 | 0,40 | 0,20 | 0,30 |

1. tabula

b) Citas saķeres mērierīces var izmantot, ja tās ir saskaņotas vismaz ar vienu no iepriekšējā tabulā minētajām testēšanas ierīcēm.

c) Mērījumu rādījumi apkopes plānošanas līmenī vai zem tā nozīmē to, ka jāveic pilnīga skartās skrejceļa trešdaļas tekstūras, kontaminanta un drenāžas stāvokļa apsekošana.

d) Pilnīgā apsekošanā jāpārliecinās par to, ka skrejceļa virsma spēj radīt pietiekamu saķeri ar lidmašīnas riepu, lai nodrošinātu vēlamajai ekspluatācijai atbilstošu lidmašīnas apstāšanos un veiktspēju sānvējā uz slapja skrejceļa. To panāk, pārliecinoties, ka:

1. iedarbībai pakļautā tekstūra spēj ierobīt riepas gumiju un

2. ūdens tiek novadīts no skrejceļa seguma.

e) Lai sasniegtu d) apakšpunkta mērķus, virsmas saķeres raksturojumu pārbaudē jāpārliecinās vismaz par:

1. iedarbībai pakļautās mikrotekstūras pastāvēšanu, pieskaroties granulātam, ja nopulētā vai ar gumiju pārklātā virsma stiepjas 100 metrus lidmašīnu izmantotajā zonā;

2. maktotekstūras pastāvēšanu;

3. to, ka rievas, ja tādas pastāv, nav nosprostotas un atbilst to projektētajām robežvērtībām;

4. to, ka ūdens no porainās saķeres virsmas, ja tāda ir nodrošināta, tiek novadīts atbilstoši projektētajiem rādītājiem, un

5. to, ka slīpumi pārsniedz minimālās projekta specifikācijas.

## GM1 par ADR.OPS.C.010. punkta b) apakšpunkta 3. daļu aizstāj ar šādu redakciju:

**GM1 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 3. daļu**

**FIZISKO PARAMETRU UZRAUDZĪBA**

Turpmākajā tabulā aprakstīts, kā tiek uzraudzīti skrejceļa virsmas fiziskie parametri.

|  |  |
| --- | --- |
| Fiziskais parametrs | Kā notiek uzraudzība |
| Mikrotekstūra | Par mikrotekstūras pastāvēšanu pārliecinās, pieskaroties seguma virsmai. Ja tā šķiet gluda, pastāv mikrotekstūras trūkums, ko visbiežāk izraisa gumijas atliekas, kuras parasti ir vizuāli redzamas, vai pulēšana. Jebkurā gadījumā jānovērtē brīvās iedarbībai pakļautās mikrotekstūras apmērs. |
| Makrotekstūra | To var mērīt volumetriski vai ar profila mērīšanas paņēmienu un izteikt, izmantojot *ESDU* klasifikāciju. *ESDU* 15002 grupē skrejceļus piecās kategorijās, kas apzīmētas ar burtiem no “A” līdz “E”, visgludākos skrejceļus apzīmējot ar “A”, bet skrejceļus ar izteiktāko tekstūru – ar “E”. Šo klasifikāciju var izmantot, lai salīdzinātu attiecīgo skrejceļa tekstūru ar ieteicamo tekstūras dziļumu, kas ir 1,0 mm. |
| Drenāža | Slīpumi atbilst sertifikācijas specifikācijām. Ja slīpums ir mazāks par minimālajām vērtībām, tad lietusgāžu laikā uz skrejceļa var uzkrāties stāvošs ūdens. |
| Peļķu veidošanās | Vizuāli lietusgāžu laikā un pēc tām, skrejceļam nožūstot. |
| Risu veidošanās | Vizuāli lietusgāžu laikā un pēc tām. Risu veidošanās pakāpi var izmērīt, izmantojot taisnu latu. |
| Smiltis un veģetācija | Vizuāli lietusgāžu laikā un pēc tām. Parasti smilšu uzkrāšanos un veģetācijas izveidošanos gar skrejceļu līdz tādai pakāpei, kad tā sāk radīt bīstamību, ir iespējams novērst, veicot kārtējos apkopes pasākumus. |

## AMC1 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 4. daļu

**SKREJCEĻA VIRSMAS SAĶERES RAKSTUROJUMU PERIODISKA NOVĒRTĒŠANA**

Kad lidlauka ekspluatants izstrādā skrejceļa virsmas saķeres raksturojumu periodiskas novērtēšanas plānu, tam jāņem vērā reaktīvo gaisa kuģu kustību skaits uz katru skrejceļa galu, gaisa kuģa svars, skrejceļa virsmas tips un vecums, kā arī klimatiskie apstākļi.

## AMC2 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 4. daļu

**SKREJCEĻA VIRSMAS SAĶERES RAKSTUROJUMU ATTĪSTĪBAS TENDENČU UZRAUDZĪBA**

Lidlauka ekspluatantam jāuzrauga skrejceļa virsmas saķeres raksturojumu pasliktināšanās tendence, ko izraisa:

a) gumijas atliekas;

b) virsmas nopulēšana un

c) pavājināta drenāža.

## AMC3 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 4. daļu

**FUNKCIONĀLĀS SAĶERES NOVĒRTĒJUMI AR SAĶERES NEPĀRTRAUKTAS MĒRĪŠANAS IEKĀRTĀM**

Lidlauka ekspluatantam, veicot funkcionālās saķeres novērtējumu ar saķeres nepārtrauktas mērīšanas iekārtu:

a) saķeres novērtējumos, ko veic uz skrejceļiem ar 65 km/h lielu ātrumu, datu ierakstīšana jāsāk 150 m attālumā no skrejceļa sliekšņa gala, lai nodrošinātu pietiekamu distanci paātrinājumam, un jābeidz aptuveni 150 m attālumā no skrejceļa pretējā gala, lai nodrošinātu pietiekamu distanci transportlīdzekļa ātruma drošai samazināšanai;

b) saķeres novērtējumos, ko veic uz skrejceļiem ar 95 km/h lielu ātrumu, datu ierakstīšana jāsāk 300 m attālumā no skrejceļa sliekšņa gala, lai nodrošinātu pietiekamu distanci paātrinājumam, un jābeidz aptuveni 300 m attālumā no skrejceļa pretējā gala, lai nodrošinātu pietiekamu distanci transportlīdzekļa ātruma drošai samazināšanai;

c) jāveic apsekojumi tādā attālumā no skrejceļa ass līnijas, kas atbilst attālumam starp to lidmašīnu riteņiem, kuras pārvietojas pa šo skrejceļu.

Lidlauka izvietojuma vai citu apstākļu dēļ var nākties noteikt citas distances, lai nodrošinātu saķeres mērierīces operatora personisko drošību.

## AMC4 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 4. daļu

**SKREJCEĻA VIRSMAS SAĶERES RAKSTUROJUMU NOVĒRTĒŠANA, NEIZMANTOJOT SAĶERES MĒRIERĪCES**

a) Novērtējums jāveic visā seguma platumā un garumā, un tajā uzmanība jāpievērš:

1. slīpumiem;

2. tekstūrai un

3. drenāžai.

b) Jāapseko zona, kas izvietota simetriski abpus ass līnijai un atbilst distancei starp to lidmašīnu riteņiem, kas pārvietojas pa attiecīgo skrejceļu, īpašu uzmanību pievēršot šādiem aspektiem:

1. gumijas atliekām;

2. granulāta pulējumam un

3. iedarbībai pakļautās tekstūras apmēram.

## GM1 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 4. daļu

**TENDENČU UZRAUDZĪBAS PROGRAMMA**

a) Tendenču uzraudzības programmas mērķis ir nodrošināt, ka visa skrejceļa virsmas saķeres raksturojumi atbilst obligātajiem standartiem vai pārsniedz tos, lai nepieļautu, ka skrejceļš kļūst slideni slapjš.

b) Pasliktinājumu parasti izraisa gumijas atliekas, virsmas pulējums vai pavājināta drenāža. To var mazināt šādi:

1. gumijas atlieku uzkrāšanos var kontrolēt, izmantojot gumijas noņemšanas programmu;

2. virsmas pulēšanas tendenci var kontrolēt, uzraugot raupjuma samazināšanos un īstenojot tekstūras/virsmas atjaunošanas programmu;

3. drenāžas tendences var pārvaldīt, uzraugot izmaiņas drenāžas kanālu ģeometrijā un to nosprostošanu un īstenojot pārveidošanas programmu.

c) Jaunu skrejceļu izbūvē vai esošo skrejceļu virsmas atjaunošanā tādus virsmas saķeres raksturojumus, kas nodrošina labu bremzēšanas efektivitāti slapjos apstākļos, iespējams panākt, būvējot virsmas ar pietiekamu slīpumu un no granulāta, kas sastāv no drupinātas grants vai akmens šķembām, lai nodrošinātu raupju tekstūru. No jauna uzbūvēta skrejceļa vai atjaunotas skrejceļa virsmas saķeres raksturojumi nosaka normālo tendenču uzraudzības sākuma punktu, tomēr tendenču uzraudzību var sākt arī jebkurā brīdī seguma ekspluatācijas laikā.

d) Slēdziens par to, ka skrejceļš vai tā daļa ir slideni slapja, tiek iegūts, izmantojot dažādus atsevišķi vai kopā piemērotus paņēmienus. Turklāt standartam neatbilstošus skrejceļus vai to daļas var identificēt, izmantojot vairākkārtīgus lidmašīnas ekspluatantu ziņojumus, kas sagatavoti, pamatojoties uz gaisa kuģa apkalpes pieredzi vai analizējot lidmašīnas apstāšanās raksturojumus. Ja tiek saņemti šādi ziņojumi, tas liecina par to, ka virsmas saķeres raksturojumi, iespējams, ir ievērojami pasliktinājušies un nepieciešama tūlītēja koriģējoša darbība.

## GM2 par ADR.OPS.C.010 punkta “Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope” b) apakšpunkta 4. daļu

**SAĶERES NOVĒRTĒJUMI AR SAĶERES NEPĀRTRAUKTAS MĒRĪŠANAS IEKĀRTĀM**

a) Sānisko novietojumu uz skrejceļa saķeres mērījumu veikšanai nosaka, pamatojoties uz to gaisa kuģu tipu un/vai sastāvu, kuri pārvietojas pa šo skrejceļu:

1. uz skrejceļiem, kas apkalpo tikai gaisa kuģus ar šauru korpusu, saķeres mērījumus veic 3–5 m attālumā no skrejceļa ass līnijas;

2. uz skrejceļiem, kas apkalpo gaisa kuģus ar šauru korpusu un gaisa kuģus ar platu korpusu, saķeres mērījumus veic 3 m un 6 m attālumā no skrejceļa ass līnijas, lai noskaidrotu sliktāko stāvokli. Ja sliktākais stāvoklis tiek konsekventi konstatēts tikai uz vienas joslas, turpmākos mērījumus var veikt tikai uz šīs joslas. Tomēr jāņem vērā arī iespējamās turpmākās un/vai sezonālās izmaiņas gaisa kuģu sastāvā.

b) Mērījumi tiek veikti, izmantojot pašmitrinošu saķeres nepārtrauktas mērīšanas iekārtu uz sausas skrejceļa virsmas.

c) Salīdzināmu pašmitrinošu saķeres mērījumu interpretācija

1. Riepas un seguma kontaktlaukuma tekstūra tiešā saskarē ar gaisa kuģa riepām iespiežas gaisa kuģa riepas gumijā un rada horizontālus spēkus gaisa kuģa riepā un saķeri. Saķere ir gumijas mikrokustība virs tekstūras, kas ir ierobījusi gumiju. Šo mikrokustību dēvē par buksēšanu. Uz brīvi ritošas gaisa kuģa riepas nav relatīvas kustības starp gaisa kuģa riepu un segumu neatkarīgi no rites ātruma. Iedarbībai pakļautās tekstūras, tostarp gan mikrotekstūras, gan makrotekstūras, apmērs un kvalitāte nosaka seguma spēju radīt gaisa kuģa riepas slapjās saķeres raksturojumus.

2. Ja gaisa kuģa ritenis tiek bremzēts un gaisa kuģa riepai pieliktie horizontālie spēki ir lielāki par tiem, ko rada saķere, gaisa kuģa riepa sāk slīdēt.

3. Saķeres koeficients, ko var aprēķināt, ir dinamiskās saķeres koeficients. Dinamiskās saķeres koeficients ir zemāks par statiskās saķeres koeficientu (maksimālo riepas saķeri, ko ir iespējams sasniegt). Saistībā ar gaisa kuģa apstāšanās raksturojumiem tad, ja riepa sāk slīdēt, darbība kļūst par pasliktinātas saķeres darbību.

4. Galvenais apsvērums, kādēļ tiek izmantota pašmitrinoša saķeres nepārtrauktas mērīšanas iekārta ar piespiedu slīdi, ir atdarināt bremzētas gaisa kuģa riepas slīdēšanu pa slapju seguma virsmu. Tas ir vienkāršojums, jo gaisa kuģa riepas kontrolē pretslīdes sistēma un saķeres mērīšanas iekārtas darbojas ar nemainīgu slīdi.

5. Jāņem vērā, ka saķeres mērīšanas iekārtas vērtības netiek izmantotas virsmas stāvokļu noteikšanai un ziņošanai. Kopīgos nozares un valstu testos nav konstatēta ticama korelācija starp skrejceļa saķeres vērtībām un saistību ar lidmašīnas bremzēšanas raksturojumiem. Tomēr izmērītās vērtības var izmantot salīdzinošā veidā, lai apstiprinātu citu savākto uzmērījuma informāciju.

6. Izmērītais saķeres koeficients ir dinamiskās saķeres koeficients, kad virsmām ir jāatrodas relatīvā kustībā neatkarīgi no mērīšanas ātruma. Relatīvās kustības pakāpe ir atkarīga no izmantotās saķeres mērīšanas iekārtas.

7. Pilns uzmērījums tiek veikts vismaz ar 65 km/h un 95 km/h lielu ātrumu.

8. Izmērītā vērtība raksturo seguma kopējo tekstūru, kontaminantu un drenāžas spēju slīdošās riepas kontaktlaukumā ar segumu. Nav iespējams secināt par atsevišķiem rādītājiem, taču par noteiktām īpašībām var secināt no salīdzinošiem mērījumiem, izmantojot vienu un to pašu saķeres mērīšanas iekārtu uz tās pašas virsmas.

9. Izmērītās vērtības jāsalīdzina ar iepriekšējos uzmērījumos izmērītajām vērtībām, lai novērotu skrejceļa seguma tekstūras, kontaminanta un drenāžas īpašību attīstības tendences.

i) Tekstūra

A) Pie maza ātruma granulāta mikrotekstūra riepas un seguma kontaktlaukumā iespiežas ūdens plēvē, kas atlikusi starp segumu un gumiju. Tās ir īpašības, kas saistītas ar 65 km/h lielu ātrumu. Zemākas salīdzinošās vērtības pie maza ātruma liecina par samazinātu iedarbībai pakļauto mikrotekstūru un par mikrotekstūras pārklājumu (ar gumiju) un granulāta pulējumu.

B) Pie lielāka ātruma mikrotekstūra var neiespiesties atlikušajā ūdens plēvē. Palielinoties ātrumam, atlikušā ūdens plēve var kļūt biezāka un samazināt mikrotekstūras daudzumu, kura iespiežas ūdens plēvē. Ja mikrotekstūra nemaz neiespiežas ūdens plēvē, tad mikrotekstūra neietekmē gaisa kuģa riepas raksturojumus. Šādā gadījumā riepa sāk glisēt bez apstāšanās un virziena kontroles spējas. Tās ir īpašības, kas saistītas ar 95 km/h lielu ātrumu, un zemākas salīdzinošās vērtības norāda uz gumijas uzkrāšanās un pavājinātas drenāžas spējas apvienoto ietekmi.

C) Makrotekstūra nodrošina izplūdes kanālus lielākajai ūdens daļai un palielina seguma virsmas aizsardzību pret ūdens plēvju uzkrāšanos zem gaisa kuģa riepas. Zemākas salīdzinošās vērtības pie liela ātruma liecina par samazinātu makrotekstūru.

ii) Kontaminants

A) Visizplatītākais kontaminants, kas jāņem vērā, ir gumijas uzkrāšanās. Gumijas uzkrāšanās samazina iedarbībai pakļautās mikrotekstūras daudzumu un makrotekstūras aizpildīšanu, tādējādi samazina seguma drenāžas spēju riepas un seguma kontaktlaukumā. Skartās zonas ir iespējams viegli saskatīt.

B) Ja lidlauka ekspluatantam ir aizdomas par to, ka skrejceļam ir mikrotekstūras problēma, to ir iespējams noteikt ar tausti – seguma virsma līdzinās smilšpapīram. Tas attiecas gan uz gumijas uzkrāšanos, kad ir pārklāts granulāts, gan uz granulāta pulēšanu.

C) Informāciju par to, kā interpretēt salīdzinošos mērījumus, kas veikti gumijas uzkrāšanās zonās, skat. iepriekš *i) daļu “Tekstūra”*.

10. Drenāža

i) Lidmašīnas riepas piedalās drenāžā, novadot ūdeni caur gareniskajām rievām. Segums novada ūdeni caur savu makrotekstūru. Šāda drenāža var notikt visos virzienos, un porainas saķeres virsmas gadījumā ūdens tiek novadīts uz leju, caur pašu porainās saķeres virsmas slāni. Ja segums ir rievots šķērsvirzienā, tiek pastiprināta drenāža šķērsvirzienā. Zemākas salīdzinošās vērtības pie liela ātruma liecina par pavājinātu drenāžas spēju zem gaisa kuģa riepas un par samazinātu makrotekstūru.

ii) Jāņem vērā, ka salīdzinošajos mērījumos ar pašmitrinošām saķeres nepārtrauktas mērīšanas iekārtām netiks konstatēta tādu drenāžas defektu kā peļķu veidošanās un risu veidošanās ietekme. Tā kā pašmitrinošus nepārtrauktās saķeres mērījumus veic uz sausa skrejceļa, skrejceļam nebūs ne appludinātu daļu, ne arī grambās tekoša ūdens, pat ja skrejceļam būs šādi defekti.

## AMC1 par ADR.OPS.C.015. punktu ir svītrots.

**AMC1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” a) un f) apakšpunktu**

**ELEKTROSISTĒMAS**

a) Lidlauka elektrosistēmu atsevišķo elementu kārtējās apkopes grafikiem jābūt noteiktiem, pamatojoties uz ražotāja norādījumiem, kas koriģēti atbilstoši lidlauka ekspluatanta pieredzei attiecībā uz darbības traucējumu biežumu.

b) Apkopes programmā jāietver vismaz:

1. laukā esošie strāvas kabeļi un sadalītāji;

2. transformatori un regulatori;

3. transformatoru stacijas energoapgādes nodrošināšanai;

4. releju un slēdžu skapji;

5. vadības kabeļi, uzraudzības vienības un vadības pultis;

6. rezerves energoapgāde un

7. stacionāra zemes energoapgāde gaisa kuģim,

un tajā jānosaka plānoto apkopes pasākumu biežums un elementi, kas ir jāpārbauda katrā pārbaudē.

c) Lidlauka ekspluatantam jāizstrādā pārbaudes lapas, kas jāizmanto plānotajos apkopes pasākumos.

d) Attiecīgajās procedūrās jānosaka katras zonas apkopes pasākumi, tostarp šo pasākumu īstenošanas kārtība.

## GM1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” a) un f) apakšpunktu

**ELEKTROSISTĒMAS**

Aeronavigācijas aprīkojuma un iekārtu funkcionālā izmantojamība un uzticamība ir priekšnoteikums gaisa kuģu drošai ekspluatācijai lidlauka teritorijā, kā arī gaisa transporta sistēmas vienmērībai un efektivitātei.

Nepieciešamo iekārtu un aprīkojuma funkcionālo izmantojamību ir iespējams panākt tikai tad, ja ir nodrošināta pastāvīga energoapgāde.

Tādēļ lidlauka aprīkojumam un iekārtām, kas nodrošina primārās enerģijas sadali, un aprīkojumam, kas nodrošina sekundāro energoapgādi, ja tāda kļūst vajadzīga, ir nepieciešami regulāri apkopes pasākumi.

Īpaša uzmanība jāpievērš gadījumiem, kad ir izveidots starpsavienojums starp dažādu lidlauka komponentu elektrosistēmām (piemēram, termināļa ēka ar uguņu sistēmām utt.).

Papildu norādījumi par šo jautājumu ir sniegti *ICAO* dok. Nr. 9137 “Lidostas pakalpojumu rokasgrāmata” 9. daļas 3. nodaļā “Lidostas apkopes pasākumi”.

## GM2 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” a) un f) apakšpunktu

**ELEKTROSISTĒMAS**

Uz elektrosistēmām un to daļām var attiecināt arī noteiktas prasības (piemēram, valsts prasības), kas regulē elementus vai aspektus, kuri neietilpst Regulas (ES) Nr. 139/2014 darbības jomā. Šādas prasības jāņem vērā, kad tiek noteikta apkopes programma.

## GM1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” b) apakšpunktu

**UGUŅU SISTĒMAS – MINIMĀLAIS PIEĻAUJAMAIS EKSPLUATĀCIJAS KĀRTĪBĀ ESOŠU UGUŅU PROCENTUĀLAIS DAUDZUMS**

Turpmāk 1. tabulā ir norādīts minimālais pieļaujamais ekspluatācijas kārtībā esošu uguņu procentuālais daudzums.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Uguns tips | CAT II/III pieeja | CAT I pieeja | *RVR*<550 m pacelšanās | *RVR*>550 m pacelšanās |
| Pieejas iekšējie 450 m | 95 % | 85 % | – | – |
| Pieejas ārējie 450 m | 85 % | 85 % | – | – |
| Skrejceļa slieksnis | 95 % | 85 % | – | – |
| Skrejceļa ass līnija | 95 % | 85 % | 95 % | 85 % |
| Skrejceļa mala | 95 % | 85 % | 95 % | 85 % |
| Skrejceļa gals | 75 % | 85 % | 75 % | 85 % |
| Zemskares zona | 90 % | (85 %)a | – | – |
| *a) piezīme. Ja ir pieejamas zemskares zonas ugunis.**b) piezīme. Tabulā norādītas tikai tās uguņu sistēmas, kam prasībās ir noteiktas procentuālās vērtības.* |

1. tabula. Minimālais pieļaujamais ekspluatācijas kārtībā esošu uguņu procentuālais daudzums

## GM2 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” b) apakšpunktu

***LED* UGUNIS – APKOPES PROGRAMMA – APLEDOJUMA UN SNIGŠANAS APSTĀKĻI**

a) Gaismas diožu (*LED*) sniegtais enerģijas ietaupījums galvenokārt ir saistīts ar to, ka tās nerada kvēlspuldzēm raksturīgo infrasarkano atstaroto siltuma signālu.

Tāpēc tad, ja tādu lidlauku ekspluatanti, kuros ir sastopams ledus vai sniegs, ir paredzējuši, ka atstarotā siltuma signāls kausēs šo ledu vai sniegu, tiem ir jāizvērtē, vai šādos apstākļos ir nepieciešams grozīts apkopes grafiks, vai arī jāizvērtē, vai no ekspluatācijas ērtības viedokļa nebūtu vērts uzstādīt *LED* gaismekļus ar sildelementiem. Ražotāji savus *LED* uguņu blokus var aprīkot ar sildītāju, ko dažkārt dēvē par “arktisko komplektāciju”. Sildītāja nepieciešamība ir atkarīga no atrašanās vietas un laika apstākļiem, kādiem šis sildītājs ir pakļauts. Dažos gadījumos zemā darba temperatūra ir priekšrocība, jo sniegvilksnis nekūst un nepieķeras gaismekļa lēcai. Iespējams, *LED PAPI* būs nepieciešams kāds lēcas sildītājs neatkarīgi no atrašanās vietas, lai novērstu kondensāciju/apledojumu.

b) Lai gan noteiktos apstākļos *LED* ekspluatācijas laiks var ilgt tūkstošiem stundu, tomēr gan pašas *LED*, gan arī, kas ir vēl svarīgāk, pārējā gaismekļa, tostarp elektronikas, ekspluatācijas laiks ir atkarīgs no sistēmas integrācijas un faktiskajiem apstākļiem, kādos šis gaismeklis tiek izmantots. Lietošanas apstākļi, kas varētu ietekmēt gaismekļa izturību, galvenokārt ir darba temperatūra, ieslēgšanas-izslēgšanas cikla shēmas un mitrums. Tā kā *LED* nav kvēldiegu, kas plīst vai bojājas, normālos ekspluatācijas apstākļos tās darbojas ilgu laiku. Tomēr laika gaitā samazinās to izstarotā gaisma un mainās gaismas krāsa, un augstākā darba temperatūrā nolietošanās notiek straujāk. Praksē tas nozīmē to, ka kādā brīdī gaismas intensitātes zuduma vai krāsas maiņas dēļ *LED* avots var zaudēt atbilstību konkrētā lietojuma vai mērķa specifikācijām; lai arī tehniskā ziņā *LED* var darboties, tās vairs netiks uzskatītas par izmantojamām.

Tāpēc ilgais *LED* ekspluatācijas laiks salīdzinājumā ar kvēlspuldzi var nebūt pietiekams pamatojums “uzstādīt un aizmirst” pieejai. Nepieciešama profilaktiskas apkopes sistēma, jo *LED* uguns mēdz sabojāties. Turklāt ir citi faktori, kas var pasliktināt darbību, piemēram, kontaminanti uz segumā iebūvētu gaismekļu lēcām.

## GM3 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” b) apakšpunktu

**UGUŅU SISTĒMAS – IZMANTOJAMĪBAS LĪMEŅI**

Izmantojamības līmeņi ir paredzēti, lai noteiktu sasniedzamos apkopes rādītājus.

Attiecībā uz baretēm, gaismas horizontu un skrejceļa malu ugunīm ugunis ir uzskatāmas par novietotām blakus viena otrai, ja tās ir izvietotas secīgi un:

1. sāniski vienā baretē vai gaismas horizontā vai

2. gareniski vienā malas uguņu vai barešu rindā.

Attiecībā uz baretēm un gaismas horizontu vadības informācija netiek zaudēta arī tad, ja nedarbojas divas blakus novietotas ugunis.

Papildu norādījumi par profilaktiskas apkopes programmas izstrādāšanu ir sniegti *ICAO* dok. Nr. 9137 “Lidostas pakalpojumu rokasgrāmata” 9. daļas 2. nodaļā “Lidostas apkopes pasākumi”.

## GM1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” b) un c) apakšpunktu

**LIETOŠANAI NEDERĪGAS UGUNIS**

CS par ADR-DSN.U.940. punktu “Zemes aeronavigācijas uguņu raksturojumi” ir noteikti rādītāji, ar ko nosaka atsevišķu uguņu neizmantojamību.

Tomēr lidlauka ekspluatantam jāapsver iespēja apkopes programmā noteikt divus intensitātes līmeņus atsevišķām ugunīm, proti, apkopes līmeni un neizmantojamības līmeni.

Apkopes līmenis brīdina apkopes darbiniekus par to, ka uguņu bloka izstarotās gaismas intensitātes vērtība sāk ievērojami atpalikt no nepieciešamās vērtības. Šis līmenis vienmēr ir virs 50 procentiem no noteiktās intensitātes, kas ir līmenis, kad uguns tiek klasificēta kā tāda, kas atrodas ārpus specifikācijas pielaides, tāpēc no ekspluatācijas viedokļa ir uzskatāma par nederīgu. Kad izstarotā gaisma sasniedz apkopes līmeni, var ieplānot korektīvus pasākumus. Tādējādi tiek novērsts, ka uguņu raksturojumi pazeminās līdz līmenim, kad ir nepieciešami tūlītēji apkopes pasākumi.

## AMC1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” b) un f) apakšpunktu

**UGUŅU SISTĒMAS**

PĀRBAUDES UZ ZEMES

a) Apkopes programmā uguņu sistēmas apkopes pasākumos ir jāietver pārbaudes uz zemes. Ikdienas pārbaudēs uguņu sistēmās jāpārbauda vismaz uguņu atteice, bojājumi vai liela novirze un intensitātes vadības sistēmas pareiza darbība.

Apkopes programmā jānosaka citu pārbaužu biežums, kas jāveic visa gada garumā, kā arī to saturs. Turklāt neatkarīgi no skrejceļa tipa lidlauka ekspluatantam ir jāpārliecinās par uguņu funkcionālo izmantojamību, apkopes programmas ietvaros veicot fotometriskos mērījumus atbilstošos laika intervālos.

b) Glisādes vizuālās indikācijas sistēmu (*VASIS*) pārbaudēs uz zemes jānosaka to noregulēšana un funkcionālā izmantojamība. *VASIS* noregulēšana jāpārbauda noteiktos laika intervālos, ņemot vērā vides apstākļus (piemēram, lietus, sausums utt.), kas var ietekmēt sistēmas stabilitāti, izmantojot atbilstošu intensitātes iestatījumu. Pēc gaisa kuģa atgadījuma jāveic papildu pārbaudes. Kļūdas, kas pārsniedz vienu loka minūti, ir jāizlabo. Apkopes programmā jāietver arī *VASIS* no šķēršļiem aizsargājamā virsma, lai pārliecinātos, ka tajā nav nekādu šķēršļu.

Katrā skrejceļa apskatē jāpārbauda *VASIS* funkcionālā izmantojamība. Attiecībā uz precīzās pieejas trajektorijas indikatora (*PAPI*) un vienkāršotās precīzās pieejas trajektorijas indikatora (*APAPI*) funkcionālo izmantojamību bloku uzskata par neizmantojamu, ja ir neizmantojama vairāk nekā viena uguns un bloks sastāv no trim vai vairākām ugunīm vai ir neizmantojama vismaz viena uguns un bloks sastāv no mazāk nekā trim ugunīm. Turklāt ikreiz, kad sarkanais filtrs nerada pareizas krāsas gaismas staru, nav pieejams vai ir bojāts, visas ar šo filtru saistītās ugunis ir jāizslēdz līdz sarkanā filtra atjaunošanai.

c) Turpmāk ir noteiktas prasības attiecībā uz II vai III kategorijas precīzās pieejas skrejceļu.

1. Izmantotajā profilaktiskās apkopes sistēmā jāietver vismaz šādas pārbaudes:

i) pieejas un skrejceļa uguņu sistēmās iekļauto uguņu intensitātes, staru izkliedes leņķa un orientācijas vizuāla pārbaude un mērījumi uzstādīšanas vietā;

ii) katras pieejas un skrejceļa uguņu sistēmās iekļautas elektriskās ķēdes elektrisko raksturlielumu kontrole un mērīšana un

iii) gaisa satiksmes vadības izmantoto uguņu intensitātes iestatījumu pareizas darbības kontrole.

2. Pieejas un skrejceļa uguņu sistēmās iekļauto uguņu intensitātes, staru izkliedes leņķa un orientācijas mērīšana uzstādīšanas vietā jāveic, mērījumus veicot attiecībā uz visām ugunīm, ciktāl tas ir praktiski iespējams, lai pārliecinātos par atbilstību attiecīgajai vērtībai, kas noteikta CS par ADR-DSN.U.940. punktu.

3. Pieejas un skrejceļa uguņu sistēmās iekļauto uguņu intensitātes, staru izkliedes leņķa un orientācijas mērīšana jāveic, izmantojot atbilstošu, pietiekami precīzu mērierīci, lai varētu veikt atsevišķu uguņu raksturojumu analīzi.

4. Mērījumu veikšanas biežums jānosaka, pamatojoties uz satiksmes intensitāti, vietējo piesārņojuma līmeni, uzstādīto apgaismes iekārtu uzticamību un uzstādīšanas vietā veiktu mērījumu rezultātu pastāvīgu novērtēšanu, bet jebkurā gadījumā šādi mērījumi jāveic vismaz divas reizes gadā attiecībā uz segumā iebūvētām ugunīm un vismaz vienu reizi gadā attiecībā uz pārējām ugunīm.

PĀRBAUDES LIDOJUMĀ

d) Uguņu sistēmu apkopes programmas ietvaros regulāri (vismaz vienu reizi gadā) jāveic pieejas, skrejceļa un manevrēšanas ceļa uguņu sistēmu, *VASIS*, lidlauka bākas un uguņu intensitātes kontroles sistēmas pārbaude lidojumā, lai pārliecinātos par shēmas pareizību un uguņu pareizu darbību. Īpašas pārbaudes lidojumā jāveic gan dienas, gan nakts laikā pēc lieliem apkopes darbiem vai izmaiņu veikšanas šādās sistēmās, kā arī pirms jaunu sistēmu nodošanas ekspluatācijā.

## GM1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” b) un f) apakšpunktu

**UGUŅU SISTĒMAS**

PĀRBAUDES UZ ZEMES – VISPĀRĒJI NOTEIKUMI

Uguņu sistēmas pārbaudes uz zemes ietver virkni dažādu darbību, kas jāveic dažādos laika intervālos. Tostarp šajās pārbaudēs tiek pārbaudīti šādi elementi:

a) salūzušas uguņu bloka ugunis vai daļas;

b) filtru stāvoklis;

c) korozija;

d) tīrība;

e) uguņu bloku aizdares pievilkšana;

f) uguņu noregulēšana;

g) mitruma/ūdens klātbūtne;

h) uguņu elektriskie savienojumi un

i) katra uguņu bloka konstrukcijas un pamatu stāvoklis.

PĀRBAUDES UZ ZEMES – *VASIS*

*VASIS* izmanto tam, lai gaisa kuģu apkalpēm nodrošinātu pareizu vizuālās glisādes indikāciju visos mainīgajos laika apstākļos gan dienā, gan naktī. Tādēļ apkopes programmai vienmēr ir jānodrošina sistēmas pareiza noregulēšana un arī tās funkcionālā izmantojamība. Lai to panāktu, ir jāizstrādā un jāīsteno piemērota apkopes programma, tostarp jānosaka atbilstošs biežums pārbaudēm uz zemes.

Ikdienas pārbaudēs pārbauda katra uguņu bloka vispārējo stāvokli, lai noteiktu, vai:

a) visas ugunis ieslēdzas un izstaro vienmērīgu gaismas intensitāti;

b) nav acīmredzamu bojājumu pazīmju;

c) visu uguņu bloka elementu pāreja no sarkanas gaismas uz baltu gaismu notiek vienlaikus un

d) lēcas nav kontaminētas.

Saistībā ar *VASIS* noregulēšanu atsevišķa uguņu bloka iestatījuma leņķus pārbauda, izmantojot leņķa mērījumus un saskaņā ar ražotāja norādījumiem. Lai identificētu bloku, kurā starp optisko sistēmu un atskaites plāksni pastāv neatbilstība, var veikt visu to sistēmā ietilpstošo ierīču vizuālo salīdzināšanu, kas ir iestatītas vienā un tajā pašā leņķī. Šāda veida neatbilstības iemesls ir jānoskaidro un jānovērš, pirms tiek koriģēti iestatītie leņķi.

Ja zeme, kur uzstādīta *VASIS*, ir ar samazinātu stabilitāti vai notiek intensīvas dabas parādības, piemēram, sals, stiprs lietus vai sausums, vai laika apstākļu izmaiņas, lidlauka ekspluatantam ir jākoriģē *VASIS* pārbaudes uz zemes, jo šādas parādības var izraisīt novirzes *VASIS* sistēmā. Šādi ir iespējams novērst lielas novirzes kļūdas.

PĀRBAUDES LIDOJUMĀ

Attiecībā uz precīzās pieejas skrejceļiem pārbaudes lidojumā veic biežāk nekā attiecībā uz citiem skrejceļu tipiem, un tās ir detalizētākas.

Ugunīm veic atteiču un noviržu pārbaudes, savukārt *VASIS* sistēmai pārbauda arī pareizu glisādi, kā arī savietojamību ar nevizuālajiem līdzekļiem, ja tādi ir pieejami. Turklāt jāpārbauda gaismas intensitātes balanss visos intensitātes iestatījumos.

Ja pārbaude lidojumā tiek veikta dienas laikā, jānovērtē arī marķējumi.

Pārbaudes lidojumā var organizēt tā, lai tās tiktu veiktas kopā ar plānotajiem nevizuālo līdzekļu kalibrēšanas lidojumiem. Šī iespēja ir jāizmanto arī tam, lai identificētu jebkādas mulsinošas vai maldinošas ugunis lidlauka apkārtnē.

Papildu norādījumi par to, kā veikt pārbaudi lidojumā, un elementi, kas jāpārbauda šādā pārbaudē, ir izklāstīti *ICAO* dok. Nr. 9137 “Lidostas pakalpojumu rokasgrāmata” 8. daļas “Lidostas operatīvie dienesti” 5. nodaļā un *ICAO* dok. Nr. 9157 “Lidlauka projektēšanas rokasgrāmata” 4. daļas 8. nodaļā.

## AMC1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” d) apakšpunktu

**MARĶĒJUMU NOŅEMŠANA**

Vienmēr, kad saistībā ar apkopi vai citām vajadzībām (piemēram, marķējumu pārvietošana, segumu pārprojektēšana) marķējums kustības zonā vairs nav vajadzīgs, tas ir fiziski jānoņem. Nevajadzīgu marķējumu nekādā gadījumā nedrīkst aizkrāsot.

Marķējuma noņemšanu var veikt, izmantojot dažādus paņēmienus, bet jāizvēlas tāds paņēmiens, kas nebojā segumu un uguņu sistēmu daļas.

Lai likvidētu noņemtā(-o) marķējuma(-u) vizuālo klātbūtni uz seguma, jebkura(-u) vecā(-o) marķējuma(-u) fiziskā noņemšanā jāietver iepriekš noteikts lielāka izmēra un formas laukums, kurā atrodas marķējums(-i), kas ietver veco(-os) marķējumu(-us), un blakus esošie marķējumi jāapvieno lielākā noņemamā taisnstūra formas laukumā.

## GM1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” d) apakšpunktu

**MARĶĒJUMU NOŅEMŠANA**

Var būt tā, ka marķējums jānoņem dažādu iemeslu dēļ (tiek mainītas marķējuma shēmas, fiziskās zonas vai ekspluatācijas procedūras vai krāsas slānis ir kļuvis pārāk biezs utt.).

Konstatēts, ka tad, ja marķējumi, kas ir jānoņem, tiek pārklāti ar tumšāku (piemēram, melnu vai tumši pelēku) krāsu, lai panāktu, ka to krāsa līdzinās blakus esošā seguma (piemēram, skrejceļa, perona, manevrēšanas ceļa) krāsai, saulei vai citiem gaismas avotiem atstarojoties no šīs jaunās virsmas, var tikt maldināti gaisa kuģu apkalpes locekļi un arī transportlīdzekļu vadītāji, kas darbojas šajā zonā. Turklāt krāsas virsējais slānis nodils vai erodēs un kļūs redzami apakšējie slāņi, kas var radīt apjukumu.

Nevajadzīgo marķējumu noņemšanai tostarp tiek izmantoti tādi paņēmieni kā noņemšana ar ūdens strūklu, noņemšana ar smilšu strūklu, ķīmiska noņemšana, dedzināšana u. c.

Ja tiek izmantota noņemšana ar smilšu strūklu, jābūt noteiktai kārtībai, kā tiek aizvāktas smiltis, kas darba gaitā nonāk uz seguma, lai novērstu to uzkrāšanos.

Slīpēšana nav ieteicama tādēļ, ka tā bojā seguma virsmu un var pasliktināt saķeres raksturojumus.

Ja marķējuma noņemšanai izmanto ķimikālijas, parasti nepieciešams liels un nepārtraukts ūdens avots, lai samazinātu iespējamos seguma bojājumus un atšķaidītu notekās vai kanālos ieskalotās ķimikālijas. Pirms ķimikāliju lietošanas ir jāizskata piemērojamās vides aizsardzības prasības.

Ja marķējumu noņem ar dedzināšanas paņēmienu, jāievēro piesardzība, lai nebojātu seguma virsmu, ko radītu seguma ilgstoša pakļaušana karstuma iedarbībai.

Turpmāk 1. attēlā ir sniegti piemēri par iepriekš noteiktiem laukumiem, kam jāpārklāj vecā(-o) marķējuma(-u) laukums un arī blakus esošie marķējumi.



1. attēls

## AMC1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” d) un f) apakšpunktu

**MARĶĒJUMI UN ZĪMES**

a) Marķējumi

Lai pārliecinātos par marķējumu sistēmas uzticamību gan dienas, gan nakts laikā, jāizmanto vizuālo līdzekļu profilaktiskās apkopes sistēma. Visi marķējumi ir rūpīgi jāpārbauda vismaz vienu reizi pusgadā atkarībā no vietējiem laika apstākļiem, un, ja nepieciešams, piemēram, ja tiek konstatēta lobīšanās, krāsas izmaiņas, balēšana vai nosēdumu uzkrāšanās, jāveic koriģējoši pasākumi.

b) Zīmes

Apkopē jānodrošina zīmēs sniegtās informācijas integritāte un nevainojama salasāmība. Katra zīme jāpārbauda saskaņā ar noteiktu grafiku (katru dienu, vienu reizi gadā), kā arī neplānoti, un pārbaudēs jāņem vērā ražotāja norādījumi.

## GM1 par ADR.OPS.C.015. punkta “Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope” d) un f) apakšpunktu

**MARĶĒJUMI UN ZĪMES**

a) Salīdzinot nakts laikā veiktu zīmju un marķējumu stāvokļa novērtējumu ar dienas laikā veiktu novērtējumu, ir iespējams noteikt marķējuma atstarošanas spēju. Tāpēc tas ir pienācīgi ņemts vērā apkopes programmā.

b) Ikdienas zīmju pārbaudēs uzmanība jāpievērš lampu darbībai, uzrakstu salasāmībai, zīmju paneļu bojājumiem, krāsu izbalēšanai un iespējamo aizklājošo elementu aizvākšanai. Nakts pārbaužu laikā tiek pārbaudīta arī zīmju pareiza izgaismošana.

c) Ikgadējās zīmju pārbaudēs pārbauda šādus elementus:

1. zīmes un tās apgaismojuma montāžu un

2. zīmes konstrukciju.

d) Neplānotas pārbaudes ir nepieciešamas pēc dabas parādībām, kas var būt ietekmējušas zīmes funkcionalitāti, piemēram, pēc spēcīgas snigšanas, lai notīrītu uzkrājušos sniegu, pēc vētrām, kas var būt bojājušas zīmes utt.

## D APAKŠDAĻA. PERONA PĀRVALDĪBA (ADR.OPS.D)

**AMC2 par ADR.OPS.D.085. punkta “Personāla, kas pa radiotelefonu sniedz manevrēšanas norādījumus gaisa kuģim, mācību un profesionalitātes pārbaudes programma” f) apakšpunktu**

**NOVĒRTĒŠANA**

(..)

a) Novērtējums jāveic, izmantojot vērtējuma tabulu, kas noteikta AMC1 par ADR.OPS.B.029. punkta b) apakšpunktu.