|  |  |
| --- | --- |
| A picture containing text, clipart  Description automatically generated | *Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi (AMC) un vadlīnijas (GM) attiecībā uz lidlauku pārvaldību, organizāciju un ekspluatācijas prasībām**1. izdevums, 6. grozījums* |

## *ED* Lēmuma 2022/013/R pielikums

**Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi (*AMC*) un vadlīnijas (*GM*) attiecībā uz lidlauku pārvaldību, organizāciju un ekspluatācijas prasībām. 1. izdevums, 6. grozījums**

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

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

***Piezīme lasītājam***

*Grozītajā un jo īpaši spēkā esošajā (tas ir, nemainītajā) tekstā termins “aģentūra” tiek lietots pamīšus terminam “EASA”. Šo abu terminu pamīšais lietojums ir izteiktāks konsolidētajās redakcijās. Tāpēc ņemiet vērā, ka abi termini attiecas uz “Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA)”.*

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

## I PIELIKUMS

**VADLĪNIJAS PAR DEFINĪCIJĀM, KAS IZMANTOTAS KOMISIJAS REGULĀ (ES) Nr. 139/2014**

|  |
| --- |
| **GM1 par 1. pielikumu “Definīcijas”** |

## PIEŅEMAMOS ATBILSTĪBAS NODROŠINĀŠANAS LĪDZEKĻOS UN VADLĪNIJĀS IZMANTOTO TERMINU DEFINĪCIJAS

Saistībā ar Pieņemamiem atbilstības nodrošināšanas līdzekļiem un vadlīnijām attiecībā uz Regulu (ES) Nr. 139/2014 piemēro šādas definīcijas:

1) “lidojuma redzamības uzlabošanas sistēmas 200 (*EFVS 200*) operācija” ir operācija ar operacionālo uzticamību, kurā redzamības apstākļi nosaka to, ka *EFVS* ir jāizmanto augstuma samazināšanai līdz 200 pēdām virs *FATO* vai skrejceļa sliekšņa. No šā punkta līdz nosēšanās brīdim izmanto dabisko redzi. *RVR* nav mazāka par 550 m;

2) “lidojuma redzamības uzlabošanas sistēma (*EFVS*) – pieeja (*EFVS-A*)” ir sistēma, kam ir apliecināta atbilstība kritērijiem, kuri jāizmanto, lai veiktu pieeju no lēmuma pieņemšanas absolūtā/relatīvā augstuma (*DA/H*) vai minimālā nolaišanās absolūtā/relatīvā augstuma (*MDA/H*) līdz 100 pēdu (30 m) sliekšņa pacēlumam, visām sistēmas komponentēm darbojoties kā paredzēts, bet kam var būt atteices režīmi, kas var izraisīt *EFVS* spējas zaudēšanu. Attiecībā uz *EFVS-A* ir jāpieņem, ka:

a) *EFVS* atteices gadījumā pilots veiks aiziešanu uz otro riņķi, kad atradīsies100 pēdu augstumā virs sliekšņa pacēluma vai augstāk, un

b) augstuma samazināšana zem 100 pēdām virs skrejceļa pacēluma līdz zemskarei un ātruma samazināšanas posmam pēc zemskares ir jāveic, izmantojot dabisko redzi, lai *EFVS* atteice netraucētu pilotam pabeigt pieeju un nosēšanos;

3) “lidojuma redzamības uzlabošanas sistēma – nosēšanās (*EFVS-L*)” ir sistēma, kam ir apliecināta atbilstība kritērijiem, kuri jāizmanto pieejai un nosēšanās veikšanai pietiekamas redzamības apstākļos, lai nodrošinātu ātruma samazināšanu posmā pēc zemskares bez palīglīdzekļiem un mazinātu *EFVS* funkcijas zaudēšanas ietekmi;

4) “šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums (*OCH*)” ir zemākais relatīvais augstums virs attiecīgā skrejceļa sliekšņa pacēluma vai attiecīgā gadījumā virs lidlauka pacēluma, ko lieto, lai noteiktu atbilstību attiecīgajiem šķēršļu pārlidošanas kritērijiem. Šķēršļu pārlidošanas relatīvo augstumu nosaka attiecībā pret sliekšņa pacēlumu, bet neprecīzas pieejas procedūru gadījumā – attiecībā pret lidlauka pacēlumu vai pret sliekšņa pacēlumu, ja tas ir vairāk nekā par 2 m (7 pēdām) zemāks par lidlauka pacēlumu. Šķēršļu pārlidošanas relatīvo augstumu riņķa pieejas procedūrai nosaka attiecībā pret lidlauka pacēlumu;

5) “īpašas atļaujas I kategorijas (*SA* CAT I) operācija” nozīmē CAT I pieeju, kam nepieciešama īpaša atļauja, ar lēmuma pieņemšanas relatīvo augstumu, kas nav zemāks par 45 m (150 pēdām), un *RVR*, kas nav mazāka par 400 m;

6) “īpašas atļaujas II kategorijas (*SA* CAT II) operācija” ir CAT II pieeja uz skrejceļa, kas neatbilst visām CAT II infrastruktūras prasībām,un kurai nepieciešama īpaša atļauja.

## II PIELIKUMS. *ADR.AR* DAĻA

**PĀRVALDĪBAS PRASĪBAS – LIDLAUKI**

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

|  |
| --- |
| **GM1 par ADR.AR.C.035. punkta “Sertifikātu izdošana” e) apakšpunktu** |

## SERTIFIKĀTIEM PIEVIENOJAMO SERTIFIKĀTA NOSACĪJUMU PARAUGS

(..)

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

* *EFVS 200* operācija;
* *EFVS-A* operācija;
* *EFVS-L* operācija;
* standarta I kategorija;
* ~~zemāks par standarta I kategoriju;~~
* īpašas atļaujas I kategorija;
* II kategorijas precīzā pieeja;
* īpašas atļaujas II kategorija;
* III kategorijas precīzā pieeja;
* ~~III-A kategorijas precīzā pieeja;~~
* ~~III-B kategorijas precīzā pieeja;~~
* ~~III-C kategorijas precīzā pieeja.~~

|  |
| --- |
| **GM2 par ADR.AR.C.035. punkta “Sertifikātu izdošana” e) apakšpunktu** |

## *EFVS 200* OPERĀCIJA

Skrejceļš ir piemērots *EFVS 200* operācijai, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) ir noteikta instrumentālās pieejas procedūra, kas nodrošina vismaz sānu novirzes vadību, kurā pēdējā pieejas posma līnija ir novirzīta par ne vairāk kā 3 grādiem no skrejceļa ass līnijas turpinājuma, un

b) ir noteikta šķēršļbrīva zona (*OFZ*) vai arī vizuālā segmenta virsmā (*VSS*) neatrodas šķēršļi, un ir noteikta instrumentālās izlidošanas procedūra.

## IV PIELIKUMS. *ADR.OPS* DAĻA

**EKSPLUATĀCIJAI PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS – LIDLAUKI**

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

|  |
| --- |
| **GM1 par ADR.OPS.A.070. punktu “Informācija par lidlauka uguņu sistēmu”** |

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

*EFVS* tehnoloģijas pamatā ir infrasarkanais atstarotais siltuma signāls, ko rada kvēlspuldzes. Kvēlspuldžu aizstāšana ar *LED* ugunīm var padarīt *EFVS* izmantošanu neiespējamu. Šī informācija ir svarīga gaisa kuģa ekspluatantiem, lai novērtētu skrejceļa piemērotību *EFVS* izmantošanai.

|  |
| --- |
| **GM1 par ADR.OPS.A.075. punktu “Kartes”** |

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Informācija par kartēm ir sniegta Regulā (ES) 2017/373.

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.A.085. punktu “Informācija par šķēršļiem vizuālā segmenta virsmā (*VSS*)”** |

## INFORMĀCIJA PAR ŠĶĒRŠĻIEM VIZUĀLĀ SEGMENTA VIRSMĀ (*VSS*)

Ja šķērslis nokļūst *VSS*, informācijā, kas jāsniedz *AIS* sniedzējam publicēšanai AD 2.25. punktā, jābūt skaidri norādītam ietekmētās procedūras nosaukumam un ietekmētajiem procedūras minimumiem. Papildus tam informācijai par šķēršļiem, kas iekļūst *VSS*, ir jābūt sniegtai atbildīgajam *AIS* sniedzējam publicēšanai AD 2.10. punktā “Lidlauka šķēršļi”.

|  |
| --- |
| **GM1 par ADR.OPS.A.085. punktu. Informācija par šķēršļiem vizuālā segmenta virsmā (*VSS*)** |

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Kritēriji, kas ir saistīti ar *VSS*, ir iekļauti *PANS-OPS* II sējuma I daļas 4. sadaļas 5. nodaļas 5.4.6. punktā.

## B APAKŠDAĻA. LIDLAUKA EKSPLUATĀCIJAS PAKALPOJUMI, APRĪKOJUMS UN IEKĀRTAS (ADR.OPS.B.)

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma” a) apakšpunktu** |

**~~VISPĀRĒJI~~ PARAMETERI, KAS JĀAPSVER SAISTĪBĀ AR KUSTĪBAS UZ ZEMES VADĪBAS UN KONTROLES SISTĒMAS PROJEKTĒŠANU UN EKSPLUATĒŠANU**

~~a)~~ Kustības uz zemes vadības un kontroles sistēmā jāņem vērā:

~~1.~~a) gaisa satiksmes intensitāte un gaisa satiksmes pakalpojumu operatīvās vajadzības;

~~2.~~b) redzamības apstākļi, kādos paredzēts veikt operācijas;

~~3.~~c) pilota, transportlīdzekļa un gājēju orientācijas nepieciešamība;

~~4~~d) lidlauka plānojuma sarežģītība un

~~5~~e) transportlīdzekļu kustība.

~~b) Kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma jāprojektē tā, lai tā palīdzētu novērst gaisa kuģu un transportlīdzekļu nejaušu uzbraukšanu uz aktīva skrejceļa.~~

~~c) Sistēmai jābūt projektētai tā, lai tā palīdzētu novērst gaisa kuģu sadursmes ar gaisa kuģiem, transportlīdzekļiem un objektiem visā kustības zonā vai kādā tās daļā.~~

~~d) Ja kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma darbojas selektīvi pārslēdzot “STOP” līnijas ugunis un manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis, tad jānodrošina atbilstība šādām prasībām:~~

~~1. manevrēšanas maršrutus, kurus norāda ar ieslēgtām manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunīm, iespējams pārtraukt, ieslēdzot “STOP” līnijas ugunis;~~

~~2. vadīšanas shēmas jāveido tā, lai tad, ja “STOP” līnijas ugunis gaisa kuģa priekšā ir ieslēgtas, atbilstīgā manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis tās otrā pusē būtu izslēgtas, un~~

~~3. manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis gaisa kuģa priekšā iedegas, izslēdzot “STOP” līnijas ugunis.~~

~~e) Lidlauka ekspluatantam kustības uz zemes vadības un kontroles sistēmas (~~*~~SMGCS~~*~~) procedūras jāizstrādā sadarbībā ar lidlauka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju.~~

|  |
| --- |
| **GM1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma” a) apakšpunktu** |

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

*SMGCS* sistēma ir vizuālo līdzekļu, nevizuālo līdzekļu, procedūru, vadības, regulēšanas un informācijas iekārtu atbilstīgs apvienojums. Sistēmu daudzveidība ir ļoti plaša, sākot no vienkāršām *SMGCS* mazos lidlaukos ar nelielu gaisa satiksmi, kas notiek labas redzamības apstākļos, līdz sarežģītām sistēmām, kas ir nepieciešamas lielos lidlaukos ar intensīvu gaisa satiksmi, kura notiek sliktas redzamības apstākļos. Lidlaukam izvēlētā sistēma būs piemērota tai ekspluatācijas videi, kurā šis lidlauks darbosies.

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma” a) apakšpunkta 3. daļu** |

## VIZUĀLO LĪDZEKĻU IZMANTOŠANA KUSTĪBAS UZ ZEMES VADĪBAS UN KONTROLES SISTĒMAI (*SMGCS*)

Ja *SMGCS* darbojas, selektīvi pārslēdzot “STOP” līnijas ugunis un manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis, jābūt izpildītiem šādiem nosacījumiem:

a) manevrēšanas maršrutus, kas ir norādīti ar ieslēgtām manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunīm, ir iespējams pārtraukt, ieslēdzot “STOP” līnijas ugunis;

b) vadības ierīču slēgumi ir izveidoti tā, ka gadījumā, ja “STOP” līnijas ugunis, kas atrodas pirms gaisa kuģa, ir

ieslēgtas, attiecīgais manevrēšanas ceļa ass līnijas uguņu posms aiz gaisa kuģa tiek izslēgts, un

c) manevrēšanas ceļa ass līnijas ugunis gaisa kuģa priekšā iedegas, izslēdzot “STOP” līnijas ugunis.

|  |
| --- |
| **GM1 par ADR.OPS.B.030. punkta “Kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma” a) apakšpunkta 3. daļu** |

## RADIOLOKATORS KUSTĪBAS UZ ZEMES VADĪBAI UN CITAS NOVĒROŠANAS IEKĀRTAS

a) Lidlaukā, ko paredzēts izmantot apstākļos, kad redzamība uz skrejceļa (*RVR*) ir mazāka par 350 m, manevrēšanas teritorijā izmanto radiolokatoru kustības vadībai uz zemes vai citu piemērotu novērošanas iekārtu.

b) Lidlaukos, kas nav a) punktā minētie lidlauki, manevrēšanas teritorijā var izmantot arī radiolokatoru kustības uz zemes vadībai vai citu piemērotu novērošanas iekārtu, ja kustības intensitāte un ekspluatācijas apstākļi ir tādi, ka ar citām procedūrām un iekārtām nav iespējams uzturēt regulāru satiksmes plūsmu.

|  |
| --- |
| **~~GM1 ADR.OPS.B.030. punkts. Kustības uz zZemes vadības un kontroles sistēma~~** |

~~VISPĀRĪGI NOTEIKUMI~~

~~a) SMGC sistēma jāveido kā vizuālo līdzekļu, nevizuālo līdzekļu, procedūru, vadības, regulēšanas, pārvaldības un informācijas iekārtu atbilstīgs apvienojums. Sistēmu diapazons ir no ļoti vienkāršām sistēmām mazos lidlaukos ar nelielu satiksmi, kas notiek labas redzamības apstākļos, līdz sarežģītām sistēmām, kas ir nepieciešamas lielos lidlaukos ar intensīvu satiksmi, kas notiek sliktas redzamības apstākļos. Lidlaukam izvēlētā sistēma ir piemērota tajā lidojumu vidē, kurā šis lidlauks darbojas.~~

~~b) Lidlaukā, kuru paredzēts izmantot apstākļos, kad redzamība uz skrejceļa ir mazāka par 350 m, manevrēšanas teritorijā jāuzstāda radiolokators kustības vadībai uz zemes.~~

~~c) Lidlaukos, kas nav b) punktā minētie lidlauki, manevrēšanas teritorijā var uzstādīt radiolokatoru kustības vadībai uz zemes, ja satiksmes blīvums un ekspluatācijas apstākļi ir tādi, ka ar citām procedūrām un iekārtām nav iespējams uzturēt regulāru satiksmes plūsmu.~~

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.B.045. punkta “Ierobežotas redzamības procedūras” a) apakšpunkta 1. daļu** |

## PACELŠANĀS IEROBEŽOTAS REDZAMĪBAS APSTĀKĻOS (*LVTO*) AR *RVR*, KAS MAZĀKA PAR 125 M

Papildus ierobežotas redzamības procedūrām, kas ir jāpiemēro *LVTO* gadījumā, attiecībā uz *LVTO* ar *RVR*, kas ir mazāka par 125 m, jāpiemēro arī šādi nosacījumi:

1) ja *ILS* signāls tiek izmantots sānu novirzes vadībai, *ILS* kursa radiobākai ir jāatbilst III kategorijas operāciju prasībām, tostarp prasībai par rezerves raidītāju, un

2) ja tiek izmantots *ILS* signāls, ierobežotas redzamības procedūrās ir jābūt ietvertai *ILS* jutīgās zonas aizsardzībai.

|  |
| --- |
| **GM1 par ADR.OPS.B.045. punkta “Ierobežotas redzamības procedūras” a) apakšpunkta 1. daļu** |

## SKREJCEĻA ASS LĪNIJAS UGUNIS

Tehniskās prasības nepieciešamajām skrejceļa ass līnijas ugunīm ir noteiktas *CS* ADR-DSN.M.690.

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.B.045. punkta “Ierobežotas redzamības procedūras” a) apakšpunkta 2. daļu** |

## SKREJCEĻU PIEMĒROTĪBA – PIEEJAS UN NOSĒŠANĀS VEIKŠANA

a) CAT II instrumentālās pieejas var veikt uz II vai III kategorijas precīzās pieejas skrejceļu, izmantojot CAT II instrumentālās pieejas procedūru.

b) CAT III instrumentālās pieejas var veikt uz III kategorijas precīzās pieejas skrejceļu, izmantojot CAT III instrumentālās pieejas procedūru.

c) *SA* CAT I pieejas var veikt saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

1) skrejceļš ir I kategorijas precīzās pieejas skrejceļš, un ir izveidota šķēršļbrīva zona (*OFZ*);

2) tiek izmantota CAT I instrumentālās pieejas procedūra, kas ietver *OCH*, pamatojoties uz radioaltimetru;

3) ja ir izmantota *ILS/MLS*, tā nav izsludināta ar ierobežojumu attiecībā uz tās izmantojamību un tā netiek nobīdīta no skrejceļa ass līnijas turpinājuma;

4) ja ir izmantota *GBAS* nosēšanās sistēma (*GLS*), tā nav izsludināts ar ierobežojumu attiecībā uz tās izmantojamību un tā nedrīkst būt nobīdīta no skrejceļa ass līnijas turpinājuma;

5) glisādes leņķis ir 3,0o;

6) apvidus pirms sliekšņa ir apsekots un vai nu precīzas pieejas apvidus karte (*ICAO* 4. pielikuma 6. nodaļa) ir publicēta *AIP*, vai arī nepieciešamā informācija ir iekļauta lidlauka apvidus un šķēršļu kartē – *ICAO* (*Electronic*) (*ICAO* 4. pielikuma 5. nodaļa).

d) *SA* CAT II pieejas var veikt tikai saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

1) skrejceļš ir I kategorijas precīzās pieejas skrejceļš, un ir izveidota *OFZ*, bet operācijām ar *RVR*, kas mazāka par 400 m, ir uzstādītas skrejceļa ass līnijas ugunis;

2) tiek izmantota CAT II instrumentālās pieejas procedūra;

3) ja ir izmantota *ILS/MLS*, tā nav nobīdīta no skrejceļa ass līnijas turpinājuma, un *AIP* nav publicēts neviens ierobežojums, kas ietekmē tās izmantojamību;

4) ja ir izmantota *GLS*, tā nav nobīdīta no skrejceļa ass līnijas turpinājuma, un *AIP* nav publicēts neviens ierobežojums, kas ietekmē tā izmantojamību;

4) ja ir izmantota *ILS*, tā ir sertificēta II/D/2 klasē;

5) apvidus pirms sliekšņa ir apsekots, un vai nu ir publicēta precīzas pieejas apvidus karte (*ICAO* 4. pielikuma 6. nodaļa), vai arī nepieciešamā informācija ir iekļauta lidlauka apvidus un šķēršļu kartē – *ICAO* (*Electronic*) (*ICAO* 4. pielikuma 5. nodaļa).

e) Dažādu uguņu pārslēgšanās laikam uz skrejceļiem, kuros ir nodrošināts atbalsts *SA* CAT I/II pieejām, jāatbilst turpmāk norādītajām vērtībām:

|  |  |
| --- | --- |
| **ELEMENTS** | **PĀRSLĒGŠANĀS LAIKS** |
| Pieejas uguņu sistēma | 15 s |
| Skrejceļa malu ugunis | 1 s |
| Vizuālie glisādes indikatori | 15 s |
| Skrejceļa sliekšņa ugunis | 1 s |
| Skrejceļa gala ugunis | 1 s |
| Skrejceļa gala bremzēšanas joslas gals | 1 s |
| Skrejceļa gala bremzēšanas joslas mala | 15 s |
| Šķēršļa ugunis | 15 s |

f) Skrejceļa malu uguņu pārslēgšanās laiku var palielināt līdz 15 s, ja ir nodrošinātas skrejceļa ass līnijas ugunis. Šajā gadījumā skrejceļa ass līnijas uguņu pārslēgšanās laikam ir jābūt 1 s.

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.B.045. punkta “Ierobežotas redzamības procedūras” a) apakšpunkta 3. daļu** |

## SKREJCEĻU PIEMĒROTĪBA *EFVS* PIEEJAS UN NOSĒŠANĀS VEIKŠANAI

a) *EFVS-A* operāciju var īstenot uz skrejceļa, ja:

1) tas tiek apkalpots ar taisnas instrumentālās pieejas procedūru saskaņā ar Regulas (ES) 2017/373 *FPD* daļu;

2) ir noteikta *OFZ* vai *VSS* neiekļūst šķēršļi, un ir noteikta instrumentālās izlidošanas procedūra;

3) ir pieejama zemskares zonas (*TDZ*) *RVR*;

4) ir spēkā ierobežotas redzamības procedūras;

5) pārslēgšanās laiks skrejceļa malu, sliekšņa un gala ugunīm atbilst tehniskajām prasībām, kas noteiktas *CS* ADR-DSN.S.880 attiecībā uz CAT II/III skrejceļiem.

b) *EFVS-L* operācijas var veikt uz skrejceļa, ja papildus a) apakšpunktam:

1) lidlauka šķēršļu karte – *ICAO* A tips ir publicēta *AIP* un

2) precīzas nolaišanās apvidus karte – *ICAO* ir publicēta *AIP*.

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.B.045. punkta “Ierobežotas redzamības ~~operācijas~~ procedūras” b) apakšpunktu** |

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

~~a) Lidlauka ekspluatantam sadarbībā ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un attiecīgā gadījumā arī ar perona vadības pakalpojumu sniedzēju ir jāizstrādā procedūras, saskaņā ar kurām veicamas darbības ierobežotas redzamības apstākļos, kad tiek veikta nolaišanās, kas zemāka par I kategorijas standartu, neatbilst II kategorijas standartam, atbilst II un III kategorijas standartam, un pacelšanās ierobežotas redzamības apstākļos.~~

~~b) Ja tiek piemērotas ierobežotas redzamības apstākļu procedūras (~~*~~LVP~~*~~), lidlauka ekspluatantam attiecīgi jāsniedz informācija aeronavigācijas informācijas dienestiem un/vai gaisa satiksmes dienestiem par lidlauka objektu stāvokli.~~

~~c~~a) ~~Lidlauka ekspluatantam ir jāizstrādā un jāīsteno procedūras, ar kurām nodrošina, ka g~~Gadījumā, ja piemēro ierobežotas redzamības procedūras (*LVP*):~~,~~

1) tādu personu un transportlīdzekļu skaits, kas darbojas kustības zonā, ir ~~ierobežots~~ jāierobežo līdz nepieciešamajam minimumam~~.~~;

2) kritiskajām un jutīgajām *ILS/MLS/GLS* zonām ir jābūt aizsargātām.

b) Lidlauka ekspluatantam saskaņoti ar gaisa satiksmes pakalpojumiem ir jāizveido ierobežotas redzamības manevrēšanas maršruti.

~~d) Procedūrās, kas lidlauka ekspluatantam jāizstrādā, lai nodrošinātu lidlauka drošu ekspluatāciju ierobežotas redzamības apstākļos, jāiekļauj šādi jautājumi:~~

~~1. skrejceļa vides, tostarp zonas pirms sliekšņa, tuvošanās zonas un izlidošanas zonas, fiziskie parametri;~~

~~2. šķēršļu ierobežošanas virsmas;~~

~~3. vizuālo līdzekļu uzraudzība un tehniskā apkope;~~

~~4. ierobežotas redzamības apstākļu procedūrās būtisko nevizuālo līdzekļu aizsardzība;~~

~~5. rezerves energoapgādes avoti;~~

~~6. kustības zonas drošība;~~

~~7~~ *~~RFFS~~*~~.~~

|  |
| --- |
| **AMC2 par ADR.OPS.B.045. punkta “Ierobežotas redzamības procedūras” b) apakšpunktu** |

## KRITĒRIJI, KO PIEMĒRO *LVP* SAGATAVOŠANĀ

Kad tiek noteiktas *RVR* un mākoņu apakšējās robežas vērtības, kuru nesasniegšanas gadījumā ir jāsagatavo *LVP*, lidlauka ekspluatantam ir jāņem vērā:

a) lidlauka izkārtojums un tā sarežģītība;

b) vadības torņa atrašanās vieta;

c) pieejamie objekti un iekārtas un

d) satiksmes intensitāte.

|  |
| --- |
| **AMC1 par ADR.OPS.B.045. punkta “Ierobežotas redzamības procedūras” c) apakšpunktu** |

## IEKĀRTU ATTEICES, PAR KO IR JĀZIŅO, UN TO IETEKME UZ LIDOJUMIEM

Par turpmāk norādītajām iekārtu atteicēm ir jāziņo, ja ir pasliktinājusies sistēmas darbība vai sistēma kļuvusi neizmantojama, vai ja ar drošības procedūrām nav iespējams nodrošināt tādu pašu pakalpojuma līmeni.

| IEKĀRTAS ATTEICE, PAR KO IR JĀZIŅO – IEROBEŽOTAS REDZAMĪBAS IZLIDOŠANAS OPERĀCIJAS |
| --- |
| APLŪKOJAMĀ SISTĒMA | PAZIŅOJAMĀ ATTEICE | IETEKME UZ LIDOJUMIEM |
| *ILS*(Ja izmanto virzītas pacelšanās veikšanai) | *ILS* kursa radiobākas kategorija pazemināta līdz CAT II*ILS* kursa radiobākas kategorija pazemināta līdz CAT I*ILS* nedarbojas | Nav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļauta Nav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļautaNav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļauta |
| *MLS*(Ja izmanto virzītas pacelšanās veikšanai) | *MLS* kategorija pazemināta līdz CAT II*MLS* kategorija pazemināta līdz CAT I*MLS* nedarbojas | Nav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļautaNav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļauta Nav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļauta |
| *GBAS*(Ja izmanto virzītas pacelšanās veikšanai) | *GBAS* kategorija pazemināta līdz CAT II*GBAS* kategorija pazemināta līdz CAT I*GBAS* nedarbojas | Nav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļauta Nav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļauta Nav pacelšanās vadības. Virzīta pacelšanās nav atļauta |
| *RVR* | Zemskares *RVR* sistēma ir neizmantojamaCitas *RVR* sistēmas ir neizmantojamas | Ierobežojumi atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojumi atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiem |
| UGUŅU SISTĒMAS | Skrejceļa ugunis ir neizmantojamasSkrejceļa ass līnijas ugunis ir neizmantojamasSkrejceļa malu ugunis ir neizmantojamasManevrēšanas ceļa uguņu sistēma ir neizmantojama | Ierobežojumi atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojumi atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojumi atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiem Ierobežojumi atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiem |
| PALĪGIEKĀRTAS | “STOP” līnijas ugunis ir neizmantojamasApakšējās mākoņu robežas augstummērītājs ir neizmantojamsAnemometrs ir neizmantojams | Ietekmes nav, ja skrejceļa aizsardzība ir nodrošināta, izmantojot citus līdzekļusNav ietekmesNav ietekmes, ja ir pieejami citi avoti; citā gadījumā ierobežojumi atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiem |

| IEKĀRTAS ATTEICE, PAR KO IR JĀZIŅO – PIEEJAS UN NOSĒŠANĀS OPERĀCIJAS |
| --- |
| APLŪKOJAMĀ SISTĒMA | PAZIŅOJAMĀ ATTEICE | IETEKME UZ LIDOJUMIEM |
| *ILS* | *ILS* kategorija pazemināta līdz CAT II*ILS* kategorija pazemināta līdz CAT I *ILS* nedarbojasĀrējais marķieris ir neizmantojamsGlisāde nedarbojas | Lidojumi veicami tikai CAT II kategorijāLidojumi veicami tikai CAT I kategorijāTikai neprecīzām pieejām (vai cits precīzas pieejas palīglīdzeklis, ja tāds ir pieejams)Bez ierobežojumiem, ja aizstāts ar publicētu līdzvērtīgu pozīciju; citā gadījumā tikai neprecīzām pieejāmTikai neprecīzām pieejām (piemēram, tikai kursa radiobāka) |
| *MLS* | *MLS* kategorija pazemināta līdz CAT II*MLS* kategorija pazemināta līdz CAT I*MLS* nedarbojas | Lidojumi veicami tikai CAT II kategorijāLidojumi veicami tikai CAT I kategorijāTikai neprecīzām pieejām (vai cits precīzas pieejas palīglīdzeklis, ja tāds ir pieejams) |
| *GBAS* | *GBAS* kategorija pazemināta līdz CAT II*GBAS* kategorija pazemināta līdz CAT I*GBAS* nedarbojas | Lidojumi veicami tikai CAT II kategorijāLidojumi veicami tikai CAT I kategorijāTikai neprecīzām pieejām (vai cits precīzas pieejas palīglīdzeklis, ja tāds ir pieejams) |
| *DME* | *DME* (kā alternatīva marķiera radiobākām) ir neizmantojama | Bez ierobežojumiem, ja aizstāts ar publicētu līdzvērtīgu pozīciju; citā gadījumā tikai neprecīzām pieejām |
| *RVR* | Zemskares *RVR* sistēma ir neizmantojamaCitas *RVR* sistēmas ir neizmantojamas | Ierobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiem |
| UGUŅU SISTĒMAS | Pieejas ugunis ir neizmantojamasSkrejceļa ugunis ir neizmantojamasSkrejceļa ass līnijas ugunis ir neizmantojamasSkrejceļa malu ugunis ir neizmantojamas*TDZ* ugunis ir neizmantojamasManevrēšanas ceļa uguņu sistēma ir neizmantojama | Ierobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiemIerobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiem Ierobežojums atkarībā no lidojuma veikšanas noteikumiem |
| PALĪGIEKĀRTAS | “STOP” līnijas ugunis ir neizmantojamasApakšējās mākoņu robežas augstummērītājs ir neizmantojams Anemometrs ir neizmantojams | Ietekmes nav, ja skrejceļa aizsardzība ir nodrošināta ar citiem līdzekļiemNav ietekmesNav ietekmes, ja ir pieejami citi avoti; citā gadījumā ierobežojums atkarībā no lidojuma noteikumiem |