*ED* Lēmuma 2016/023/R pielikums

***Eiropas Aviācijas drošības aģentūra***



**Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi un vadlīnijas par lidojumu noteikumiem**

1. grozījums

2016. gada 13. oktobrī[[1]](#footnote-2)

Lēmuma 2013/013/R pielikumu groza, kā norādīts turpmāk.

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

1. svītrotais teksts ir iezīmēts šādi: ~~pārsvītrots~~;

2. jaunais vai grozītais teksts ir iekrāsots pelēkā krāsā un

3. divpunkte (..) norāda, ka pārējais teksts pirms vai pēc attiecīgā grozījuma nav mainīts.

***AMC/GM* par komisijas Regulu (ES) Nr. 923/2012**

**GM1 par 2. panta 27) punktu “Gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi”**

GAISA SATIKSMES KONSULTATĪVIE PAKALPOJUMI

a) Tā kā struktūrvienībai, kas sniedz gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus, var nebūt pieejama pilnīga informācija par satiksmes izvietojumu attiecīgajā rajonā, gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi nenodrošina tādu pašu drošuma līmeni un nevar uzņemties tādus pašus pienākumus kā gaisa satiksmes vadības pakalpojumi (*ATC*) attiecībā uz sadursmju novēršanu.

b) Gaisa kuģim[[2]](#footnote-3)\*, kas plāno veikt *IFR* lidojumus konsultatīvajā gaisa telpā, bet neizvēlas izmantot gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus, tomēr ir jāiesniedz lidojuma plāns un jāziņo par tā izmaiņām struktūrvienībai, kas sniedz šo pakalpojumu.

c) *ATS* struktūrvienības, kas sniedz gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus:

1) *iesaka* gaisa kuģim izlidot noteiktajā laikā un kreisēt augstumā, kas norādīts lidojuma plānā, ja tas neparedz konfliktus ar pārējo zināmo satiksmi;

2) *ierosina* gaisa kuģa kursu, kurā var izvairīties no iespējama apdraudējuma, piešķirot prioritāti gaisa kuģim, kas jau atrodas konsultatīvajā gaisa telpā, attiecībā pret citiem gaisa kuģiem, kas plāno ielidot šādā konsultatīvā gaisa telpā, un

3) *nodod* gaisa kuģim informāciju par satiksmi, kas ietver to pašu informāciju, kuru nodod arī lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības dienests.

**GM1 par 2. panta 89.a) punktu “Instrumentālās pieejas operācija”**

Horizontālie un vertikālie norādījumi, ko izmanto instrumentālās pieejas procedūrā, ir norādījumi, ko sniedz, izmantojot vai nu:

a) uz zemes esošus aeronavigācijas līdzekļus, vai

b) ar datoru ģenerētus navigācijas datus, kas iegūti, izmantojot uz zemes vai kosmosā esošus vai autonomus navigācijas līdzekļus, vai arī apvienojot šos līdzekļus.

**GM1 par 2. panta 90) punktu “Instrumentālās pieejas procedūra”**

Instrumentālās pieejas darbības klasificē, pamatojoties uz noteikto zemāko ekspluatācijas minimumu, pēc kura sasniegšanas pieejas darbība jāturpina tikai ar šādu nepieciešamo vizuālo orientieri:

a) A tips: minimālais nolaišanās augstums vai lēmuma pieņemšanas augstums (*DH*), kas ir 75 m (250 pēdas) vai vairāk, un

b) B tips: *DH* ir zemāks par 75 m (250 pēdām). B tipa instrumentālās pieejas darbības klasificē šādi:

1) I kategorija (*CAT I*): *DH* nav zemāks par 60 m (200 pēdām), un redzamība nav mazāka par 800 m, vai redzamība uz skrejceļa (*RVR*) nav mazāka par 550 m;

2) II kategorija (*CAT II*): *DH* ir zemāks par 60 m (200 pēdām), bet nav zemāks par 30 m (100 pēdām), un redzamība uz skrejceļa (*RVR*) nav mazāka 300 m;

3) IIIA kategorija (*CAT IIIA*): *DH* ir zemāks par 30 m (100 pēdām) vai nav noteikts, un *RVR* nav mazāka par 175 m;

4) IIIB kategorija (*CAT IIIB*): *DH* ir zemāks par 15 m (50 pēdām) vai nav noteikts, un *RVR* ir mazāka par 175 m, bet ir vismaz 50 m, un

5) IIIC kategorija (*CAT IIIC*): *DH* un *RVR* ierobežojumi nav noteikti.

Ja *DH* un *RVR* ietilpst dažādās darbību kategorijās, instrumentālās pieejas darbība jāveic saskaņā ar visstingrākās kategorijas prasībām (piemēram, darbība ar *DH*, kas atbilst *CAT IIIA* kategorijai, bet ar *RVR*, kas atbilst *CAT IIIB* kategorijai, tiktu uzskatīta par *CAT IIIB* darbību, toties darbība ar *DH*, kas atbilst *CAT II* kategorijai, bet ar RVR, kas atbilst *CAT I*, tiktu uzskatīta par *CAT II* darbību).

Nepieciešamie vizuālie orientieri ir vizuālo līdzekļu vai pieejas zonas daļa, kurai pilota redzamības zonā jābūt pietiekami ilgi, lai viņš spētu novērtēt gaisa kuģa atrašanās vietu un tās maiņas ātrumu attiecībā pret vēlamo lidojuma trajektoriju. Veicot pieeju pa riņķi, nepieciešamais vizuālais orientieris ir skrejceļa vide.

**GM1 par 2. panta 27) punktu “Gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi”**

GAISA SATIKSMES KONSULTATĪVIE PAKALPOJUMI

d) Tā kā struktūrvienībai, kas sniedz gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus, var nebūt pieejama pilnīga informācija par satiksmes izvietojumu attiecīgajā reģionā, gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi nenodrošina tādu pašu drošuma līmeni un nevar uzņemties tādus pašus pienākumus kā gaisa satiksmes vadības pakalpojumi (*ATC*) attiecībā uz sadursmju novēršanu.

e) Gaisa kuģim, kas plāno veikt *IFR* lidojumus konsultatīvajā gaisa telpā, bet neizvēlas izmantot gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus, tomēr ir jāiesniedz lidojuma plāns un jāziņo par tā izmaiņām struktūrvienībai, kas sniedz šo pakalpojumu.

f) *ATS* struktūrvienības, kas sniedz gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus:

4) *iesaka* gaisa kuģim izlidot noteiktajā laikā un kreisēšanas augstumā, kas norādīts lidojuma plānā, ja neparedz konfliktus ar pārējo zināmo satiksmi;

5) *ierosina* gaisa kuģa kursu, kurā var izvairīties no iespējama apdraudējuma, piešķirot prioritāti gaisa kuģim, kas jau atrodas konsultatīvajā gaisa telpā, attiecībā pret citiem gaisa kuģiem, kas plāno ielidot šādā konsultatīvā gaisa telpā, un

6) *nodod* gaisa kuģim informāciju par satiksmi, kas ietver to pašu informāciju, kuru nodod arī lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības dienests.

**GM1 par 2. panta 129.a) punktu “Rotaļu lidaparāts”**

Direktīvā 2009/48/EK (Rotaļlietu drošuma direktīva) noteikts, ka rotaļlietas un to ķīmiskais sastāvs nedrīkst apdraudēt lietotāju vai trešo personu drošumu un veselību, ja tās izmanto paredzētajā vai iepriekš paredzamā veidā, ņemot vērā bērnu uzvedību. Rotaļlietu drošuma direktīvā ir arī noteikts, ka tām rotaļlietām, kuras ir darītas pieejamas tirgū, ir jābūt uzliktai CE zīmei. CE zīme norāda, ka ražojums atbilst piemērojamajām prasībām, kuras ir noteiktas Savienības tiesību aktos attiecībā uz ražojumu un CE zīmes uzlikšanu.

**GM2 par 4. pantu “Atbrīvojumi speciālajām operācijām”**

Kompetentajai iestādei, piešķirot atbrīvojumus saskaņā ar 4. pantu, jāizvērtē ne tikai katrs atsevišķais pieprasījums, ko iesniegušas atsevišķas struktūras, bet tā var arī piešķirt vispārējus atbrīvojumus struktūru grupām, kurām ir tiesības veikt uzskaitītās darbības.

**GM2 par 8.2. pantu “Pārejas un papildu pasākumi”**

Neskarot tās publicēšanu citās attiecīgās aeronavigācijas informācijas publikācijas (AIP) sadaļās, informācija, kas attiecas uz 8.2. pantu, jāgrupē un jāpublicē valsts AIP *GEN* 1.6. sadaļā.

Piemēri:

a) ja kompetentā iestāde pieņem lēmumu atļaut *VFR* lidojumus naktī saskaņā ar SERA.5005. punkta c) apakšpunktu, vispārīga informācija par piešķirto atļauju jāpublicē AIP *GEN* 1.6. sadaļā, kur publicē informāciju par nosacījumiem, ko piemēro *VFR* lidojumiem naktī;

b) ja kompetentā iestāde saskaņā ar SERA.6005. punktu konkrētas gaisa telpas daļas nosaka par obligātajām radiosakaru zonām (*RMZ*) un/vai transpondera obligātas izmantošanas zonām (*TMZ*), vispārīga informācija par šādu noteikšanu jāpublicē AIP *GEN* 1.6. sadaļā, pievienojot norādes uz AIP sadaļu, kurā ir publicēta informācija par izveidotajām *RMZ* un/vai *TMZ*;

c) ja kompetentā iestāde izvēlas distancēšanas minimumus saskaņā ar SERA.8010. punkta c) apakšpunkta 2) punktu, vispārīga informācija par šādu izvēli jāpublicē AIP *GEN* 1.6. sadaļā, pievienojot norādes uz AIP sadaļu, kurā ir publicēta informācija par šiem minimumiem.

Jānorāda, ka minētie piemēri neatspoguļo visus iespējamos gadījumus, par kuriem valsts AIP *GEN* 1.6. sadaļā būtu jāpublicē informācija, kas attiecas uz 8.2. pantu.

***AMC/GM* par pielikumu “LIDOJUMU NOTEIKUMI”**

*3. SADAĻA*

***Vispārīgie noteikumi un sadursmju novēršana***

**GM1 par SERA.3210. punkta “Priekšrocības tiesības” d) apakšpunkta 3. punktu**

APSTĀŠANĀS VIETU IZMANTOŠANA – ĀRKĀRTAS PASĀKUMI

Apsverot ārkārtas pasākumu piemērošanu situācijās, kad tehniskas problēmas dēļ apstāšanās vietas ugunis nevar izslēgt, gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam jāņem vērā, ka šādiem ārkārtas pasākumiem ir ievērojami jāatšķiras no parastiem ekspluatācijas apstākļiem un ka tie neapdraud principu, kas paredz aizliegumu šķērsot iedegtas apstāšanās vietas ugunis. Pakalpojumu sniedzējs *inter alia* var apsvērt iespēju piemērot šādus pasākumus:

a) fiziski atvienot attiecīgās iedegtās apstāšanās vietas ugunis no barošanas avota;

b) fiziski aizsegt iedegtās apstāšanās vietas ugunis vai

c) nodrošināt manevru vadītāju vai “Sekojiet man!” transportlīdzekli, lai vadītu gaisa kuģi pāri iedegtajām apstāšanās vietas ugunīm.

*4. SADAĻA*

***Lidojuma plāni***

**AMC1 par SERA.4001. punkta “Lidojuma plāna iesniegšana” c) apakšpunktu**

Ja gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) ziņojumu savākšanas punkts nav izveidots, lidojuma plāns jāiesniedz *ATS* struktūrvienībai, kas pilda šāda punkta funkcijas, vai izmantojot apstiprinātas tiešās metodes, kas norādītas aeronavigācijas informācijas publikācijā (AIP).

**GM2 par SERA.4005. punkta “Lidojuma plāna saturs” a) apakšpunktu**

LIDOJUMA PLĀNĀ NORĀDĪTĀ INFORMĀCIJA PAR EKSPLUATANTU, JA JĀSNIEDZ TRAUKSMES IZZIŅOŠANAS PAKALPOJUMI

*ICAO* konvencijas 11. pielikumā noteikts, ka gadījumos, kad gaisa kuģim tiek sniegts trauksmes izziņošanas pakalpojums, *ATS* struktūrvienībai, ja iespējams, ir jāinformē gaisa kuģa ekspluatants. Lai veicinātu ātru un efektīvu koordinēšanu, lidojuma plānā (18. aile “Cita informācija”) ieteicams norādīt informāciju, kas ir pietiekama, lai *ATS* struktūrvienība varētu sazināties ar gaisa kuģa ekspluatanta dežurējošajiem darbiniekiem, ja šāda informācija *ATS* struktūrvienībai nav sniegta citos veidos.

*5. SADAĻA*

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

**GM1 par SERA.5005. punkta “Vizuālo lidojumu noteikumi” c) apakšpunkta 3) punkta iii) apakšpunktu**

NAKTS *VFR* VIRS MĀKOŅIEM

Lidojot B, C, D, E, F vai G klases gaisa telpā vairāk nekā 900 m (3000 pēdas) virs vidējā jūras līmeņa (*MSL*) vai 300 m (1000 pēdas) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk, pilots var izvēlēties lidot virs mākoņu slāņa (*VFR* virs mākoņiem). Pieņemot lēmumu par lidošanu naktī virs vai zem mākoņiem, cita starpā jāņem vērā vismaz šādi apsvērumi:

a) iespējamība, ka lidojuma galamērķī būs tādi laika apstākļi, kas ļaus samazināt augstumu vizuālos apstākļos;

b) apgaismojuma apstākļi zem un virs mākoņu slāņa;

c) iespējamība, ka mākoņu apakšējā robeža pazemināsies, ja ir izvēlēts lidojums zem mākoņiem, tādējādi zaudējot patieso augstumu virs zemes;

d) iespēja, ka, lidojot virs mākoņiem, varētu ielidot starp saplūstošiem mākoņu slāņiem;

e) iespēja sekmīgi atgriezties apgabalā, kurā var saglabāt pastāvīgu reljefa pārskatāmību;

f) iespēja, ka pilots varēs noteikt savu atrašanās vietu jebkurā lidojamā maršruta punktā, ņemot vērā arī reljefa paaugstinājumu, kā arī ģeogrāfiskos un cilvēka izveidotos šķēršļus.

**GM1 par SERA.5010. punktu “Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās”**

Saraksts ar lidojumu tipiem, kuru veikšanai jāsaņem kompetentās iestādes atļauja, lai varētu piemērot atkāpes no speciālo *VFR* lidojumu noteikumu prasībām, nav izsmeļošs. Kompetentā iestāde var piešķirt atļauju citiem helikopteru ekspluatācijas veidiem, piemēram, elektroapgādes līniju apsekošanai vai helikopteru ekspluatācijai ar vinču.

**GM1 par SERA.5010. punkta “Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās” b) apakšpunkta 2) punktu**

Novērtējot faktisko redzamību lidojumā, pilotam jāpieņem saprātīgs lēmums. Novērtējums jābalsta, piemēram, uz pilota vispārējo lidojumu pieredzi, vietējo apstākļu un procedūru pārzināšanu, redzamajiem orientieriem utt. Turklāt pilota rīcībā jābūt jaunākajiem meteoroloģiskajiem novērojumiem un prognozēm.

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

ĀTRUMA IEROBEŽOJUMS, KAS JĀIEVĒRO HELIKOPTERU PILOTIEM

Helikopteri, ko ekspluatē, kad redzamība ir mazāka par 1500 m, nedrīkst lidot ar 140 kt ātrumu. Šādā gadījumā pilotam jāizvēlas mazāks ātrums, kas atbilst faktiskajiem apstākļiem.

**GM1 par SERA.5010. punkta “Speciālie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās” c) apakšpunktu**

Ja ziņotā redzamība uz zemes lidlaukā ir mazāka par 1500 m, *ATC* var izdot speciālu atļauju *VFR* lidojumiem, kuri šķērso vadības zonu un kuros nav paredzēts ne pacelties vai nosēsties lidlaukā, kas atrodas vadības zonā, ne arī ielidot lidlauka satiksmes zonā vai lidlauka lidojumu riņķī, ja pilota ziņotā redzamība lidojumā nav mazāka par 1500 m vai helikopteriem – nav mazāka par 800 m.

**GM1 par SERA.5015. punkta “Instrumentālo lidojumu noteikumi (*IFR*) – Noteikumi, kas piemērojami visiem instrumentālajiem lidojumiem” c) apakšpunkta 3. punktu**

*ATS* struktūrvienībai parasti ir jāsniedz tikai apstiprinājums “*IFR* LIDOJUMS ATCELTS… (laiks)”.

*7. SADAĻA*

***Gaisa satiksmes pakalpojumi***

**AMC1 par SERA.7002. punkta “Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*” a) apakšpunkta 1) punktu** INFORMĀCIJA PAR SATIKSMI PA KONFLIKTĒJOŠU TRAJEKTORIJU

a) Kad vien tas ir iespējams, informācija par satiksmi pa konfliktējošu trajektoriju ir jāsniedz šādā veidā:

1) relatīvais azimuts satiksmei pa konfliktējošu trajektoriju, atsaucoties uz pulksteņa ciparnīcu ar 12 stundu atzīmēm;

2) attālums no satiksmes pa konfliktējošu trajektoriju kilometros vai jūras jūdzēs;

3) virziens, kurā, šķiet, virzās satiksme pa konfliktējošu trajektoriju, un

4) gaisa kuģa lidojuma līmenis un tips vai, ja tas nav zināms, relatīvais ātrums satiksmei pa konfliktējošu trajektoriju, piemēram, ātrs vai lēns.

b) Sniedzot informāciju par sadursmes draudiem, jāizmanto no barometriskā augstuma atvasinātā informācija par lidojuma līmeni pat tad, ja tā nav pārbaudīta, jo šāda informācija – jo īpaši tad, ja tā pieejama no citādi nezināma gaisa kuģa (piemēram, *VFR* lidojumā) un ir sniegta zināma gaisa kuģa pilotam, – varētu atvieglot sadursmes bīstamības noteikšanu. Ja informācija par lidojuma līmeni nav pārbaudīta, jāuzskata, ka šīs informācijas precizitāte ir nenoteikta, un attiecīgi par to jāinformē pilots.

**GM1 par a) apakšpunkta 1) punktu, kas ietverts AMC1 par SERA.7002. punkta “Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*” a) apakšpunkta 1) punktu**

Ja nav iespējams izmantot pulksteņa ciparnīcu ar 12 stundu atzīmēm, piemēram, kad gaisa kuģis veic pagriezienu, nezināmā gaisa kuģa virzienu var norādīt, izmantojot kompasa rādījumus, piemēram, ziemeļrietumi, dienvidi utt.

**GM1 par a) apakšpunkta 4) punktu, kas ietverts AMC1 par SERA.7002. punkta “Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*” a) apakšpunkta 1) punktu**

Līmeni var aprakstīt vai nu kā lidojuma līmeni, absolūto augstumu vai augstumu, vai kā relatīvo vertikālo attālumu no gaisa kuģa, kam sniegta satiksmes informācija (piemēram, 1000 pēdas virs vai 1000 pēdas zem).

**GM1 par SERA.7002. punkta “Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*” a) apakšpunkta 1) punktu** INFORMĀCIJA PAR SATIKSMI PA KONFLIKTĒJOŠU TRAJEKTORIJU ĀRPUS KONTROLĒTĀS GAISA TELPAS

Konstatējot, ka ārpus kontrolētās gaisa telpas identificēts *IFR* lidojums notiek pa konfliktējošu trajektoriju ar citu gaisa kuģi, pilots:

a) jāinformē par satiksmi un, ja pilots to pieprasa vai ja dispečers uzskata, ka attiecīgajā situācijā tas ir nepieciešams, jāiesaka rīcība sadursmes novēršanai, un

b) jāinformē par sadursmes draudu izbeigšanos.

**GM2 par SERA.7002. punkta “Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*” a) apakšpunkta 1) punktu**

Lai identificētajam gaisa kuģim sniegtu informāciju par visiem gaisa kuģiem, kas konstatēti identificētajam gaisa kuģim konfliktējošā trajektorijā, var izmantot informāciju, kas redzama gaisa kuģa stāvokļa displejā, un var ieteikt rīcību vai padomus par sadursmes novēršanu.

**GM3 par SERA.7002. punkta “Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*” a) apakšpunkta 1) punktu**

Informācija par sadursmes draudiem neatbrīvo *VFR* lidojumu pilotus no atbildības par izvairīšanos no apvidus/šķēršļiem un par vizuālo meteoroloģisko apstākļu saglabāšanu.

**GM4 par SERA.7002. punkta “Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*” a) apakšpunkta 1) punktu**

Informācija par sadursmes draudiem jāsniedz, kad tas ir praktiski iespējams. Tas jādara, ņemot vērā prioritātes, kas saistītas ar dažādiem uzdevumiem, piemēram, distancēšanas nodrošināšana atbilstīgi gaisa telpas klasifikācijai, kā arī aprīkojuma un darba slodzes ierobežojumi.

*8. SADAĻA*

***Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi***

**GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” a) apakšpunktu**

Atļaujās *VFR* lidojumiem C un D klases gaisa telpā nav paredzēta distancēšana:

a) C klasē – starp *VFR* lidojumiem un

b) D klasē – starp *IFR* un *VFR* lidojumiem vai starp *VFR* lidojumiem.

Informāciju par speciālajiem *VFR* lidojumiem skat. SERA.8005. punkta b) apakšpunktā.

**GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” e) apakšpunkta 1. punktu**

Izmaiņu raksturojumā jāiekļauj maršruta apraksts un lidojuma līmenis līdz punktam, kurā gaisa kuģis atgriežas iepriekš atļautajā maršrutā, vai, ja gaisa kuģis neatgriežas iepriekšējā maršrutā, – līdz galapunktam.

**GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” f) apakšpunkta 2. punktu**

NOTEIKUMI ATĻAUJU IZSNIEGŠANAI UN NORĀDĪJUMI – ALTIMETRIJA

Pārejas līmeni var noteikt, izmantojot balss sakarus, *ATIS* apraidi vai datu pārraidi.

**GM1 par SERA.8015. punkta “Gaisa satiksmes vadības atļaujas” g) apakšpunktu**

NOSACĪJUMA ATĻAUJAS

Nosacījuma atļaujas piemēri ir “SCANDINAVIAN 941, AIZ DC9 ĪSAJĀ TAISNES POSMĀ, IEŅEMIET IZPILDSTARTA VIETU AIZ”. Tas nozīmē, ka gaisa kuģim, kas saņēmis nosacījuma atļauju, ir jānorāda gaisa kuģis vai transportlīdzeklis, kura dēļ vajadzīga nosacījuma atļauja.

**GM1 par SERA.8025. punkta “Atrašanās vietas ziņojumi” a) apakšpunkta 2. punktu**

*CPDLC* ZIŅOŠANAI PAR ATRAŠANĀS VIETU ATSĀKŠANA

Dispečera–pilota datu pārraides posma sakarus (*CPDLC*) ziņošanai par atrašanās vietu var atjaunot ar automātisko atkarīgo novērošanu – līgumu (*ADS-C*).

**AMC1 par SERA.8035. punktu “Sakari”**

PILOTA–DISPEČERA SAKARU IZVEIDOŠANA

Pilota–dispečera sakari jāizveido pirms *ATS* novērošanas pakalpojumu sniegšanas, izņemot gadījumus, kad īpašu apstākļu dēļ, piemēram, ārkārtas situācijās, jārīkojas citādi.

**AMC2 par SERA.8035. punktu “Sakari”**

ZIŅOJUMU SAŅEMŠANAS APSTIPRINĀŠANA

a) Saņemot *CPDLC* ziņojumu par ārkārtas situāciju, dispečeram ir jāapstiprina ziņojuma saņemšana, izmantojot visefektīvākos pieejamos līdzekļus.

b) Izņemot a) apakšpunktā paredzētos gadījumus, ja dispečers vai pilots sazinās, izmantojot *CPDLC*, atbilde jāsniedz, izmantojot *CPDLC*. Ja dispečers vai pilots sazinās, izmantojot balss sakarus, atbilde jāsniedz, izmantojot balss sakarus.

*9. SADAĻA*

***Lidojumu informācijas pakalpojumi***

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

INFORMĀCIJA PAR LAIKAPSTĀKĻIEM IZLIDOŠANAS, GALAMĒRĶA UN REZERVES LIDLAUKĀ

Parasti piloti pirms lidojuma saņem informāciju par laika apstākļiem no attiecīgās iestādes. Ja informācija ir pieejama, ~~S~~svarīgu informāciju vai ar drošumu saistītu informāciju parasti sniedz, izmantojot radio sakarus, 60 minūtes iepriekš no galamērķa lidlauka, izņemot gadījumus, kad informācija ir sniegta citos veidos.

*10. SADAĻA*

***Trauksmes izziņošanas dienests***

**GM1 par SERA.10001. punkta “Piemērošana” b) apakšpunktu**

Tas, ka nav saņemts ziņojums “Lidojums normāls”, nenozīmē, ka situācija ir ārkārtēja. Ja šāda ziņojuma nav, *ATS* jācenšas sazināties ar gaisa kuģi pieejamajās frekvencēs. Ja neizdodas sazināties ar gaisa kuģi, var tikt veikti jebkādi pasākumi, tostarp paziņojums par “nenoteiktības posmu”.

*11. SADAĻA*

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

**GM1 par SERA.11001. punktu “Vispārīgi noteikumi”**

ĀRKĀRTAS AUGSTUMA SAMAZINĀŠANAS PROCEDŪRAS

a) Ja, lidojot ar gaisa kuģi kontrolētā lidojumā, notiek pēkšņa spiediena samazināšanās vai darbības traucējums, kura dēļ nepieciešama ārkārtas augstuma samazināšana, ja iespējams, gaisa kuģim:

1) pirms augstuma ārkārtas samazināšanas jāsāk novirzīties no piešķirtā maršruta vai treka;

2) pēc iespējas ātrāk jāpaziņo attiecīgajai *ATC* struktūrvienībai par augstuma ārkārtas samazināšanu;

3) jānoregulē transponders uz kodu 7700 un attiecīgā gadījumā automātiskās atkarīgās novērošanas / dispečera–pilota datu pārraides sakaru (*ADS/CPDLC*) sistēmā jāizvēlas avārijas režīms;

4) jāieslēdz gaisa kuģa ārējais apgaismojums;

5) jāvēro satiksme pa konfliktējošu trajektoriju gan vizuāli, gan izmantojot gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmu (*ACAS*) (ja ir uzstādīta), un

6) jāsaskaņo turpmākā rīcība ar attiecīgo *ATC* struktūrvienību.

b) gaisa kuģis nedrīkst nolaisties zemāk par zemāko publicēto minimālo augstumu, kas nodrošina minimālo 300 m (1000 pēdu) vertikālo augstumu vai, noteiktos kalnainos apvidos, 600 m (2000 pēdas) virs visiem šķēršļiem, kas atrodas norādītajā apgabalā.

c) Tiklīdz ir konstatēta augstuma ārkārtas samazināšana, *ATC* struktūrvienībām ārkārtas situācija jāapstiprina, izmantojot radiotelefoniju.

Jo īpaši, konstatējot progresējošu augstuma ārkārtas samazināšanu, *ATC* atbilstīgi situācijai var:

1) ja iespējams, ieteikt lidojuma kursu gaisa kuģim, kas veic augstuma ārkārtas samazināšanu, lai panāktu distancēšanos no citiem attiecīgajiem gaisa kuģiem;

2) norādīt mazāko augstumu virs jūras līmeņa attiecīgajam lidojumu reģionam tikai tad, ja izlīdzināšanas absolūtais augstums, ko norādījis pilots, ir mazāks par šādu mazāko augstumu virs jūras līmeņa, kā arī piemērojamo *QNH* altimetra iestatījumu un

3) pēc iespējas ātrāk nodrošināt distancēšanos no satiksmes pa konfliktējošu trajektoriju vai attiecīgi sniegt būtisku satiksmes informāciju.

Ja uzskatīts par nepieciešamu, *ATC* pārraidīs ziņojumu par ārkārtas situāciju vai iniciēs šāda ziņojuma pārraidīšanu citiem attiecīgajiem gaisa kuģiem, lai brīdinātu tos par augstuma ārkārtas samazināšanu.

**AMC1 par SERA.11005. punktu “Nelikumīga iejaukšanās”**

a) Ja ir zināms vai ir aizdomas, ka attiecībā uz gaisa kuģi ir notikusi nelikumīga iejaukšanās vai ja ir saņemts brīdinājums par spridzināšanas draudiem, *ATS* struktūrvienībām nekavējoties jāizpilda gaisa kuģa prasības vai paredzamās vajadzības, tostarp lūgumi sniegt būtisku informāciju attiecībā uz aeronavigācijas aprīkojumu, procedūrām un pakalpojumiem lidojuma maršrutā un jebkurā paredzētās nosēšanās lidlaukā, un jāveic nepieciešamie pasākumi, lai paātrinātu visu lidojuma posmu norisi.

*ATS* struktūrvienībām ir arī:

1) jāpārraida un jāturpina pārraidīt informācija saistībā ar drošu lidojuma turpināšanu, negaidot atbildi no gaisa kuģa;

2) ar pieejamajiem līdzekļiem jāuzrauga un jāatzīmē kartē lidojuma maršruts un jākoordinē vadības nodošana blakus esošām *ATS* struktūrvienībām, nepieprasot pārraides vai citas atbildes no gaisa kuģa, izņemot gadījumus, kad sakari ar gaisa kuģi ir normāli;

3) jāinformē un jāturpina informēt attiecīgās *ATS* struktūrvienības, tostarp blakus esošajos lidojumu informācijas rajonos (*FIR*), uz kuriem varētu attiekties lidojuma virzība;

4) jāpaziņo:

i) ekspluatantam vai tā pilnvarotajam pārstāvim;

ii) attiecīgajam glābšanas koordinācijas centram saskaņā ar attiecīgajām trauksmes izziņošanas procedūrām un

iii) attiecīgajai iestādei, ko norīkojusi valsts, un

5) starp gaisa kuģi un atbildīgajām iestādēm jāpārraida ziņojumi, kas attiecas uz nelikumīgās iejaukšanās apstākļiem.

b) Jāpiemēro turpmāk norādītās papildu procedūras, ja tiek saņemti draudi, kas norāda, ka zināmā gaisa kuģī ievietots spridzeklis. *ATS* struktūrvienībai, kas saņēmusi informāciju par draudiem, ir jārīkojas šādi:

1) ja ir nodibināti tieši sakari ar gaisa kuģi, nekavējoties jāinformē gaisa kuģa apkalpe par šiem draudiem un ar tiem saistītajiem apstākļiem vai

2) ja nav tiešu sakaru ar gaisa kuģi, jāinformē gaisa kuģa apkalpe, izmantojot visātrākos līdzekļus, ar citu *ATS* struktūrvienību vai citu kanālu starpniecību.

c) *ATS* struktūrvienībai, kas nodibinājusi sakarus ar gaisa kuģi, jāpārliecinās par gaisa kuģa apkalpes nodomiem un jāziņo par šiem nodomiem citām *ATS* struktūrvienībām, uz kurām var attiekties lidojums.

d) Gaisa kuģis jāvada visātrākajā veidā, tajā pašā laikā pēc iespējas nodrošinot citu gaisa kuģu drošību un to, ka personāls un zemes iekārtas netiek pakļauti riskam.

e) Lidojumā esošajam gaisa kuģim nekavējoties jāsaņem atkārtota atļauja doties uz pieprasīto jauno galamērķi. Visas lidojuma apkalpes prasības uzņemt vai samazināt augstumu, lai izlīdzinātu vai samazinātu atšķirību starp ārējo gaisa spiedienu un gaisa spiedienu kabīnē, jāapstiprina pēc iespējas ātrāk.

f) Gaisa kuģim uz zemes attiecīgā gadījumā ir jāiesaka turēties iespējami tālāk no citiem gaisa kuģiem un iekārtām un, ja nepieciešams, atbrīvot skrejceļu. Gaisa kuģim ir jādod norādījumi veikt manevrus uz paredzēto vai izolēto stāvvietas zonu saskaņā ar vietējiem norādījumiem. Ja lidojuma apkalpe un pasažieri nekavējoties izkāpj, tad citiem gaisa kuģiem, transportlīdzekļiem un personālam ir jāturas drošā attālumā no apdraudētā gaisa kuģa.

g) *ATS* struktūrvienības nedrīkst sniegt padomus vai ieteikumus attiecībā uz pasākumiem, kas lidojuma apkalpei jāveic saistībā ar spridzekļiem.

h) Gaisa kuģim, par kuru ir zināms vai tiek uzskatīts, ka tajā notikusi nelikumīga iejaukšanās, vai kuru citu iemeslu dēļ nepieciešams izolēt no parastajām lidlauka darbībām, jāatļauj doties uz speciālo izolēto stāvvietu. Ja nav paredzēta šāda izolēta stāvvieta vai ja īpašā stāvvieta nav pieejama, gaisa kuģim jāatļauj doties uz vietu zonā vai zonās, kas izvēlētas, iepriekš vienojoties ar lidlauka vadību. Manevru atļaujā jānorāda manevrēšanas maršruts, kas jāievēro ceļā uz stāvvietu. Šis maršruts jāizraugās tā, lai līdz minimumam samazinātu jebkādus drošības draudus sabiedrībai, citiem gaisa kuģiem un iekārtām lidlaukā.

**GM1 par SERA.11005. punktu “Nelikumīga iejaukšanās”**

Turpmāk tekstā minētās procedūras ir paredzētas kā norādījumi gaisa kuģim gadījumā, ja notiek nelikumīga iejaukšanās un gaisa kuģis nav spējīgs par to paziņot *ATS* struktūrvienībai.

a) Ja gaisa kuģa kapteinis nevar turpināt virzību uz lidlauku, viņam jācenšas turpināt lidojumu pa noteikto ceļa līniju un noteiktajā kreisēšanas līmenī vismaz tik ilgi, līdz viņš var paziņot *ATS* struktūrvienībai vai līdz tas atrodas radara vai *ADS-B* pārklājuma zonā.

b) Ja gaisa kuģim, attiecībā uz kuru ir notikusi nelikumīga iejaukšanās, jānovirzās no noteiktās ceļa līnijas vai noteiktā kreisēšanas līmeņa un pa radiotelefonu nav iespējams sazināties ar *ATS*, kapteinim, ja vien iespējams:

1) jācenšas pārraidīt brīdinājumus izmantotajā *VHF* kanālā vai *VHF* avārijas frekvencē un citos attiecīgos kanālos, ja vien apstākļi gaisa kuģī neliedz to darīt. Kad tas ir izdevīgi un kad to atļauj apstākļi, jāizmanto arī cits aprīkojums, piemēram, gaisa kuģa transponderi un datu pārraides un

2) jāturpina lidojums saskaņā ar piemērojamajām īpašajām procedūrām attiecībā uz neparedzētām situācijām lidojuma laikā, ja šādas procedūras ir noteiktas un izsludinātas Reģionālajās papildprocedūrās (Dokuments Nr. 7030), vai

c) ja nav noteiktas piemērojamās reģionālās procedūras, jāturpina lidojums līmenī, kas no *IFR* lidojumos parasti izmantojamajiem kreisēšanas līmeņiem atšķiras par:

i) 150 m (500 pēdām) zonā, kur tiek piemērota minimālā vertikālā distancēšana 300 m (1000 pēdas);

ii) 300 m (1000 pēdām) zonā, kur tiek piemērota minimālā vertikālā distancēšana 600 m (2000 pēdas).

**GM1 par AMC1 par SERA.11005. punkta “Nelikumīga iejaukšanās” a) apakšpunkta 1. punktu**

Dispečers nedrīkst paust mutisku norādi par nelikumīgo iejaukšanos, izņemot gadījumus, kad par to pirmais ir paziņojis pilots radiosakaru pārraidē, jo tas varētu piesaistīt nolaupītāja (vai cita gaisa kuģa) uzmanību un radīt nelabvēlīgas sekas.

**GM1 par SERA.11012. punktu “Degvielas minimums un ar degvielu saistīta ārkārtas situācija”**

Paziņojums “DEGVIELAS MINIMUMS” informē *ATC*, ka visi plānotie iespējamie lidlauki ir aizstāti ar konkrētu lidlauku, kurā paredzēta nosēšanās, un jebkuras pašreizējās atļaujas izmaiņas var izraisīt nosēšanos ar degvielas daudzumu, kas mazāks par galīgās rezerves degvielas daudzumu. Tā nav ārkārtas situācija, bet gan norāde uz ārkārtas situācijas iespējamību papildu aizkavēšanās gadījumā.

**GM1 par SERA.11013. punkta “Gaisa kuģa veiktspējas samazināšanās” b) apakšpunktu**

*RNAV* SISTĒMAS TRAUCĒJUMI VAI ATTEICE

a) Ja gaisa kuģis nespēj izpildīt prasības tādas *RNAV* sistēmas atteices vai traucējumu dēļ, kas konstatēti pirms izlidošanas no lidlauka, kurā nav praktiski iespējams veikt remontu, attiecīgajam gaisa kuģim jāļauj doties uz tuvāko piemēroto lidlauku, kurā iespējams veikt remontu. Piešķirot atļauju šādam gaisa kuģim, *ATC* jāņem vērā pašreizējā vai prognozētā satiksmes situācija, un, iespējams, būs jāmaina izlidošanas laiks, lidojuma līmenis vai plānotā lidojuma maršruts. Lidojuma gaitā var būt vajadzīgas vēlākas korekcijas.

Ņemot vērā *RNAV* sistēmas traucējumus/atteici lidojumā, kamēr gaisa kuģi ekspluatē *ATS* maršrutā, kurā jāizmanto *RNAV 5*:

1) gaisa kuģis jāvirza, izmantojot *VOR/DME* noteiktos *ATS* maršrutus, vai

2) ja šādi maršruti nav pieejami, gaisa kuģis jāvirza, izmantojot parastos navigācijas līdzekļus, t. i., *VOR/DME*, vai,

ja minētās procedūras nav iespējams izpildīt, *ATC* struktūrvienībai, ja iespējams, jānodrošina gaisa kuģim radara vektori, līdz gaisa kuģis atkal spēj izmantot savu navigāciju.

Attiecībā uz *RNAV* sistēmas traucējumiem/atteici lidojumā, kamēr gaisa kuģi ekspluatē ielidošanas vai izlidošanas procedūrā, kurā jāizmanto *RNAV*:

1) jānodrošina gaisa kuģim radara vektori, līdz gaisa kuģis atkal spēj izmantot savu navigāciju, vai

2) gaisa kuģis jāvirza, izmantojot parastos navigācijas līdzekļus, t. i., *VOR/DME*.

Turpmākās *ATC* darbības attiecībā uz gaisa kuģi, kas *RNAV* sistēmas atteices vai traucējumu dēļ nespēj izpildīt noteiktās prasības, būs atkarīgas no paziņotās atteices specifikas un kopējās satiksmes situācijas. Daudzās situācijās var būt iespējams turpināt ekspluatāciju saskaņā ar pašreizējo *ATC* atļauju. Ja to nav iespējams panākt, var būt vajadzīga pārskatīta atļauja, lai atkal izmantotu *VOR/DME* navigāciju.

**GM1 par SERA.11013. punkta “Gaisa kuģa veiktspējas samazināšanās” c) apakšpunktu**

*RVSM* PRASĪTĀS VERTIKĀLĀS NAVIGĀCIJAS VEIKTSPĒJAS ZUDUMS

Ārkārtas situācija lidojumā *RVSM* gaisa telpā ir neparedzēti apstākļi, kas tieši ietekmē viena vai vairāku gaisa kuģu spēju lidot saskaņā ar *RVSM* gaisa telpā noteiktajām vertikālās navigācijas veiktspējas prasībām.

**GM1 par SERA.11014. punktu “*ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes”**

Neviena procedūra, kas izklāstīta SERA.11014. punktā, neliedz gaisa kuģa kapteiņiem pieņemt saprātīgus lēmumus un izmantot to pilnvaras, lai izvēlētos vislabāko rīcību nolūkā atrisināt gaisa satiksmes konfliktu vai novērstu potenciālu sadursmi.

**GM2 par SERA.11014. punktu “*ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes”**

*ACAS* spēja pildīt savu uzdevumu palīdzēt pilotiem izvairīties no potenciālām sadursmēm ir atkarīga no pareizas un savlaicīgas pilotu reakcijas uz *ACAS* norādēm. Ekspluatācijas pieredze liecina, ka pareiza pilotu reakcija ir atkarīga no sākotnējo un atkārtoto *ACAS* procedūru mācību efektivitātes.

**GM3 par SERA.11014. punktu “*ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes”**

Piloti nedrīkst manevrēt gaisa kuģi, reaģējot tikai uz satiksmes konsultatīvo informāciju (*TA*).

**GM4 par SERA.11014. punktu “*ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes”**

Satiksme, ko konstatē vizuāli, var nebūt tā pati satiksme, kas izraisījusi *RA* norādi. Vizuāla tuvojošos gaisa kuģu uztvere var būt maldinoša, jo īpaši naktī.

**GM5 par SERA.11014. punktu “*ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes”**

Ja gaisa kuģu, kas tuvojas, koordinē *ACAS*–*ACAS*, *RA* norādes papildina cita citu, lai mazinātu sadursmes iespējamību. Manevri vai manevru neesība, kas izraisa *RA* norādēm pretēju vertikālo ātrumu, var izraisīt sadursmi ar gaisa kuģi, ar kuru iespējama sadursme.

**GM6 par SERA.11014. punktu “*ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes”**

Ja pilots par to nav ziņojis, *ATC* nezina, ka *ACAS* izdod *RA* norādes. Tāpēc *ATC* varētu neapzināti izdod norādījumus, kuri ir pretrunā *ACAS* *RA* norādēm. Tādēļ gadījumos, kad *ATC* norādījums vai atļauja netiek ievēroti, jo ir pretrunā *RA* norādēm, ir svarīgi par to paziņot *ATC*.

**GM7 par SERA.11014. punktu “*ACAS* sadursmju novēršanas (*RA*) norādes”**

Ja *ATC* nav norādījusi citādi, saņemot informāciju par citu gaisa kuģi, kas atrodas blakus esošajā absolūtajā augstumā vai lidojuma līmenī vai tuvojas tam, pilotiem jāizmanto atbilstīgas procedūras, kurās lidmašīna, uzņemot vai samazinot augstumu līdz piešķirtajam absolūtajam augstumam, to var izdarīt ar ātrumu, kas mazāks par 8 m (1500 pēdām) pēdējos augstuma uzņemšanas vai samazināšanas 300 m (vai 1000 pēdās) līdz piešķirtajam absolūtajam augstumam vai lidojuma līmenim. Šīs procedūras paredzētas, lai izvairītos no liekām *ACAS II RA* norādēm gaisa kuģī, kas atrodas blakus esošajā absolūtajā augstumā vai lidojuma līmenī vai tuvojas tam. Komerciāliem lidojumiem šīs procedūras jānosaka ekspluatantam.

**GM2 par SERA.11015. punktu “Pārtveršana”**

**1. Vispārīga informācija**

1.1. Ir jāizvairās no civilā gaisa kuģa pārtveršanas, un tā jāuzsāk tikai tad, ja nav citas iespējas. Ja to uzsāk, pārtveršana jāierobežo tikai ar gaisa kuģa identificēšanu, ja vien nav nepieciešams atgriezt gaisa kuģi uz tā plānotā ceļa, pavadīt to līdz valsts gaisa telpas robežām, pavadīt prom no aizliegtas, ierobežotu lidojumu vai bīstamās zonas vai sniegt tam norādījumus nosēšanās veikšanai norādītā lidlaukā. Faktiska civilā gaisa kuģa pārtveršana nav jāveic, izņemot gadījumus, kad par šādas darbības veikšanu iepriekš ir notikusi vienošanās ar attiecīgā gaisa kuģa pilotu un ekspluatantu.

1.2. Lai novērstu vai samazinātu nepieciešamību pārtvert civilo gaisa kuģi, ir svarīgi, lai:

a) pārtveršanas vadības struktūrvienības darītu visu iespējamo, lai garantētu ikviena gaisa kuģa, kurš var būt civilais gaisa kuģis, identificēšanu un sniegtu visus nepieciešamos norādījumus vai ieteikumus šādam gaisa kuģim ar attiecīgo *ATS* struktūrvienību starpniecību. Šajā nolūkā ir svarīgi, lai starp pārtveršanas vadības struktūrvienībām un *ATS* struktūrvienību tiktu izveidoti līdzekļi ātrai un uzticamai saziņai un lai tiktu formulētas vienošanās par informācijas apmaiņu šo struktūrvienību starpā attiecībā uz civilo gaisa kuģu kustību saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 4. punkta, SERA.11010. punkta a) apakšpunkta 1. punkta iv) apakšpunkta, SERA.11010. punkta a) apakšpunkta 3. punkta ii) apakšpunkta, SERA.11010. punkta b) apakšpunkta un SERA.11010. punkta b) apakšpunkta 5. punkta noteikumiem;

b) AIP tiktu skaidri noteiktas zonas, kurās aizliegti jebkādi civilās aviācijas lidojumi, un zonas, kurās civilās aviācijas lidojumi nav atļauti bez īpašas valsts atļaujas, norādot iespējamo pārtveršanas risku, ja gaisa kuģis iekļūst šādās zonās. Norādot šādas zonas, kas atrodas tuvumā noteiktajiem *ATS* maršrutiem vai citām bieži izmantotām ceļa līnijām, jāņem vērā gaisa kuģa izmantojamo navigācijas sistēmu pieejamība un kopējā sistēmas precizitāte un to spēja saglabāt distanci līdz noteiktajām zonām;

c) tiktu apsvērta papildu aeronavigācijas līdzekļu izveide, ja tas vajadzīgs, lai nodrošinātu, ka civilie gaisa kuģi var droši aplidot apkārt aizliegtajām vai, ja vajadzīgs, ierobežotu lidojumu zonām.

1.3. Lai novērstu vai samazinātu apdraudējumu saistībā ar pārtveršanu, kas veikta, ja nav citas iespējas, jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka piloti un attiecīgās struktūrvienības uz zemes rīkojas saskaņoti. Tālab ir svarīgi veikt pasākumus, lai nodrošinātu, ka:

a) visi civilā gaisa kuģa piloti ir pilnīgi informēti par to, kādi pasākumi tiem jāveic un kādi vizuālie signāli ir jāizmanto;

b) civilā gaisa kuģa ekspluatanti vai kapteiņi īsteno gaisa kuģa spēju sazināties 121,5 MHz frekvencē un pārtveršanas procedūru, un vizuālo signālu izmantojamību gaisa kuģī;

c) visi *ATS* darbinieki ir pienācīgi informēti par pasākumiem, kas tiem jāveic saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 4. punkta, SERA.11010. punkta a) apakšpunkta 1. punkta iv) apakšpunkta, SERA.11010. punkta a) apakšpunkta 3. punkta ii) apakšpunkta, SERA.11010. punkta b) apakšpunkta un SERA.11010. punkta b) apakšpunkta 5. punkta noteikumiem;

d) visi pārtverošā gaisa kuģa kapteiņi tiek informēti par civilā gaisa kuģa veiktspējas vispārējiem ierobežojumiem un par iespējamību, ka tehnisku grūtību vai nelikumīgas iejaukšanās dēļ pārtvertais gaisa kuģis varētu nonākt avārijas situācijā;

e) tiek izdoti skaidri un nepārprotami norādījumi pārtveršanas vadības struktūrvienībām un iespējamo pārtverošo gaisa kuģu kapteiņiem, ietverot norādījumus par pārtveršanas manevriem, pārtvertā gaisa kuģa vadīšanu, pārtvertā gaisa kuģa rīcību, gaiss–gaiss vizuālajiem signāliem, radiosakariem ar pārtverto gaisa kuģi un nepieciešamību atturēties izmantot ieročus;

*Piezīme. Skat. 2. līdz 6. punktu.*

f) pārtveršanas vadības struktūrvienības un pārtverošie gaisa kuģi tiek nodrošināti ar radiosakaru iekārtām, kas ļauj tiem sazināties ar pārtverto gaisa kuģi, izmantojot avārijas frekvenci 121,5 MHz;

g) sekundārā novērošanas radara un/vai *ADS-B* iespējas ir pieejamas tādā mērā, lai pārtveršanas vadības struktūrvienības varētu identificēt civilos gaisa kuģus zonās, kur pretējā gadījumā tas varētu tikt pārtverts. Šādām iespējām jāļauj noteikt gaisa kuģa identitāti un nekavējoties atpazīt ārkārtas vai steidzamības situāciju.

**2. Pārtveršanas manevri**

2.1. Jānosaka standarta metode gaisa kuģa, kurš veic civilā gaisa kuģa pārtveršanu, manevriem, lai nepieļautu pārtvertā gaisa kuģa apdraudēšanu. Šajā metodē pienācīgi jāņem vērā civilā gaisa kuģa veiktspējas ierobežojumi, nepieciešamība izvairīties no lidošanas tik tuvu pārtvertajam gaisa kuģim, ka var rasties sadursmes draudi, un nepieciešamība izvairīties šķērsot gaisa kuģa lidojuma trajektoriju vai veikt citus manevrus tā, ka pēcstrūklas turbulence var kļūt bīstama, jo īpaši, ja pārtvertais gaisa kuģis ir viegls gaisa kuģis.

2.2. Gaisa kuģis, kuram ir uzstādīta *ACAS* un kurš tiek pārtverts, var uztvert pārtvērēju kā sadursmes draudus un tādējādi uzsākt izvairīšanās manevru, reaģējot uz *ACAS RA*. Pārtvērējs šādu manevru var kļūdaini interpretēt kā nedraudzīgu nolūku izpausmi. Tādēļ ir svarīgi, ka pārtverošā gaisa kuģa, kas aprīkots ar sekundārā novērošanas radara (*SSR*) transponderu, piloti nepieļauj barometriskā augstuma informācijas pārraidīšanu (C režīma atbildes vai S režīma *AC* lauka atbildes) vismaz 37 km (20 NM) rādiusā ap pārtveramo gaisa kuģi. Tas neļauj *ACAS* pārtvertajā gaisa kuģī pret pārtvērēju izmantot *RA* norādes, turpretī *ACAS* satiksmes konsultatīvā informācija paliks pieejama.

2.3. Manevri vizuālai identificēšanai

Turpmāk izklāstītā metode ir ieteicama pārtverošā gaisa kuģa manevriem, lai vizuāli identificētu civilo gaisa kuģi.

*I posms*

Pārtverošajam gaisa kuģim jātuvojas pārtvertajam gaisa kuģim no aizmugures. Grupas vadītājam vai atsevišķam pārtverošajam gaisa kuģim parasti jāieņem pozīcija gaisa kuģa kreisajā pusē, nedaudz virs pārtvertā gaisa kuģa un nedaudz tam priekšā, pārtvertā gaisa kuģa pilota redzeslokā un sākotnēji ne tuvāk gaisa kuģim par 300 m. Visiem pārējiem gaisa kuģiem grupā jāsaglabā droša distance no pārtvertā gaisa kuģa, vēlams virs tā un aiz tā. Pēc tam, kad noteikts ātrums un atrašanās vieta, gaisa kuģim vajadzības gadījumā jāpāriet pie procedūras II posma.

*II posms*

Grupas vadītājam vai atsevišķam pārtverošajam gaisa kuģim uzmanīgi jāsāk tuvošanās pārtvertajam gaisa kuģim tajā pašā līmenī, ne tuvāk kā tas absolūti nepieciešams vajadzīgās informācijas iegūšanai. Grupas vadītājam vai atsevišķam pārtverošajam gaisa kuģim jārīkojas piesardzīgi, lai neizbiedētu gaisa kuģa apkalpi vai pasažierus, visu laiku paturot prātā faktu, ka manevrus, kurus par normāliem uzskata pārtverošais gaisa kuģis, civilā gaisa kuģa pasažieri un apkalpe var uzskatīt par bīstamiem. Visiem pārējiem gaisa kuģiem joprojām jāietur droša distance no pārtvertā gaisa kuģa. Kad identificēšana pabeigta, pārtverošajam gaisa kuģim jāatkāpjas no pārtvertā gaisa kuģa saskaņā ar III posma norādījumiem.

*III posms*

Grupas vadītājam vai atsevišķam pārtverošajam gaisa kuģim ar lēnu pikējošu kustību uzmanīgi jāatvirzās no pārtvertā gaisa kuģa. Visiem pārējiem gaisa kuģiem jāsaglabā droša distance no pārtvertā gaisa kuģa un jāpiebiedrojas savam vadītājam.

2.4. Manevri navigācijas norādījumu sniegšanai

2.4.1. Ja pēc I un II posma identificēšanas manevriem tiek uzskatīts par vajadzīgu iejaukties pārtvertā gaisa kuģa navigācijā, grupas vadītājam vai atsevišķam pārtverošajam gaisa kuģim parasti jāieņem pozīcija kreisajā pusē, nedaudz virs un nedaudz priekšā pārtvertajam gaisa kuģim, lai tā kapteinis varētu redzēt parādītos vizuālos signālus.

2.4.2. Pārtverošā gaisa kuģa kapteinim obligāti jāpārliecinās, ka pārtvertā gaisa kuģa kapteinis ir informēts par pārtveršanu un apstiprina saņemtos signālus. Ja atkārtoti mēģinājumi pievērst pārtvertā gaisa kuģa kapteiņa uzmanību, izmantojot 1. sērijas signālus, kas noteikti S11-1. tabulā, ir neveiksmīgi, šim nolūkam var izmantot citas metodes, tostarp kā pēdējo iespēju – vilces forsēšanu, ar nosacījumu, ka tādā veidā netiek apdraudēts pārtvertais gaisa kuģis.

2.5. Ir atzīts, ka dažreiz meteoroloģisko apstākļu vai reljefa dēļ grupas vadītājam vai atsevišķam pārtverošajam gaisa kuģim var būt nepieciešams ieņemt pozīciju labajā pusē, nedaudz virs un nedaudz priekšā pārtvertajam gaisa kuģim. Šādā gadījumā pārtverošā gaisa kuģa kapteinim īpaši jārūpējas, lai pārtvertā gaisa kuģa kapteinim visu laiku būtu redzams pārtverošais gaisa kuģis.

**3. Pārtvertā gaisa kuģa vadīšana**

3.1. Navigācijas norādījumi un cita saistītā informācija pārtvertajam gaisa kuģim jāsniedz pa radiotelefonu, ja vien iespējams nodibināt radiosakarus.

3.2. Sniedzot pārtvertajam gaisa kuģim navigācijas norādījumus, jānodrošina, lai gaisa kuģis netiktu ievirzīts apstākļos, kur redzamība var būt sliktāka, nekā vajadzīgs, lai turpinātu veikt lidojumu vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos, un lai no pārtvertā gaisa kuģa pieprasītie manevri neradītu vēl lielāku apdraudējumu gadījumā, ja ir pasliktināta gaisa kuģa ekspluatācijas efektivitāte.

3.3. Ārkārtas gadījumā, ja pārtvertajam civilajam gaisa kuģim pieprasa nosēsties pārlidojamajā teritorijā, jānodrošina, lai:

a) norādītais lidlauks būtu piemērots attiecīgā tipa gaisa kuģa drošas nosēšanās vajadzībām, it īpaši, ja lidlauks parasti netiek izmantots civilo gaisa kuģu operācijām;

b) apkārtējais reljefs būtu piemērots riņķošanai, pieejai un otra riņķa manevriem;

c) pārtvertajam gaisa kuģim būtu atlicis pietiekami daudz degvielas, lai sasniegtu lidlauku;

d) ja pārtvertais gaisa kuģis ir civilais gaisa kuģis, norādītajam lidlaukam būtu skrejceļš, kura garums ir vismaz 2500 m *MSL* un kura balsta virsmas izturība būtu pietiekama gaisa kuģa atbalstam, un

e) kad vien iespējams, norādītais lidlauks būtu tas, kurš sīki aprakstīts attiecīgajā AIP.

3.4. Pieprasot civilajam gaisa kuģim nolaisties nezināmā lidlaukā, ir svarīgi dot pietiekami ilgu laiku, lai būtu iespējams sagatavoties nolaišanās veikšanai, paturot prātā, ka tikai civilā gaisa kuģa kapteinis var spriest par nosēšanās operācijas drošību saistībā ar skrejceļa garumu un gaisa kuģa masu attiecīgajā brīdī.

3.5. Ļoti svarīgi, lai pārtvertajam gaisa kuģim pa radiotelefonu tiktu sniegta visa informācija, kas vajadzīga, lai atvieglotu drošu pieeju un nosēšanos.

**4. Gaiss–gaiss tipa vizuālie signāli**

Vizuālie signāli, kas jāizmanto gan pārtverošajam gaisa kuģim, gan pārtvertajam gaisa kuģim, ir izklāstīti S11-1. un S11-2. tabulā. Ir svarīgi, lai pārtverošais gaisa kuģis un pārtvertais gaisa kuģis stingri ievērotu šos signālus un pareizi interpretētu otra gaisa kuģa rādītos signālus un lai pārtverošais gaisa kuģis pievērstu īpašu uzmanību visiem pārtvertā gaisa kuģa rādītajiem signāliem, kas norāda uz to, ka šis gaisa kuģis ir avārijas stāvoklī vai ka nepieciešama steidzama rīcība.

**5. Radiosakari starp pārtveršanas vadības struktūrvienību vai pārtverošo gaisa kuģi un pārtverto gaisa kuģi**

5.1. Veicot pārtveršanu, pārtveršanas vadības struktūrvienībai un pārtverošajam gaisa kuģim:

a) vispirms jācenšas nodibināt divpusējus sakarus ar pārtverto gaisa kuģi kopīgā valodā avārijas frekvencē 121,5 MHz, izmantojot izsaukuma zīmes (kodus, signālus) jeb pazīšanas zīmes “PĀRTVERŠANAS VADĪBA”, “PĀRTVĒRĒJS (pazīšanas zīme) un “PĀRTVERTAIS GAISA KUĢIS” un

b) ja tas neizdodas, jācenšas nodibināt divpusējus sakarus ar pārtverto gaisa kuģi tādā citā frekvencē vai frekvencēs, kādas var būt paredzējusi kompetentā iestāde, vai sazināties ar attiecīgās(-o) *ATS* struktūrvienības(-u) starpniecību.

5.2. Ja pārtveršanas laikā tiek nodibināti radiosakari, bet nav iespējams sazināties kopīgā valodā, jācenšas darīt zināmus norādījumus un būtisko informāciju, izmantojot S11-3. tabulā noteiktās frāzes un izrunu, un katra frāze jāpārraida divas reizes.

**6. Atturēšanās lietot ieročus**

Trasējošās lodes uzmanības piesaistīšanai ir bīstami izmantot, un tiek sagaidīts, ka tiks veikti pasākumi, lai izvairītos tās lietot, lai neapdraudētu gaisa kuģī esošo cilvēku dzīvību un gaisa kuģa drošību.

**7. Koordinācija starp pārtveršanas vadības struktūrvienību un *ATS* struktūrvienību**

Visos gaisa kuģa, kurš ir vai varētu būt civilais gaisa kuģis, pārtveršanas posmos, ir svarīgi nodrošināt ciešu koordināciju starp pārtveršanas vadības struktūrvienību un attiecīgo *ATS* struktūrvienību, lai *ATS* struktūrvienība būtu pilnīgi informēta par notikumu gaitu un rīcību, kas tiek pieprasīta no pārtvertā gaisa kuģa.

*12. SADAĻA*

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

**GM1 par SERA.12005. punkta “Īpašie novērojumi no gaisa kuģa” c) apakšpunktu**

Noslogotā vidē, kur pilnīga īpašu gaisa kuģa novērojumu pārraide varētu negatīvi ietekmēt izmantoto frekvenci, *ATC* var norādīt, ka gaisa kuģim pilnīgs ziņojums jāsniedz alternatīvā frekvencē.

**AMC1 par SERA.12020. punktu “Gaisa kuģu ziņojumu apmaiņa”**

ĪPAŠIE ZIŅOJUMI NO GAISA KUĢA

Īpašie ziņojumi no gaisa kuģa pēc iespējas ātrāk jāpārraida gaisa kuģim, kuru tie varētu ietekmēt, un tiem jāaptver maršruta daļa līdz vienas stundas lidojumam pirms gaisa kuģa.

*13. SADAĻA*

***SSR transponderu izmantošana***

**GM1 par SERA.13001. punktu “*SSR* transpondera izmantošana”**

Grupu veidošanā iesaistīto gaisa kuģi pilotiem jāizmanto transponders, līdz gaisa kuģis ir iekļāvies grupā. Tiklīdz gaisa kuģis iekļāvies grupā, visiem gaisa kuģiem, izņemot vadošo gaisa kuģi, jādod rīkojums palikt “*squawk* gaidīšanas režīmā”.

**GM1 par SERA.13001. punkta “*SSR* transpondera izmantošana” c) apakšpunktu**

Bezmotora gaisa kuģu piloti ir mudināti izmantot transponderus arī lidojumos ārpus gaisa telpas, kurā *SSR* transpondera uzstādīšana un izmantošana ir obligāta.

**GM1 par SERA.13005. punkta “*SSR* transpondera A režīma kodu iestatīšana” a) apakšpunktu**

Pilotam, kurš izvēlējies A režīma kodu 7500 un kuram *ATC* vēlāk pieprasījusi apstiprināt šo kodu, atbilstoši apstākļiem tas vai nu ir jāapstiprina, vai nav jāatbild. Ja pilots neatbild, *ATC* jāuzskata, ka tādējādi tiek apstiprināts, ka kods 7500 nav netīši izvēlēts kļūdaini.

**AMC1 par SERA.13005. punkta “*SSR* transpondera A režīma kodu iestatīšana” c) apakšpunktu**

Ja *ATC* pieprasījusi apstiprināt izvēlēto kodu, pilotam:

a) jāpārbauda A režīma koda iestatījums transponderī;

b) vajadzības gadījumā atkārtoti jāatlasa piešķirtais kods un

c) jāapstiprina *ATC* iestatījums, kas redzams transpondera vadības ierīcēs.

**GM1 par SERA.13010. punkta “No barometriskā augstuma atvasināta informācija” b) apakšpunktu** KĻŪDAINA INFORMĀCIJA PAR LIDOJUMA LĪMENI

a) Ja attēlotā lidojuma līmeņa informācija neatbilst apstiprinātajai pielaides vērtībai vai ja pēc verifikācijas ir atkāta pārmērīga neatbilstība apstiprinātajai pielaides vērtībai, pilots attiecīgi jāinformē un jālūdz, lai viņš pārbauda spiediena iestatījumu un apstiprina gaisa kuģa lidojuma līmeni.

b) Ja pēc pareizā spiediena iestatījuma apstiprināšanas neatbilstība joprojām pastāv, *ATC* atbilstīgi apstākļiem ir jārīkojas šādi:

1) jālūdz, lai pilots izvēlas un izmanto alternatīvu transponderu, ja tāds ir, un atkārtoti pārbauda, vai attēlotā lidojuma līmeņa informācija ir apstiprinātās pielaides robežās, vai

2) jālūdz, lai pilots aptur C režīma vai *ADS-B* absolūtā augstuma datu pārraidi ar nosacījumu, ka tas neizraisīs pozīcijas un identitātes informācijas zaudēšanu, un jāpaziņo nākamajiem kontrolpunktiem vai ar attiecīgo gaisa kuģi saistītajai *ATC* par veiktajām darbībām, vai

3) jāpaziņo pilotam par neatbilstību un jālūdz turpināt attiecīgo darbību, lai nepieļautu gaisa kuģa pozīcijas un identitātes informācijas zaudēšanu, un, ja vietējos norādījumos paredzēts, displeja zīmē parādītā līmeņa informācija jāaizstāj ar paziņoto līmeni. Turklāt *ATC* struktūrvienībai par veiktajām darbībām jāpaziņo nākamajam kontrolpunktam vai ar attiecīgo gaisa kuģi saistītajai *ATC*.

c) Jāuzsver, ka *ACAS* pieņems kļūdainas C režīma atbildes un, pamatojoties uz šiem datiem, ir iespējams izdot *RA*. Ja b) apakšpunkta 1) punktā aprakstītos pasākumus nevar izpildīt, dispečeram jāņem vērā iespējamība, ka *ACAS RA* ir ģenerēti, sniedzot *ATS*.

**GM1 par SERA.13020. punkta “*SSR* transpondera atteice gadījumā, kad gaisa kuģī obligāti jābūt funkcionējošam transponderam” a) apakšpunktu**

TRANSPONDERA ATTEICE PĒC IZLIDOŠANAS

Ja gaisa kuģis, kam pēc izlidošanas notikusi transpondera atteice, lido vai, iespējams, lidos zonā, kurā gaisa kuģim obligāti jābūt funkcionējošam transponderam ar noteiktām funkcijām, attiecīgajām *ATC* struktūrvienībām jācenšas nodrošināt lidojuma turpināšanu uz pirmo lidojuma plānā paredzētās nosēšanās lidlauku. Tomēr dažās satiksmes situācijās termināļa zonās vai maršrutā lidojumu var nebūt iespējams turpināt, jo īpaši tad, ja atteice konstatēta īsi pēc pacelšanās. Tāpēc gaisa kuģim var dot rīkojumu atgriezties izlidošanas lidlaukā vai nosēsties tuvākajā piemērotajā lidlaukā, kas ir pieņemams attiecīgajam ekspluatantam un *ATC*.

**GM1 par SERA.13020. punkta “*SSR* transpondera atteice gadījumā, kad gaisa kuģī obligāti jābūt funkcionējošam transponderam” b) apakšpunktu**

TRANSPONDERA ATTEICE PIRMS IZLIDOŠANAS

Ja transpondera atteice konstatēta pirms izlidošanas no lidlauka, kurā nav iespējams veikt remontu, attiecīgajam gaisa kuģim jāļauj pēc iespējas tieši doties uz tuvāko piemēroto lidlauku, kurā iespējams veikt remontu. Piešķirot atļauju šādam gaisa kuģim, *ATC* jāņem vērā pašreizējā vai prognozētā satiksmes situācija, un, iespējams, būs jāmaina izlidošanas laiks, lidojuma līmenis vai plānotā lidojuma maršruts. Lidojuma gaitā var būt vajadzīgas vēlākas korekcijas. Jāņem vērā, ka šis jautājums ir aplūkots arī Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1207/2011[[3]](#footnote-4) 4. panta 4. punktā.

14. SADAĻA

***Balss sakaru procedūras***

**AMC1 par SERA.14001. punktu “Vispārīgi noteikumi”**

Standartizēto frazeoloģiju skatīt I papildinājumā.

**GM1 par SERA.14001. punktu “Vispārīgi noteikumi”**

Ziņojumi par nelikumīgu iejaukšanos ir ārkārtas apstākļi, kuru dēļ varētu nebūt iespējams izmantot atzītas sakaru procedūras, ko izmanto, lai noteiktu ziņojumu kategoriju un prioritāti.

**GM2 par SERA.14001. punktu “Vispārīgi noteikumi”**

Ja ir izplatīts vispārējs aicinājums “VISAS STACIJAS”, kas nozīmē to, ka aicinājums adresēts visām stacijām, kuras varētu pārtvert, atbilde nav gaidāma, ja vien pēc tam netiek izsauktas atsevišķas stacijas, lai apstiprinātu saņemšanu.

**AMC1 par SERA.14015. punktu “Sakaros “gaiss–zeme” izmantojamā valoda”**

Attiecībā uz angļu valodas lietošanu lidostās, kurās gadā notiek vairāk nekā 50 000 starptautisku *IFR* lidojumu, kompetentā iestāde citus nosacījumus drīkst noteikt tikai konkrētiem gadījumiem, pamatojoties uz vietējo apstākļu atsevišķu novērtējumu. Atkāpes no minētās prasības jebkurā gadījumā ir pieļaujamas tikai izņēmuma gadījumos, un tām jāpievieno drošības novērtējums.

Valstīs, kuras nolemj nepiemērot prasību par angļu valodas lietošanu, SERA.14015. punktā minētajā pētījumā jāiekļauj neatkarīgs un visaptverošs novērtējums par ietekmi, ko radītu angļu valodas nelietošana gaisa–zemes radiosakaros. Šādā novērtējumā jo īpaši jāņem vērā:

a) visi pieejamie negadījumu un incidentu izmeklēšanas ziņojumi vismaz ES līmenī, kuros valodas lietojums ir identificēts kā veicinošs faktors. Šim nolūkam ir jāizmanto arī centrālais repozitorijs, kas šādiem ziņojumiem izveidots saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 un Nr. 996/2010;

b) to pilotu īpatsvars, kuri bieži izmanto šo lidostu un kuriem ir angļu valodas prasmes apliecinājums;

c) to pilotu īpatsvars, kuri bieži izmanto šo lidostu un kuriem nav izmantotās alternatīvās valodas prasmes apliecinājuma;

d) lidojumu apkalpju, kas darbojas attiecīgajā lidostā, aptauja par vēlamo valodu un spēju sazināties attiecīgajās valodās;

e) apspriešanās ar lidojumu drošības izmeklēšanas iestādi.

**GM1 par SERA.14015. punktu “Sakaros “gaiss–zeme” izmantojamā valoda”**

Papildus SERA.14015. punkta prasībām kompetentajām iestādēm pozitīvi jāizvērtē situācijas apzināšanās priekšrocības, kas varētu uzlabot drošību lidostās un saistītajos apkārtējās gaisa telpas sektoros, paplašinot angļu valodas lietošanu dažās kritiski svarīgās frekvencēs lidlaukos un saistītajos apkārtējās gaisa telpas sektoros, kuros gadā notiek mazāk nekā 50 000 komerciālu IFR lidojumu, bet kuros notiek starptautiska satiksme un kuros vairākums kvalificēto pilotu angļu valodu pārvalda pietiekamā līmenī. Šajos apsvērumos jo īpaši jāizvērtē:

a) vienas frekvences izmantošana visām drošumam svarīgām operācijām uz skrejceļa vai skrejceļu kopuma;

b) nepieciešamība un iespējamība prasību par saziņu tikai angļu valodā piemērot arī sakariem ar transportlīdzekļiem, lai uzlabotu situācijas apzināšanos.

Ja šī izvērtējuma rezultātā var tikt mainīta pašreizējā saziņas kārtība, tas jāpamato ar vietējā drošības novērtējuma rezultātu.

**GM2 par SERA.14015. punktu “Sakaros “gaiss–zeme” izmantojamā valoda”**

Apsverot iespēju prasību par angļu valodas lietošanu piemērot arī lidlaukiem, kuros gadā notiek mazāk nekā 50 000 starptautisku *IFR* lidojumu, kompetentajai iestādei ir jāņem vērā vietējās vajadzības, piemēram, sezonāli liels starptautiskās gaisa satiksmes apjoms.

**AMC1 par SERA.14025. punktu “Principi, kas reglamentē tādu *ATS* maršrutu identifikāciju, kas nav standarta izlidošanas un ielidošanas maršruti”**

BURTI “F” UN “G”

Ja pēc attiecīgā *ATS* maršruta apzīmējuma pamatburta pievieno burtus “F” vai “G”, lai norādītu sniegtā pakalpojuma veidu:

a) burts “F” norāda, ka attiecīgajā maršrutā vai tā daļā tiek sniegti tikai konsultatīvi pakalpojumi un

b) burts “G” norāda, ka attiecīgajā maršrutā vai tā daļā tiek sniegts tikai lidojumu informācijas pakalpojums,

c) lidojumu apkalpei tie nav jāizmanto balss sakaros.

**GM1 par SERA.14030. punktu “Apzīmējumu izmantošana standarta instrumentālās izlidošanas un ielidošanas maršrutos”**

Maršrutu identificēšanas nolūkā vārdi “izlidošana”, “atlidošana” un “vizuāls” tiek uzskatīti par apzīmētāja vienkāršā valodā neatņemamu sastāvdaļu.

**GM1 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 1) punktu**

PAZĪŠANAS ZĪME, SKREJCEĻŠ UN VĒJŠ

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *gaisa kuģa pazīšanas zīme* | *pārraida kā* |
| CCA 238 | Air China **divi trīs astoņi** |
| OAL 242 | Olympic **divi četri divi** |

|  |  |
| --- | --- |
| *kurss* | *pārraida kā* |
| 100 grādi | kurss **viens nulle viens** |
| 080 grādi | kurss **nulle astoņi nulle** |

|  |  |
| --- | --- |
| *skrejceļš* | *pārraida kā* |
| 27 | skrejceļš **divi septiņi** |
| 30 | skrejceļš **trīs nulle** |
| *vēja virziens un ātrums* | *pārraida kā* |
| 200 grādi 70 mezgli | vējš **divi nulle nulle** grādi **septiņi nulle** mezgli |
| 160 grādi 18 mezgli brāzmas 30 mezgli | vējš **viens seši nulle** grādi **viens astoņi** mezgli brāzmas **trīs nulle** mezgli |

**GM2 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 1) punkta i) apakšpunktu**

LIDOJUMA LĪMENIS

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *lidojuma līmeņi* | *pārraida kā* |
| FL 180 | lidojuma līmenis **viens astoņi nulle** |
| FL 200 | lidojuma līmenis **divi simts** |

**GM3 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 1) punkta ii) apakšpunktu**

ALTIMETRA IESTATĪJUMS

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *altimetra iestatījums* | *pārraida kā* |
| 1009 hPa | QNH **viens nulle nulle deviņi** |
| 1000 hPa | QNH **viens tūkstotis** |
| 993 hPa | QNH **deviņi deviņi trīs** |

**GM4 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 1) punkta iii) apakšpunktu**

TRANSPONDERA KODI

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *transpondera kodi* | *pārraida kā* |
| 2400 | squawk **divi četri nulle nulle** |
| 1000 | squawk **viens tūkstotis** |
| 2000 | squawk **divi tūkstoši** |

**GM1 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 2) punktu**

ABSOLŪTAIS AUGSTUMS

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *absolūtais augstums* | *pārraida kā* |
| 800 | **astoņi simti** |
| 3400 | **trīs tūkstoši četri simti** |
| 12 000 | **viens divi tūkstoši** |

**GM2 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 2) punktu**

MĀKOŅU AUGSTUMS

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *mākoņu augstums* | *pārraida kā* |
| 2200 | **divi tūkstoši divi simti** |
| 4300 | **četri tūkstoši trīs simti** |

**GM3 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 2) punktu**

REDZAMĪBA

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *redzamība;* | *pārraida kā* |
| 1000 | **redzamība viens tūkstotis** |
| 700 | **redzamība septiņi simti** |

**GM4 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 2) punktu**

REDZAMĪBA UZ SKREJCEĻA

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *redzamība uz skrejceļa* | *pārraida kā* |
| 600 | **RVR seši simti** |
| 1700 | **RVR viens tūkstotis seši simti** |

**GM5 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 5) punktu**

DECIMĀLSKAITĻI

Turpmākie piemēri ilustrē piemērošanu.

|  |  |
| --- | --- |
| *skaitlis* | *pārraida kā* |
| 100,3 | **VIENS NULLE NULLE KOMATS TRĪS** |
| 38 143,9 | **TRĪS ASTOŅI VIENS ČETRI TRĪS KOMATS DEVIŅI** |

**GM1 par SERA.14035. punkta “Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā” a) apakšpunkta 6) punktu** CIPARU PĀRRAIDE RADIOTELEFONIJAS KANĀLU FREKVENCĒS

a) Turpmākajos piemēros parādīta procedūras piemērošana.

|  |  |
| --- | --- |
| *Kanāls* | *Pārraida kā* |
| 118,000 | VIENS VIENS ASTOŅI KOMATS NULLE |
| 118,005 | VIENS VIENS ASTOŅI KOMATS NULLE NULLE PIECI |
| 118,010 | VIENS VIENS ASTOŅI KOMATS NULLE VIENS NULLE |
| 118,025 | VIENS VIENS ASTOŅI KOMATS NULLE DIVI PIECI |
| 118,050 | VIENS VIENS ASTOŅI KOMATS NULLE PIECI NULLE |
| 118,100 | VIENS VIENS ASTOŅI KOMATS VIENS |

b) Norādot pārraides kanālus *VHF* radiotelefonijas sakaros, jāievēro piesardzība gadījumos, kad visi seši skaitliskā apzīmējuma cipari tiek izmantoti gaisa telpā, kurā sakaru kanālus nošķir 25 kHz, jo gaisa kuģos, kuru iekārtas spēj nošķirt kanālus 25 kHz vai lielākā diapazonā, radio vadības panelī ir iespējams atlasīt tikai pirmos piecus skaitliskā apzīmējuma ciparus.

**GM1 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

PĀRTRAUKUMS

“PĀRTRAUKUMS” jāizmanto, ja ziņojuma teksts nav nepārprotami nošķirts no citām teksta daļām.

**GM2 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

PĀRBAUDĪT/PĀRBAUDE

“PĀRBAUDĪT/PĀRBAUDE” izmanto tikai kontekstā ar sistēmu vai procedūru pārbaudi. Parasti atbilde netiek gaidīta.

**GM3 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

SAGLABĀT

Piemēram, “Saglabāt *VFR*”.

**GM4 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

GAIDU ATBILDI

“GAIDU ATBILDI” parasti neizmanto *VHF* sakaros.

**GM5 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

BEIDZU

“BEIDZU” parasti neizmanto *VHF* sakaros.

**GM6 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

SAPRATU

Vārdu “SAPRATU” nekādā gadījumā nedrīkst izmantot, atbildot uz jautājumiem, kas prasa “ATKĀRTOT/ATKĀRTOŠANA” vai tiešu apstiprinājumu “APSTIPRINU”, vai noliegumu “NEGATĪVS”.

**GM7 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

GAIDĪT

Ja aizkavēšanās ir ilgstoša, izsaucējs parasti sazināsies atkārtoti. Vārds “GAIDĪT” nav ne apstiprinošs, ne noliedzošs.

**GM8 par SERA.14045. punktu “Pārraides metode”**

NEVARĒT

Aiz vārda “NEVARĒT” parasti seko iemesls.

**GM1 par SERA.14050. punktu “Radiotelefonijas izsaukuma kodi gaisa kuģiem”**

PAZĪŠANAS ZĪMJU PREFIKSI

Gaisa kuģa ražotāja vai gaisa kuģa modeļa nosaukumu var izmantot kā radiotelefonijas prefiksu a) tipa pazīšanas zīmei.

**GM2 par SERA.14050. punktu “Radiotelefonijas izsaukuma kodi gaisa kuģiem”**

PILNU UN SAĪSINĀTU PAZĪŠANAS ZĪMJU PIEMĒRI

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | *a) tips* | | | *b) tips* | *c) tips* |
| Pilna pazīšanas zīme | N57826. | \*CESSNA FABCD | \*CITATION FABCD | VARIG PVMA | SCANDINAVIAN 937 |
| Saīsināta pazīšanas zīme | N26 *vai* N826 | CESSNA CD *vai* CESSNA BCD | CITATION CD *vai* CITATION BCD | VARIG MA *vai* VARIG VMA | (nesaīsina) |

\*Piemēros parādīta GM1 par SERA.14050. punktu piemērošana.

**GM1 par SERA.14055. punkta “Radiotelefonijas procedūras” b) apakšpunktu**

RADIOTELEFONIJAS IZSAUKUMA PROCEDŪRAS

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | *a) tips* | *b) tips* | *c) tips* |
| Izsauktās stacijas apzīmējums | NEW YORK RADIO | NEW YORK RADIO | NEW YORK RADIO |
| Izsaucošās stacijas apzīmējums | GABCD\*\* | SPEEDBIRD ABCD\*\* | AEROFLOT 321\*\* |

\*Noteiktos gadījumos, kad izsaukumu iniciējusi aeronavigācijas stacija, izsaukumu var izpildīt, pārraidot šifrētus skaņas signālus.

\*\*Katra pazīšanas zīmes rakstzīme ir jāizrunā atsevišķi, izņemot telefonijas apzīmējumus un gaisa kuģa tipu. Izrunājot atsevišķus burtus, ir jāizmanto radiotelefonijas alfabēts vārdu nosaukšanai pa burtiem, kas noteikts SERA.14020. punktā. Cipari jāizrunā saskaņā ar SERA.14040. punktu.

RADIOTELEFONIJAS ATBILDES PROCEDŪRAS

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | *a) tips* | *b) tips* | *c) tips* |
| Izsauktās stacijas apzīmējums | GABCD\* | SPEEDBIRD ABCD\* | AEROFLOT 321\* |
| Atbildētājas stacijas apzīmējums | NEW YORK RADIO | NEW YORK RADIO | NEW YORK RADIO |

\*Katra pazīšanas zīmes rakstzīme ir jāizrunā atsevišķi, izņemot telefonijas apzīmējumus un gaisa kuģa tipu. Izrunājot atsevišķus burtus, ir jāizmanto radiotelefonijas alfabēts vārdu nosaukšanai pa burtiem, kas noteikts SERA.14020. punktā. Cipari jāizrunā saskaņā ar SERA.14040. punktu.

**AMC1 par SERA.14055. punkta “Radiotelefonijas procedūras” b) apakšpunkta 2. punktu**

Ja kompetentā iestāde atļāvusi, pēc sākotnējo radiotelefonijas sakaru izveidošanas starp gaisa kuģi un *ATS* struktūrvienību turpmākajās sakaru pārraidēs tajā pašā *ATS* struktūrvienībā izsauktās *ATS* pozīcija nav jāatkārto, izmantojot tās pazīšanas zīmi. Šāda atļauja būs jāsaskaņo ar *ATS* pakalpojumu sniedzēju un pienācīgi jāizziņo.

**GM1 par SERA.14075. punkta “Ziņojumu apmaiņa” c) apakšpunkta 4. punktu**

ATKĀRTOJUMI

Attiecīgi jāpieprasa konkrēti vienumi, piemēram, “ATKĀRTOJIET ALTIMETRS”, “ATKĀRTOJIET VĒJŠ”.

**AMC1 par SERA.14080. punktu “Sakaru klausīšanās / Darba laiks”**

121,5 MHZ FREKVENCES KLAUSĪŠANĀS

Gaisa kuģiem, kurus ekspluatē lidojumos, kas nav norādītie lidojumi, iespēju robežās jāklausās avārijas frekvence 121,5 MHz.

**GM1 par SERA.14095. punkta “Radiotelefonijas sakaru briesmu un steidzamības procedūras” b) apakšpunkta 1. punktu** BRIESMĀS NONĀKUŠA GAISA KUĢA RĪCĪBA

a) Noteikumus var papildināt ar šādiem pasākumiem:

1) briesmu ziņojums no briesmās nonākuša gaisa kuģa, kas pārraidīts avārijas frekvencē 121,5 MHz vai citā aeronavigācijas mobilajā frekvencē, ja uzskata, ka tas ir nepieciešams vai vēlams. Ne visas aeronavigācijas stacijas pastāvīgi klausās avārijas frekvenci;

2) briesmu ziņojums no briesmās nonākuša gaisa kuģa, ko pārraida, ja laika un apstākļu ziņā šāda rīcība ir vēlama;

3) gaisa kuģis, kas raida jūras mobilā sakaru dienesta radiotelefonijas izsaukuma frekvencēs;

4) gaisa kuģis, kas izmanto visus tā rīcībā esošos līdzekļus, lai pievērstu uzmanību un paziņotu par savu stāvokli (ieskaitot attiecīgā *SSR* režīma un koda aktivizēšanu);

5) jebkura stacija, kas izmanto visus tās rīcībā esošos līdzekļus, lai palīdzētu briesmās esošam gaisa kuģim;

6) jebkuri uzskaitīto elementu varianti, ja raidītāja stacija pati nav briesmās, ar nosacījumu, ka šāds apstāklis ir skaidri izklāstīts briesmu ziņojumā.

b) *ATS* struktūrvienība, pie kuras vēršas, parasti ir tā *ATS* struktūrvienība, kura sazinās ar gaisa kuģi vai kuras atbildības rajonā gaisa kuģis lido.

**GM1 par SERA.14095. punkta “Radiotelefonijas sakaru briesmu un steidzamības procedūras” b) apakšpunkta 2) punkta iii) apakšpunkta B) punktu**

*ATS* STRUKTŪRVIENĪBAS RĪCĪBA

Prasība informēt attiecīgo gaisa kuģa ekspluatantu nav prioritāra attiecībā pret jebkādu citu rīcību, kas saistīta ar briesmās esoša gaisa kuģa vai jebkura cita attiecīgajā rajonā esoša lidojuma drošumu vai kas var ietekmēt šajā rajonā paredzētos lidojumus.

**GM1 par SERA.14095. punkta “Radiotelefonijas sakaru briesmu un steidzamības procedūras” c) apakšpunkta 1) punktu** PAR STEIDZAMĪBAS SITUĀCIJU ZIŅOJOŠA gaisa kuģa RĪCĪBA

a) Šie noteikumi nav paredzēti, lai liegtu gaisa kuģim pārraidīt steidzamības ziņojumu, ja laika un apstākļu dēļ šāda rīcība ir vēlama.

b) *ATS* struktūrvienība, pie kuras vēršas, parasti ir tā *ATS* struktūrvienība, kura sazinās ar gaisa kuģi vai kuras atbildības rajonā gaisa kuģis lido.

**GM1 par SERA.14095. punkta “Radiotelefonijas sakaru briesmu un steidzamības procedūras” c) apakšpunkta 1) punkta ii) apakšpunkta F) punktu**

Jebkāda cita noderīga informācija var ietvert, piemēram, bet ne tikai, gaisa kuģa atlikušo izturību/degvielu, cilvēku skaitu gaisa kuģī, iespējamo bīstamu materiālu klātbūtni un to īpašības, gaisa kuģa krāsu/marķējumu, glābšanas līdzekļus utt., un arī to var pārraidīt briesmu situācijā.

**GM1 par SERA.14095. punkta “Radiotelefonijas sakaru briesmu un steidzamības procedūras” c) apakšpunkta 2) punktu** *ATS* RĪCĪBA, SAŅEMOT ZIŅOJUMU PAR STEIDZAMĪBAS SITUĀCIJU

Prasība informēt attiecīgo gaisa kuģa ekspluatācijas aģentūru nav prioritāra attiecībā pret jebkādu citu rīcību, kas saistīta ar briesmās esoša gaisa kuģa vai jebkura cita attiecīgajā rajonā esoša lidojuma drošumu vai kas var ietekmēt šajā rajonā paredzētos lidojumus.

***AMC*/*GM* par papildinājumiem**

**GM1 par 5. papildinājuma2.sadaļas “SĪKI ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI” 1. punktu**

ATRAŠANĀS VIETA

Piemērs.

“4620North07805West”, “4620North07800West”, “4600North07800West”, LN (“LIMA NOVEMBER”), “MAY”, “HADDY” vai “DUB 180 GRĀDI 40 JŪDZES”

**GM1 par 5. papildinājuma 2. sadaļas “SĪKI ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI” 1. punktu**

LIDOJUMA LĪMENIS VAI ABSOLŪTAIS AUGSTUMS

Piemērs.

“LIDOJUMU LĪMENIS 310”

**GM1 par 5. papildinājuma 2. sadaļas “SĪKI ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI” 1. punktu**

PARĀDĪBA, KURAS DĒĻ JĀSNIEDZ ĪPAŠAIS ZIŅOJUMS NO GAISA KUĢA – VULKĀNISKO PELNU MĀKONIS, VULKĀNISKĀ AKTIVITĀTE PIRMS IZVIRDUMA VAI VULKĀNA IZVIRDUMS

Vulkānisko pelnu mākoņa, vulkāniskās aktivitātes pirms izvirduma vai vulkāna izvirduma gadījumā saskaņā ar SERA.12005. punktu jāsniedz arī pēclidojuma ziņojums, izmantojot speciālo veidlapu ziņošanai par vulkānisko aktivitāti (veidlapas *VAR* paraugs).

**GM1 par 5. papildinājuma 3. sadaļu “BALSS SAKAROS SAŅEMTAS METEOROLOĢISKĀS INFORMĀCIJAS TĀLĀKNODOŠANA”**

GAISA KUĢA IDENTIFIKĀCIJA

Piemērs.

“New Zealand 103” kā “ANZ103”

**GM1 par 5. papildinājuma 3. sadaļas “BALSS SAKAROS SAŅEMTAS METEOROLOĢISKĀS INFORMĀCIJAS TĀLĀKNODOŠANA” 1. iedaļu**

ATRAŠANĀS VIETA

Piemērs.

“4620N07805W”, “4620N078W”, “46N078W”, “LN”, “MAY”, “HADDY” vai “DUB180040”.

**GM1 par 5. papildinājuma 1.1.4. punktu un 2.1. punktu “ĪPAŠIE ZIŅOJUMI NO GAISA KUĢA”**

PIEMĒRI ĪPAŠAJIEM ZIŅOJUMIEM NO GAISA KUĢA, IZMANTOJOT BALSS SAKARUS

|  |  |
| --- | --- |
| **IZRUNĀ RADIOTELEFONIJĀ** | **IERAKSTA GAISA SATIKSMES PAKALPOJUMU STRUKTŪRVIENĪBA UN PĀRSŪTA ATTIECĪGAJAM METEOROLOĢISKAJAM DIENESTAM** |
| I.-[[4]](#footnote-5) AIREP SPECIAL CLIPPER WUN ZERO WUN POSITION FIFE ZERO FOWer FIFE NORTH ZERO TOO ZERO WUN FIFE WEST WUN FIFE TREE SIX FLIGHT LEVEL TREE WUN ZERO CLIMBING TO FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZERO THUNDERSTORMS WITH HAIL | I. ARS PAA101 5045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR |
| II.[[5]](#footnote-6) SPECIAL NIUGINI TOO SEVEN TREE OVER MADANG ZERO AIT FOWER SIX WUN NINER TOUSAND FEET TURBULENCE SEVERE | II. ARS ANG273 MD 0846 19000FT TURB SEV |

**1. papildinājums**

**GM1 par SERA.14001. punktu “Vispārīgi noteikumi”**

AMC1 par SERA.14001. punktu frazeoloģijā nav iekļautas frāzes un parasto radiotelefonijas procedūru vārdi, kas iekļauti SERA 14. sadaļā.

Vārdi apaļajās iekavās norāda, ka frāzes pabeigšanai ir jāievieto konkrēta informācija, piemēram, līmenis, vieta vai laiks utt., vai arī var izmantot citas brīvi izvēlētas frāzes. Vārdi kvadrātiekavās norāda brīvi izvēlētus papildu vārdus vai informāciju, kas varētu būt vajadzīga attiecīgos gadījumos.

**AMC1 par SERA.14001. punktu “Vispārīgi noteikumi”**

**1. *ATC* frazeoloģija**

**1.1. Vispārīgas prasības**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 1.1.1. | LIDOJUMU LĪMEŅU (TURPMĀK TEKSTĀ – “(*LĪMENIS*)”) APRAKSTS  *Piezīme. Kad vajadzīga precīzāka informācija, var iekļaut “AUGSTUMS” vai “RELATĪVAIS AUGSTUMS”, piemēram, “SAMAZINIET AUGSTUMU LĪDZ DIVIEM TŪKSTOŠIEM PĒDU”.*  kad informācija par līmeņiem tiek izteikta vertikālajā distancē no citiem gaisa kuģiem | a) LIDOJUMU LĪMENIS *(numurs) vai*  b) [RELATĪVAIS AUGSTUMS] *(numurs)* METRI, *vai*  c) [AUGSTUMS] *(skaitlis)* PĒDAS;  d) *(skaitlis)* PĒDAS/METRI VIRS *(vai* ZEM*)*. |
| 1.1.2. | LĪMEŅA IZMAIŅAS, ZIŅOŠANA UN ĀTRUMS  … norādījums, ka ir jāsāk augstuma uzņemšana (vai augstuma samazināšana) līdz līmenim definētā vertikālā diapazona ietvaros  … tikai virsskaņas gaisa kuģiem (*SST*)  … prasīt darbības izpildi noteiktā laikā un vietā  … prasīt darbības izpildi, kad ir gatavs  … prasīt gaisa kuģim uzņemt augstumu vai samazināt augstumu, saglabājot distancēšanos pēc saviem ieskatiem un *VMC*  … ja rodas šaubas par to, vai gaisa kuģis var izpildīt saņemto atļauju vai norādījumus  … ja pilots nevar izpildīt saņemto atļauju vai norādījumus  … pēc tam, kad lidojumu apkalpe sāk novirzīties no jebkuras *ATC* atļaujas vai norādījuma, lai izpildītu *ACAS* norādījumu (*RA*) (pilota un dispečera saziņa)  … pēc tam, kad atbilde/reaģēšana uz *ACAS RA* ir pabeigta un atgriešanās pie *ATC* atļaujas vai norādījuma ir uzsākta (pilota un dispečera saziņa)  … pēc tam, kad atbilde/reaģēšana uz *ACAS RA* ir pabeigta un piešķirtā *ATC* atļauja vai norādījums ir atjaunoti (pilota un dispečera saziņa)  … pēc tam, kad ir saņemta *ATC* atļauja vai norādījums, kas ir pretrunā *ACAS RA*, lidojumu apkalpe sekos *RA* un informēs par to *ATC* tieši/nekavējoties (pilota un dispečera saziņa)  … atļauja anulēt *SID* vertikālā profila līmeņa ierobežojumu(-us) augstuma uzņemšanas laikā  …atļauja anulēt *STAR* vertikālā profila līmeņa ierobežojumu(-us) augstuma samazināšanas laikā | a) UZŅEMIET AUGSTUMU (*vai* SAMAZINIET AUGSTUMU);  *pēc nepieciešamības pievieno kādu no turpmākajām frāzēm:*  1) LĪDZ (*līmenis*);  2) LĪDZ DIAPAZONAM NO (*līmenis*) LĪDZ (*līmenis*) UN SAGLABĀJIET TO;  3) LAI SASNIEGTU *(līmenis)* LAIKS *(vai LĪDZ)* *(laiks vai ievērojams punkts)*;  4) ZIŅOJIET, KAD (*līmenis*) ATSTĀTS (*vai* SASNIEGTS, *vai* ŠĶĒRSOTS);  5) (skaitlis) METROS SEKUNDĒ (vai PĒDĀS MINŪTĒ) [VAI ĀTRĀK (vai VAI LĒNĀK)];  6) ZIŅOJIET, KAD UZSĀKAT PAĀTRINĀJUMU (vai PALĒNINĀJUMU).  b) SAGLABĀJIET VISMAZ *(skaitlis)* METRUS (*vai* PĒDAS) VIRS (*vai* ZEM) *(gaisa kuģa pazīšanas zīme)*;  c) PRASU LĪMEŅA (*vai* LIDOJUMU LĪMEŅA, *vai* AUGSTUMA) MAIŅU NO *(vienības nosaukums)* [*(laiks vai ievērojams punkts)*];  d) PĀRTRAUCIET AUGSTUMA UZŅEMŠANU (*vai* AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU) *(līmenis)*;  e) TURPINIET AUGSTUMA UZŅEMŠANU (*vai* AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU) LĪDZ *(līmenis)*;  f) PAĀTRINIET AUGSTUMA UZŅEMŠANU (*vai* SAMAZINĀŠANU) [LĪDZ *(līmenis)* ŠĶĒRSOŠANAI];  g) KAD ESAT GATAVS, UZŅEMIET AUGSTUMU (*vai* SAMAZINIET AUGSTUMU) LĪDZ *(līmenis)*;  h) PAREDZIET AUGSTUMA UZŅEMŠANU (*vai* AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU) *(laiks vai ievērojams punkts)*;  \*i) PRASU AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU *(laiks)*;  j) NEKAVĒJOTIES;  k) KAD *(ievērojams punkts)* ŠĶĒRSOTS;  l) *(laiks vai ievērojams punkts)*;  m) KAD ESAT GATAVS, *(norādījums)*;  n) SAGLABĀJIET DISTANCĒŠANOS UN VMC PATSTĀVĪGI [NO *(līmenis)*] [LĪDZ *(līmenis)*];  o) SAGLABĀJIET DISTANCĒŠANOS UN VMC PATSTĀVĪGI VIRS (*vai* ZEM, *vai* LĪDZ) *(līmenis)*;  p) JA NEVARAT, *(papildu norādījumi)* UN ZIŅOJIET;  \*q) NEVARU;  \*r) TCAS RA;  s) SAPRATU;  \*t) KONFLIKTS ATRISINĀTS, ATGRIEŽOS *(piešķirtā atļauja)*;  n) SAPRATU *(vai citi norādījumi)*;  \*v) KONFLIKTS ATRISINĀTS, *(piešķirtā atļauja)* ATJAUNOTA;  w) SAPRATU *(vai citi norādījumi)*;  \*x) NEVARU TCAS RA;  y) SAPRATU;  z) UZŅEMIET AUGSTUMU LĪDZ *(līmenis)* [LĪMEŅA IEROBEŽOJUMS(-I) *(SID apzīmējums)* ATCELTS(-I) *(vai)* LĪMEŅA IEROBEŽOJUMS(-I) *(SID apzīmējums)* *(punkts)* ATCELTS(-I)];  aa) SAMAZINIET AUGSTUMU LĪDZ *(līmenis)* [LĪMEŅA IEROBEŽOJUMS(-I) *(STAR apzīmējums)* ATCELTS(-I) *(vai)* LĪMEŅA IEROBEŽOJUMS(-I) *(STAR apzīmējums*) *(punkts)* ATCELTS(-I)].  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.3. | DEGVIELAS MINIMUMS  norāde par minimālo degvielas daudzumu | \*a) DEGVIELAS MINIMUMS:  b) SAPRATU [AIZKAVĒŠANĀS NAV PAREDZĒTA vai PAREDZIET (*aizkavēšanās informācija*)].  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.4. | KONTROLES NODOŠANA UN/VAI FREKVENCES MAIŅA  *Piezīme. Gaisa kuģim var pieprasīt “GAIDĪT” frekvencē, kad ir paredzams, ka ATS struktūrvienība drīz uzsāks sakarus, un “KLAUSĪTIES” frekvencē, kad informācija tiek tajā pārraidīta.* | a) SAZINIETIES *(struktūrvienības pazīšanas zīme) (frekvence)* [TAGAD];  b) *(laiks)* (*vai* VIRS *(vieta)*) [*vai* KAD] [ŠĶĒRSOJAT/ATSTĀJAT/SASNIEDZAT *(līmenis)*,] SAZINIETIES AR *(struktūrvienības pazīšanas zīme) (frekvence)*;  c) JA NAV SAKARU, *(norādījumi)*;  d) GAIDIET *(struktūrvienības pazīšanas zīme) (frekvence)*;  \*e) PRASU MAINĪT UZ *(frekvence)*;  f) FREKVENCES MAIŅA APSTIPRINĀTA;  g) KLAUSIETIES *(struktūrvienības pazīšanas zīme) (frekvence)*;  \*h) KLAUSOS *(frekvence)*;  i) KAD ESAT GATAVS, SAZINIETIES AR *(struktūrvienības pazīšanas zīme) (frekvence)*;  j) PALIECIET ŠAJĀ FREKVENCĒ.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.5. | 8,33 KHZ KANĀLU SOLIS  *Piezīme. Šajā sadaļā vārds “punkts” tiek lietots tikai, lai nosauktu 8.33 kHz kanālu soļus, un tas nerada nekādas izmaiņas esošajos ICAO noteikumos un radiofrazeoloģijā par lietoto vārdu “komats”*.  … pieprasa apstiprinājumu spējai izmantot 8,33 kHz soli  … norāda spēju izmantot 8,33 kHz soli  … norāda nespēju izmantot 8,33 kHz soli  … pieprasa spēju izmantot *UHF* sakarus  … norāda spēju izmantot *UHF* sakarus  … norāda nespēju izmantot *UHF* sakarus  … pieprasa 8,33 kHz stāvokļa atbrīvojumu  … norāda 8,33 kHz stāvokļa atbrīvojuma esību  … norāda 8,33 kHz stāvokļa atbrīvojuma neesību  … lai norādītu, ka noteikta atļauja tiek piešķirta, jo, pretējā gadījumā neaprīkots gaisa kuģis un/vai gaisa kuģis, kas nav saņēmis atbrīvojumu, ielidotu gaisa telpā ar obligātu prasību [8,33kHz kanālu soļa radioaparatūras] aprīkojumam | a) APSTIPRINIET ASTOŅI PUNKTS TRĪS TRĪS;  \*b) APSTIPRINU ASTOŅI PUNKTS TRĪS TRĪS;  \*c) ASTOŅI PUNKTS TRĪS TRĪS NEGATĪVS;  d) APSTIPRINIET UHF;  \*e) APSTIPRINU UHF;  \*f) UHF NEGATĪVS;  g) APSTIPRINIET ASTOŅI PUNKTS TRĪS TRĪS ATBRĪVOJUMU;  \*h) APSTIPRINU ASTOŅI PUNKTS TRĪS TRĪS ATBRĪVOJUMU;  \*i) ASTOŅI PUNKTS TRĪS TRĪS ATBRĪVOJUMS NEGATĪVS;  j) SASKAŅĀ AR ASTOŅI PUNKTS TRĪS TRĪS PRASĪBĀM.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.6. | GAISA KUĢA PAZĪŠANAS ZĪMES MAIŅA  … dot norādījumus gaisa kuģim mainīt tā pazīšanas zīmi  … lai ieteiktu gaisa kuģim izmantot lidojuma plānā norādīto pazīšanas zīmi | a) MAINIET SAVU PAZĪŠANAS ZĪMI UZ *(jaunā pazīšanas zīme)* [LĪDZ TURPMĀKIEM NORĀDĪJUMIEM];  b) ATGRIEZIETIES PIE LIDOJUMA PLĀNA PAZĪŠANAS ZĪMES *(pazīšanas zīme)* [*(ievērojams punkts)*]. |
| 1.1.7. | SATIKSMES INFORMĀCIJA  … nodot satiksmes informāciju  … pieņemt zināšanai satiksmes informāciju | a) SATIKSME *(informācija)*;  b) NAV ZIŅOTS PAR SATIKSMI;  \*c) SKATOS;  \*d) GAISA KUĢIS REDZAMS;  \*e) GAISA KUĢIS NAV REDZAMS *[iemesli]*;  f) [PAPILDU] GAISA KUĢIS *(virziens)*, *(gaisa kuģa tips), (līmenis)*, APRĒĶINĀTS *(laiks)* (*vai* VIRS) *(ievērojams punkts)*;  g) GAISA KUĢIS IR *(klasifikācija)*, BEZPILOTA BRĪVAIS(-IE) GAISA BALONS(-I) BIJA [*vai* IR APRĒĶINĀTS(-I)] *(laiks)* VIRS *(vieta)* ZIŅOTAIS(-IE) *(līmenis(-ņi)*) [*vai* LĪMENIS NAV ZINĀMS], VIRZĀS *(virziens) (cita nozīmīga informācija, ja ir)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.8. | METEOROLOĢISKIE APSTĀKĻI  ... daudzkārtējiem *RVR* novērojumiem  … ja *RVR* informācija par jebkuru vienu pozīciju nav pieejama, tas jānorāda attiecīgajā vietā | a) [PIEZEMES] VĒJŠ, *(skaitlis)* GRĀDI, *(ātrums) (mērvienības)*;  b) *VĒJŠ (līmenis), (skaitlis) GRĀDI, (skaitlis) KILOMETRI STUNDĀ (vai MEZGLI)*;  *Piezīme. Vēju vienmēr izsaka, norādot vidējo virzienu un ātrumu, kā arī jebkādas ievērojamas vidējā virziena un ātruma variācijas.*  c) REDZAMĪBA *(attālums) (mērvienības) [virziens]*;  d) REDZAMĪBA UZ SKREJCEĻA (*vai* RVR), [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], *(attālums) (mērvienības)*;  e) REDZAMĪBA UZ SKREJCEĻA (*vai* RVR), [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], NAV PIEEJAMA (*vai par to* NAV ZIŅOTS);  f) REDZAMĪBA UZ SKREJCEĻA (*vai* RVR), [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], *(pirmā pozīcija) (attālums) (mērvienības), (otrā pozīcija) (attālums) (mērvienības), (trešā pozīcija) (attālums) (mērvienības)*;  *1. piezīme. Daudzkārtējie RVR novērojumi vienmēr atspoguļo attiecīgi zemskares zonu, vidus punkta zonu un ieskriešanās / beigu apstāšanās zonu.*  *2. piezīme. Ja tiek sniegti ziņojumi par trīs atrašanās vietām, šo vietu norādi var atmest ar nosacījumu, ka ziņojumi tiek sniegti kārtībā, sākot ar zemskares zonu, tad vidus punkta zonu un beidzot ar ieskriešanās / beigu apstāšanās zonas ziņojumu.*  g) REDZAMĪBA UZ SKREJCEĻA (*vai* RVR), [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], NAV PIEEJAMA, *(trešā pozīcija) (attālums) (mērvienības)*;  h) PAŠREIZĒJIE LAIKAPSTĀKĻI *(informācija)*;  i) MĀKOŅI *(daudzums), [(tips)] un apakšējā robeža) (mērvienības)* (*vai* SKAIDRAS DEBESIS);  j) CAVOK;  *Piezīme. “CAVOK” izrunā: “KAV-O-KEI”.*  k) TEMPERATŪRA [MĪNUS] *(skaitlis)* (*un/vai* RASAS PUNKTS [MĪNUS] *(skaitlis)*);  l) QNH *(skaitlis) [mērvienības]*;  m) QFE *(skaitlis) [(mērvienības)]*;  n) *(gaisa kuģa tips)* ZIŅOJA PAR *(apraksts)* APLEDOJUMU (*vai* TURBULENCI) [MĀKOŅOS] *(rajons) (laiks)*;  o) ZIŅOJIET PAR LIDOJUMA LAIKAPSTĀKĻIEM. |
|  | ... INFORMĀCIJA PILOTAM, KAS *TFR* LIDOJUMU NOMAINA PRET *VFR* LIDOJUMU, JA PASTĀV VARBŪTĪBA, KA LIDOJUMU *VMC* NAV IESPĒJAMS TURPINĀT | p) INSTRUMENTĀLIE METEOROLOĢISKIE APSTĀKĻI ZIŅOTI (*vai prognozēti*) (*vieta*) TUVUMĀ |
| 1.1.9. | ZIŅOJUMS PAR ATRAŠANĀS VIETU  … lai neziņotu par atrašanās vietu līdz noteiktai atrašanās vietai | a) NĀKAMAIS ZIŅOJUMS PUNKTĀ *(ievērojams punkts)*;  b) NEZIŅOJIET PAR ATRAŠANĀS VIETU [LĪDZ *(precizēt)*];  c) ATSĀCIET ZIŅOT PAR ATRAŠANĀS VIETU. |
| 1.1.10. | PAPILDU ZIŅOJUMI  … pieprasīt ziņot noteiktā vietā vai attālumā  … ziņot noteiktā vietā vai attālumā  … pieprasīt ziņot par pašreizējo atrašanās vietu  … ziņot par pašreizējo atrašanās vietu | a) ZIŅOJIET, KAD ŠĶĒRSOTS *(ievērojams punkts)*;  b) ZIŅOJIET *(attālums)* JŪDZES (GNSS *vai* DME) NO *(DME stacijas nosaukums) (vai ievērojams punkts)*;  \*c) *(attālums)* JŪDZES (GNSS *vai* DME) NO *(DME stacijas nosaukums) (vai ievērojams punkts)*;  d) ZIŅOJIET, KAD ŠĶĒRSOTS *(trīs cipari)* RADIĀLA *(VOR nosaukums)* VOR;  e) ZIŅOJIET (GNSS *vai* DME) ATTĀLUMU NO *(ievērojams punkts) vai (DME stacijas nosaukums)*;  \* f) *(attālums)* JŪDZES (GNSS *vai* DME) NO *(DME stacijas nosaukums) (vai ievērojams punkts)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.11. | INFORMĀCIJA PAR LIDLAUKU | a) [*(atrašanās vieta)*] SKREJCEĻA VIRSMAS STĀVOKLIS, SKREJCEĻŠ *(numurs) (stāvoklis)*;  b) [*(atrašanās vieta)*] SKREJCEĻA VIRSMAS STĀVOKLIS, SKREJCEĻŠ *(numurs)* NAV AKTUĀLS;  c) NOSĒŠANĀS VIRSMA *(stāvoklis)*;  d) UZMANĪBU! BŪVDARBI *(atrašanās vieta)*;  e) UZMANĪBU! PA LABI (*vai* KRESI), (*vai* ABĀS PUSĒS) NO SKREJCEĻA *[numurs]*;  f) UZMANĪBU! TIEK VEIKTI DARBI (*vai* ŠĶĒRSLIS) *(vieta vai papildu informācija)*;  g) SKREJCEĻA ZIŅOJUMS *(novērojuma laiks)* UZ SKREJCEĻA*(numurs) (nogulsnētāja veids)* LĪDZ *(nosēdumu kārtas biezums)* MILIMETRIEM. APLĒSTĀ VIRSMAS SAĶERE LABA (*vai*VIDĒJA, DRĪZĀK LABA, *vai* VIDĒJA, *vai* VIDĒJA DRĪZĀK, SLIKTA, *vai* SLIKTA;  h) BREMZĒŠANAS ZIŅOJUMS NO *(gaisa kuģa tips) (laiks)*, LABA (*vai* VIDĒJA, DRĪZĀK LABA; *vai* VIDĒJA; *vai* VIDĒJA, DRĪZĀK SLIKTA; *vai* SLIKTA);  i) SKREJCEĻŠ (*vai* MANEVRĒŠANAS CEĻŠ) *(numurs)* SLAPJŠ [*vai* STĀVOŠS ŪDENS, *vai* NOTĪRĪTS SNIEGS *(attiecīgais garums un platums), vai* APSTRĀDĀTS, (*vai* VIETĀM SAUSS SNIEGS (*vai* SLAPJŠ SNIEGS, *vai* SABLIETĒTS SNIEGS, *vai* ŠĶĪDONIS, *vai* SASALIS ŠĶĪDONIS, *vai* LEDUS, *vai* SLAPJŠ LEDUS, *vai* APAKŠĀ LEDUS, *vai* LEDUS UN SNIEGS, *vai* SNIEGA KUPENAS, *vai* SASALUŠAS GRAMBAS UN RISES)];  j) TORŅA NOVĒROJUMS *(informācija par laikapstākļiem)*;  k) PILOTA ZIŅOJUMS *(informācija par laikapstākļiem)*. |
| 1.1.12. | LIDLAUKU VIZUĀLO UN NEVIZUĀLO LĪDZEKĻU DARBĪBAS STATUSS | a) *(konkrēts vizuālais vai nevizuālais līdzeklis)*, SKREJCEĻŠ *(numurs)*  *(nepilnības apraksts);*  b) *(tips)* APGAISMOJUMS *(neizmantojamība)*;  c) GBAS/SBAS/MLS/ILS KATEGORIJA *(kategorija) (izmantojamības stāvoklis)*;  d) MANEVRĒŠANAS CEĻA UGUNIS *(nepilnības apraksts)*;  e) *(vizuālās pieejas slīpuma indikatora tips)*, SKREJCEĻŠ *(numurs), (nepilnības apraksts)*. |
| 1.1.13. | DARBĪBAS, KAS SAISTĪTAS AR SAMAZINĀTO VERTIKĀLĀS DISTANCĒŠANĀS MINIMUMU (*RVSM*)  … lai noskaidrotu gaisa kuģa *RVSM* statusa apstiprinājumu  … ziņot par *RVSM* statusa apstiprinājumu  … ziņot par neapstiprinātu *RVSM* statusu, kam seko papildu informācija  … liegt *ATC* atļauju ielidošanai *RVSM* gaisa telpā  … ziņot, ja stipras turbulences dēļ tiek ietekmēta gaisa kuģa spēja ievērot augstuma saglabāšanas *RVSM* prasības  … ziņot, ja gaisa kuģa aprīkojuma darbība ir pasliktinājusies zem aviācijas sistēmas veiktspējas standartiem  … prasīt gaisa kuģim sniegt informāciju, tiklīdz *RVSM* apstiprinājuma statuss ir atgūts vai pilots ir gatavs atsākt *RVSM* darbības  … prasīt apstiprinājumu tam, ka *RVSM* apstiprinājuma statuss ir atgūts vai ka pilots ir gatavs atsākt *RVSM* darbības  … ziņot par spēju atsākt *RVSM* darbības pēc neparedzētiem gadījumiem, kas saistīti ar aprīkojumu vai laikapstākļiem | a) APSTIPRINIET, KA RVSM APSTIPRINĀTS;  \*b) APSTIPRINU RVSM;  \*c) NEGATĪVS RVSM *[(papildu informācija, piem., valsts gaisa kuģis)]*;  d) NEVARU IZSNIEGT ATĻAUJU RVSM GAISA TELPAI, SAGLABĀJIET [*vai* SAMAZINIET AUGSTUMU LĪDZ, *vai* UZŅEMIET AUGSTUMU LĪDZ] *(līmenis)*;  \*e) NEVARU IZPILDĪT RVSM TURBULENCES DĒĻ;  \*f) NEVARU IZPILDĪT RVSM APRĪKOJUMA DĒĻ;  g) ZIŅOJIET, KAD VARĒSIET ATSĀKT RVSM;  h) APSTIPRINIET, KA VARAT ATSĀKT RVSM;  \*i) ESMU GATAVS ATSĀKT RVSM.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.14. | *GNSS* PAKALPOJUMA STATUSS | a) ZIŅOTS, KA GNSS NAV TICAMS (*vai* GNSS NAV PIEEJAMS [TRAUCĒJUMU DĒĻ]):  1) *(vieta)* TUVUMĀ *(rādiuss)* [STARP *(līmeņi)*]  vai  2) *(apraksts)* RAJONĀ (vai FIR *(nosaukums)* [STARP *(līmeņi)*];  b) PAMATA GNSS (*vai* SBAS, *vai* GBAS) NAV PIEEJAMS, LAI VEIKTU *(norādīt darbību)* [NO *(laiks)* LĪDZ *(laiks)* (*vai* LĪDZ TURPMĀKAM PAZIŅOJUMAM)];  \*c) PAMATA GNSS NAV PIEEJAMS [(*iemesls, piem.,* RAIM ZUDUMS *vai* RAIM BRĪDINĀJUMS)];  \*d) GBAS (*vai* SBAS) NAV PIEEJAMS;  e) APSTIPRINIET GNSS NAVIGĀCIJU;  \*f) APSTIPRINU GNSS NAVIGĀCIJU.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.1.15. | *RNAV*  … pilots nevar pieņemt *RNAV* ielidošanas vai izlidošanas procedūru  … pilots nespēj izpildīt piešķirto lidlauka zonas procedūru  … *ATC* nespēj piešķirt pilota pieprasīto *RNAV* ielidošanas vai izlidošanas procedūru gaisa kuģī esošā RNAV aprīkojuma tipa dēļ  … *ATC* nespēj piešķirt pilota pieprasīto *RNAV* ielidošanas vai izlidošanas procedūru  … apstiprinājums, ka īpaša *RNAV* ielidošanas vai izlidošanas procedūra var tikt pieņemta  … *ATC* informēšana par *RNAV* veiktspējas samazināšanos vai atteici  … *ATC* informēšana par *RNAV* nespēju | \* NEVARU IZPILDĪT (*apzīmējums*) IZLIDOŠANU [*vai* ATLIDOŠANU] RNAV TIPA DĒĻ  \* NEVARU IZPILDĪT (*apzīmējums*) IZLIDOŠANU [*vai* ATLIDOŠANU] (*iemesli*)  NEVARU ATĻAUT (*apzīmējums*) IZLIDOŠANU [*vai* ATLIDOŠANU] RNAV TIPA DĒĻ  NEVARU ATĻAUT (*apzīmējums*) IZLIDOŠANU [*vai* ATLIDOŠANU] (*iemesli*)  ZIŅOJIET, VAI VARAT VEIKT (*apzīmējums*) IZLIDOŠANU [*vai* ATLIDOŠANU]  \**(gaisa kuģa pazīšanas zīme)*, NEVARU IZPILDĪT RNAV APRĪKOJUMA DĒĻ  \**(gaisa kuģa pazīšanas zīme)*, RNAV NEGATĪVS  “\*” apzīmē pilota pārraidi |
| 1.1.16. | GAISA KUĢA NAVIGĀCIJAS VEIKTSPĒJAS ZUDUMS | NEVARU IZPILDĪT RNP *(precizēt tipu)* (*vai* RNAV) [(RAIM ZUDUMS *vai* RAIM BRĪDINĀJUMS)] |

**1.2. Lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības dienesti**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 1.2.1. | ATĻAUJAS DOŠANA | a) *(struktūrvienības nosaukums)* ATĻAUJ *(gaisa kuģa pazīšanas zīme)*;  b) *(gaisa kuģa pazīšanas zīme)* ATĻAUTS UZ;  c) JAUNA ATĻAUJA, *(atļaujas grozījumi)* [ATĻAUJAS PĀRĒJĀ DAĻA NAV MAINĪTA];  d) JAUNA ATĻAUJA, *(grozītā maršruta daļa)* UZ *(ievērojams punkts sākotnējā maršrutā)* [ATĻAUJAS PĀRĒJĀ DAĻA NAV MAINĪTA];  e) IELIDOJIET KONTROLĒTAJĀ GAISA TELPĀ (*vai* KONTROLES ZONĀ) [CAUR *(ievērojams punkts vai maršruts)*], *(līmenis)* [*(laiks)*];  f) ATSTĀJIET KONTROLĒTO GAISA TELPU (*vai* KONTROLES ZONU) [CAUR *(ievērojams punkts vai maršruts)*], *(līmenis)* (*vai* UZŅEMOT AUGSTUMU, *vai* SAMAZINOT AUGSTUMU);  g) IEKĻAUJIETIES *(precizēt)* *(ievērojams punkts)*, *(līmenis)* [*(laiks)*]. |
| 1.2.2. | NORĀDES PAR MARŠRUTU UN ATĻAUJAS DARBĪBAS ROBEŽĀM | a) NO *(atrašanās vieta)* LĪDZ *(atrašanās vieta)*;  b) LĪDZ *(atrašanās vieta)*  *pēc nepieciešamības pievieno kādu no turpmākajām frāzēm:*  1) TIEŠI;  2) PA/CAUR *(maršruts un/vai ievērojami punkti)*;  3) PA LIDOJUMA PLĀNA MARŠRUTU;  4) PA *(attālums)* DME LOKU *(virziens)* NO *(DME stacijas nosaukums)*;  c) *(maršruts)* NAV PIEEJAMS, *(iemesls)*, REZERVES *(maršruts[-i])* IR, ZIŅOJIET. |
| 1.2.3. | KONKRĒTA LĪMEŅA SAGLABĀŠANA | a) SAGLABĀJIET *(līmenis)* [LĪDZ *(ievērojams punkts)*];  b) SAGLABĀJIET *(līmenis)* LĪDZ *(ievērojams punkts)* ŠĶĒRSOŠANAI;  c) SAGLABĀJIET *(līmenis)* LĪDZ *(minūtes)*  PĒC *(ievērojams punkts)* ŠĶĒRSOŠANAS;  d) SAGLABĀJIET *(līmenis)* LĪDZ *(laiks)*;  e) SAGLABĀJIET *(līmenis)* LĪDZ NORĀDĪJUMU SAŅEMŠANAI NO *(struktūrvienības nosaukums)*;  f) SAGLABĀJIET *(līmenis)* LĪDZ TURPMĀKIEM NORĀDĪJUMIEM;  g) SAGLABĀJIET *(līmenis)* KONTROLĒTAJĀ GAISA TELPĀ;  h) SAGLABĀJIET DIAPAZONU NO *(līmenis)* LĪDZ *(līmenis)*.  *Piezīme. Vārds “SAGLABĀJIET” nav lietojams tādu frāžu vietā kā “SAMAZINIET AUGSTUMU” vai “UZŅEMIET AUGSTUMU”, kad gaisa kuģim tiek doti norādījumi mainīt lidojuma līmeni.* |
| 1.2.4. | KREISĒŠANAS LĪMEŅA NOTEIKŠANA | a) ŠĶĒRSOJIET *(ievērojams punkts)* *(līmenis)* (*vai* AUGSTĀK, *vai* ZEMĀK);  b) ŠĶĒRSOJIET *(ievērojams punkts)* *(laiks)* VAI VĒLĀK (*vai* PIRMS) *(līmenis)*;  c) UZŅEMIET AUGSTUMU KREISĒŠANAS REŽĪMĀ STARP *(līmeņi)* (*vai* VIRS *(līmenis)*);  d) ŠĶĒRSOJIET *(attālums)* JŪDZES (GNSS *vai* DME) [*(virziens)*] *(DME stacijas nosaukums)* VAI *(attālums) [(virziens)]* NO *(ievērojams punkts) (līmenis)* (*vai* AUGSTĀK, *vai* ZEMĀK). |
| 1.2.5. | AVĀRIJAS AUGSTUMA SAMAZINĀŠANA | \*a) AVĀRIJAS AUGSTUMA SAMAZINĀŠANA *(nolūks)*;  b) UZMANĪBU! VISIEM GAISA KUĢIEM *(ievērojams punkts vai vieta)* TUVUMĀ. NOTIEK AVĀRIJAS AUGSTUMA SAMAZINĀŠANA NO *(līmenis)* (pēc nepieciešamības seko īpaši norādījumi, atļaujas, satiksmes informācija, utt.).  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.2.6. | JA ATĻAUJU NEVAR IZSNIEGT NEKAVĒJOTIES PĒC PIEPRASĪJUMA | PAREDZIET ATĻAUJU *(vai atļaujas veids) (laiks)*. |
| 1.2.7. | KAD ATĻAUJU NOVIRZĪTIES NEVAR IZSNIEGT | NEVARU IZPILDĪT, GAISA KUĢIS UZ *(virziens)*, *(gaisa kuģa veids)*, *(līmenis)*, APRĒĶINĀTS (*vai* VIRS) *(ievērojams punkts)* *(laiks)*, PAZĪŠANAS ZĪME *(pazīšanas zīme)*, ZIŅOJIET PAR NOLŪKIEM. |
| 1.2.8. | DISTANCĒŠANĀS NORĀDĪJUMI  *Piezīme. Piemērojot laterālo VOR/GNSS distancēšanos, nepieciešams nulles nobīdes apstiprinājums.* | a) ŠĶĒRSOJIET *(ievērojams punkts) (laiks)* [VAI VĒLĀK (vai VAI PIRMS)];  b) ZIŅOJIET, VAI VARAT ŠĶĒRSOT *(ievērojams punkts) (laiks vai līmenis)*;  c) SAGLABĀJIET MAHA SKAITLI *(skaitlis)* [VAI LIELĀKU (*vai* VAI MAZĀKU)] [LĪDZ *(ievērojams punkts)*];  d) NEPĀRSNIEDZIET MAHA SKAITLI *(skaitlis)*;  e) APSTIPRINIET, KAD ESAT UZ TREKA STARP *(ievērojams punkts)* UN *(ievērojams punkts)* [AR NULLES NOBĪDI];  \*f) ESMU UZ TREKA STARP *(ievērojams punkts)* UN *(ievērojams punkts)* [AR NULLES NOBĪDI];  g) SAGLABĀJIET TREKU STARP *(ievērojams punkts)* UN *(ievērojams punkts)*.ZIŅOJIET, KAD ESAT UZ TREKA;  \*h) ESMU UZ TREKA;  i) APSTIPRINIET NULLES NOBĪDI;  \*j) APSTIPRINU NULLES NOBĪDI.  “\*” apzīmē pilota pārraidi |
| 1.2.9. | NORĀDĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR LIDOŠANU PA TREKU (NOBĪDE) PARALĒLI ATĻAUTAJAM MARŠRUTAM | a) ZIŅOJIET, VAI VARAT LIDOT AR PARALĒLU NOBĪDI;  b) LIDOJIET AR NOBĪDI *(attālums)* PA KREISI/PA LABI NO *(maršruts) (treks)* [CENTRA LĪNIJA] *(ievērojams punkts vai laiks)*] [LĪDZ *(ievērojams punkts vai laiks)*];  c) ATCELIET NOBĪDI *(norādījumi iekļauties atpakaļ atļautajā lidojuma maršrutā vai cita informācija)*. |

**1.3. Pieejas kontroles pakalpojumi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 1.3.1. | IZLIDOŠANAS NORĀDĪJUMI | a) [PĒC IZLIDOŠANAS] GRIEZIETIES PA LABI (*vai* KREISI) KURSS *(trīs cipari)* (*vai* TURPINIET AR SKREJCEĻA KURSU) (*vai* TREKA CENTRA LĪNIJU) LĪDZ *(līmenis vai ievērojams punkts) [(citi norādījumi pēc nepieciešamības)]*;  b) KAD SASNIEGTS (*vai* ŠĶĒRSOTS) *(līmenis vai ievērojams punkts)* (*norādījumi*);  c) GRIEZIETIES PA LABI (*vai* KREISI), KURSS *(trīs cipari)* LĪDZ *(līmenis)* [LAI PĀRTVERTU *(treks, maršruts, trase utt.)*];  d) *(standarta izlidošanas nosaukums un numurs)* IZLIDOŠANA;  c) [MAGNĒTISKAIS (*vai* ĪSTAIS)] TREKS *(trīs cipari)* GRĀDI, UZ (*vai* NO) *(ievērojams punkts)* LĪDZ (*laiks vai* SASNIEGTS *(fiksēts punkts vai ievērojams punkts, vai līmenis)*) [PIRMS LIDOT TĀLĀK];  f) ATĻAUTS PA *(apzīmējums)*. |
| 1.3.2. | PIEEJAS NORĀDĪJUMI  kad pilots pieprasa vizuālo pieeju  prasīt, vai pilots spēj pieņemt vizuālo pieeju  secīgu vizuālu pieeju gadījumā, kad sekojošā gaisa kuģa pilots ir ziņojis, ka redz priekšā lidojošo gaisa kuģi | a) ATĻAUTS (*vai* LIDOJIET) PA *(apzīmētājs)*;  b) ATĻAUTS UZ *(atļaujas darbības robežas)* PA *(apzīmētājs)*;  c) ATĻAUTS (*vai* LIDOJIET) PA *(lidojuma maršruta informācija)*;  d) ATĻAUTA *(pieejas tips)* PIEEJA, [SKREJCEĻŠ *(numurs)*];  e) ATĻAUTA *(pieejas tips)*, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, PĒC TAM LIDOJIET PA APLI UZ SKREJCEĻU *(numurs)*;  f) ATĻAUTA PIEEJA, [SKREJCEĻŠ *(numurs)*];  g) SĀCIET PIEEJU *(laiks)*;  \*h) PRASU *[(pieejas tips)]* PIEEJU TAISNI UZ [SKREJCEĻU *(numurs)*];  i) ATĻAUTA *[(pieejas tips)]* PIEEJA TAISNI UZ [SKREJCEĻU *(numurs)*];  j) ZIŅOJIET PAR VIZUĀLO *(kontaktu/spēju veikt vizuālo pieeju*);  k) ZIŅOJIET, KAD REDZAT SKREJCEĻU [(SKREJCEĻA UGUNIS)];  \*l) PRASU VIZUĀLO PIEEJU;  m) ATĻAUTA VIZUĀLĀ PIEEJA, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  n) ZIŅOJIET GATAVĪBU VIZUĀLAJAI PIEEJAI, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  o) ATĻAUTA VIZUĀLĀ PIEEJA, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, SAGLABĀJIET DISTANCĒŠANOS PATSTĀVĪGI NO IEPRIEKŠĒJĀ *(gaisa kuģa tips un pēcstrūklas turbulences kategorija pēc vajadzības)* [UZMANĪBU! PĒCSTRŪKLAS TURBULENCE];  p) ZIŅOJIET *(ievērojams punkts)*; [NO TĀ vai UZ TO];  q) ZIŅOJIET, KAD SĀKAT PROCEDŪRAS PAGRIEZIENU;  \*r) PRASU VMC AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU;  s) SAGLABĀJIET DISTANCĒŠANOS PATSTĀVĪGI;  t) SAGLABĀJIET VMC;  u) VAI JŪS ZINĀT *(nosaukums)* PIEEJAS PROCEDŪRU;  \*v) PRASU *(pieejas tips)* PIEEJU, [SKREJCEĻŠ *(numurs)*];  \*w) PRASU *(MLS/RNAV* *apzīmētājs vienkāršā valodā)*;  x) ATĻAUTS *(MLS/RNAV* *apzīmētājs vienkāršā valodā)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.3.3. | GAIDĪŠANAS ATĻAUJA  … vizuāla  … publicēta gaidīšanas procedūra virs objekta vai fiksēta punkta  … kad vajadzīga detalizēta gaidīšanas atļauja | a) GAIDIET VIZUĀLI [VIRS] *(atrašanās vieta)* (*vai* STARP *(divi nozīmīgi orientieri)*);  b) ATĻAUTS (*vai* LIDOJIET) UZ *(ievērojams punkts, objekta nosaukums vai fiksēts punkts)* [SAGLABĀJIET (*vai* UZŅEMIET AUGSTUMU *vai* SAMAZINIET AUGSTUMU LĪDZ) *(līmenis)* GAIDIET *(virziens)*] KĀ PUBLICĒTS, PAREDZIET PIEEJAS ATĻAUJU (*vai* TURPMĀKU ATĻAUJU) *(laiks)*;  \*c) PRASU GAIDĪŠANAS NORĀDĪJUMUS;  d) ATĻAUTS (*vai* LIDOJIET) UZ *(ievērojams punkts, objekta nosaukums vai fiksēts punkts)*, [SAGLABĀJIET (*vai* UZŅEMIET AUGSTUMU, *vai* SAMAZINIET AUGSTUMU LĪDZ) *(līmenis)*], GAIDIET *[(virziens)]* [*(noteikts)* RADIĀLS, LIDOJUMA VIRZIENS, IELIDOŠANAS TREKS *(trīs cipari)* GRĀDI] [LABĀ (*vai* KREISĀ) VIRZIENA SHĒMĀ], PRETVIRZIENA LIDOJUMA LAIKS *(skaitlis)* MINŪTES], PAREDZIET PIEEJAS ATĻAUJU (*vai* TURPMĀKU ATĻAUJU) *(laiks) (papildu norādījumi, ja nepieciešams)*;  e) ATĻAUTS UZ *(trīs cipari)* VOR *(nosaukums)* RADIĀLU *(attālums)* DME FIKSĒTAIS PUNKTS, [SAGLABĀJIET (*vai* UZŅEMIET AUGSTUMU *vai* SAMAZINIET AUGSTUMU LĪDZ) *(līmenis)*], GAIDIET *[(virziens)]*[LABĀ (*vai* KREISĀ)] VIRZIENA SHĒMĀ, [PRETVIRZIENA LIDOJUMA LAIKS *(skaitlis)* MINŪTES], PAREDZIET PIEEJAS ATĻAUJU (*vai* TURPMĀKU ATĻAUJU) *(laiks) (papildu norādījumi, ja nepieciešams)*;  f) ATĻAUTS UZ *(trīs cipari)* VOR *(nosaukums)* RADIĀLU *(attālums)* DME FIKSĒTAIS PUNKTS, [SAGLABĀJIET (*vai* UZŅEMIET AUGSTUMU, *vai* SAMAZINIET AUGSTUMU LĪDZ) *(līmenis)*], GAIDIET STARP *(attālums)* UN *(attālums)* DME [LABĀ (*vai* KREISĀ) VIRZIENA SHĒMĀ], PAREDZIET PIEEJAS ATĻAUJU (*vai* TURPMĀKU ATĻAUJU) *(laiks) (papildu norādījumi, ja nepieciešams)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.3.4. | PAREDZĒTAIS PIEEJAS LAIKS | a) AIZKAVĒŠANĀS NAV PAREDZĒTA;  b) PAREDZĒTAIS PIEEJAS LAIKS *(laiks)*;  c) PĀRSKATĪTAIS PAREDZĒTAIS PIEEJAS LAIKS *(laiks)*;  d) AIZKAVĒŠANĀS ILGUMS NAV ZINĀMS *(iemesli)*. |

**1.4. Frāzes lietošanai lidlaukā un tā tuvumā**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 1.4.1. | gaisa kuģa IDENTIFIKĀCIJA | UZSPĪDINIET NOSĒŠANĀS UGUNIS. |
| 1.4.2. | APSTIPRINĀŠANA AR VIZUĀLIEM LĪDZEKĻIEM | a) APSTIPRINIET, PAKUSTINOT ELERONUS (*vai* VIRZIENSTŪRI);  b) APSTIPRINIET, PAŠŪPOJOT SPĀRNUS;  c) APSTIPRINIET, UZSPĪDINOT NOSĒŠANĀS UGUNIS, |
| 1.4.3. | IEDARBINĀŠANAS PROCEDŪRAS  … prasīt atļauju iedarbināt dzinējus  ... *ATC* atbilde | \*a) *[gaisa kuģa atrašanās vieta]*, PRASU IEDARBINĀT DZINĒJUS;  \*b) *[gaisa kuģa atrašanās vieta]*, PRASU IEDARBINĀT DZINĒJUS, INFORMĀCIJA *(ATIS identifikācija)*;  c) DZINĒJU IEDARBINĀŠANA APSTIPRINĀTA;  d) DZINĒJU IEDARBINĀŠANA *(laiks)*;  e) PAREDZIET DZINĒJU IEDARBINĀŠANU *(laiks)*;  f) DZINĒJU IEDARBINĀŠANA PĒC JŪSU IESKATIEM;  g) PAREDZIET IZLIDOŠANU *(laiks)*, DZINĒJU IEDARBINĀŠANA PĒC JŪSU IESKATIEM;  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.4. | IZSTUMŠANAS PROCEDŪRAS  … gaisa kuģis/*ATC* | \*a) *[gaisa kuģa atrašanās vieta]*, PRASU IZSTUMŠANU;  b) IZSTUMŠANA APSTIPRINĀTA;  c) GAIDIET;  d) IZSTUMŠANA PĒC JŪSU IESKATIEM;  e) PAREDZIET *(skaitlis)* MINŪŠU AIZKAVĒŠANOS *(iemesls)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.5. | VILKŠANAS PROCEDŪRAS  ... *ATC* atbilde | †a) PRASU VILKŠANU *[kompānijas nosaukums] (gaisa kuģa tips)* NO *(vieta)* UZ *(vieta)*;  b) VILKŠANA APSTIPRINĀTA PA *(konkrēts maršruts)*;  c) GAIDIET UZ VIETAS;  d) GAIDIET.  “†” apzīmē pārraidi no gaisa kuģa/vilkšanas transportlīdzekļa kombinācijas. |
| 1.4.6. | PRASĪT LAIKA PĀRBAUDI UN/VAI LIDLAUKA INFORMĀCIJU IZLIDOŠANAI  …kad *ATIS* pārraide nav pieejama | \*a) PRASU LAIKA PĀRBAUDI;  b) LAIKS*(laiks)*;  \*c) PRASU IZLIDOŠANAS INFORMĀCIJU;  d) SKREJCEĻŠ *(numurs)*, VĒJŠ *(virziens un ātrums) (mērvienības)*, QNH *(vai* QFE*)* *(skaitlis) [(mērvienības)]*, TEMPERATŪRA [MĪNUS] *(skaitlis)*, REDZAMĪBA *(attālums)* *(mērvienības) (vai* REDZAMĪBA UZ SKREJCEĻA (*vai* RVR) *[(attālums) (mērvienības))]*, [LAIKS *(laiks)]*.  *Piezīme. Ja vairāki redzamības un RVR novērojumi ir pieejami, paceļoties ir jālieto tie, kas ir par ieskriešanās / gala apstāšanās zonu.*  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.7. | MANEVRĒŠANAS PROCEDŪRAS  … izlidošanai  … kur nepieciešami detalizēti manevrēšanas norādījumi  … kur nav pieejama lidlauka informācija no citiem avotiem, piemēram, *ATIS*  … helikoptera darbībām  … pēc nosēšanās  … vispārīgi | \*a) *[gaisa kuģa tips], [pēcstrūklas turbulences kategorija, ja “ļoti smags” vai “smags], [gaisa kuģa atrašanās vieta]*, PRASU MANEVRĒŠANU *[nodomi]*;  \*b) *[gaisa kuģa tips], [pēcstrūklas turbulences kategorija, ja “ļoti smags” vai “smags”], [gaisa kuģa atrašanās vieta], (lidojumu noteikumi)* UZ *(galamērķa lidlauks)*, PRASU MANEVRĒŠANU *[nodomi]*;  c) MANEVRĒJIET UZ GAIDĪŠANAS VIETU *[numurs]*, [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], [GAIDIET PIRMS SKREJCEĻA *(numurs)* (*vai* ŠĶĒRSOJIET SKREJCEĻU *(numurs)*)] [LAIKS *(laiks)*];  \*d) *[gaisa kuģa tips], [pēcstrūklas turbulences kategorija, ja ļoti smags” vai “smags”]*, PRASU DETALIZĒTUS MANEVRĒŠANAS NORĀDĪJUMUS;  e) MANEVRĒJIET UZ GAIDĪŠANAS VIETU *[numurs]*, *[*SKREJCEĻŠ *(numurs)]*, PA *(konkrēts maršruts)* [LAIKS *(laiks)]*, [GAIDIET PIRMS SKREJCEĻA *numurs) (vai* ŠĶĒRSOJIET SKREJCEĻU)];  f) MANEVRĒJIET UZ GAIDĪŠANAS VIETU *[numurs] (pēc nepieciešamības seko lidlauka informācija)*, [LAIKS *(laiks)*];  g) GRIEZIETIES PIRMAJĀ (*vai* OTRAJĀ) PA KREISI (*vai* LABI);  h) MANEVRĒJIET PA *(manevrēšanas ceļa apzīmējums)*;  i) MANEVRĒJIET PA SKREJCEĻU *(numurs)*;  j) MANEVRĒJIET UZ TERMINĀLI *(vai citu vietu, piem.,* VISPĀRĒJAS NOZĪMES AVIĀCIJAS RAJONS), [STĀVVIETA *(numurs)*];  \*k) PRASU MANEVRĒŠANU GAISĀ NO (*vai* PA) UZ *(vieta vai maršruts pēc nepieciešamības)*;  l) MANEVRĒJIET GAISĀ UZ (*vai* PA) *(atrašanās vieta vai maršruts pēc nepieciešamības)* [UZMANĪBU! *(putekļi, sniegputenis, gruži, manevrējošs vieglais gaisa kuģis, personāls utt.)*];  m) MANEVRĒJIET GAISĀ PA *(tieši, kā pieprasīts, vai konkrēts maršruts)* UZ *(atrašanās vieta, helikopteru laukums, darbības vai kustības zona, aktīvais vai neaktīvais skrejceļš)*.IZVAIRIETIES NO *(gaisa kuģis vai transportlīdzekļi, vai personāls)*;  \*n) PRASU MANEVRĒŠANU PRETVIRZIENĀ;  o) MANEVRĒŠANA PRETVIRZIENĀ APSTIPRINĀTA;  p) MANEVRĒJIET PRETVIRZIENĀ, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  \*q) [*(gaisa kuģa atrašanās vieta)*], PRASU MANEVRĒŠANU UZ *(galamērķis lidlaukā)*;  r) MANEVRĒJIET TAISNI UZ PRIEKŠU;  s) MANEVRĒJIET UZMANĪGI;  t) DODIET CEĻU *(otra gaisa kuģa apraksts un vieta)*;  \*u) DODU CEĻU *(gaisa kuģis)*;  \*v) GAISA KUĢI *(vai gaisa kuģa tips)* REDZU;  w) MANEVRĒJIET UZ GAIDĪŠANAS LAUKUMU;  x) SEKOJIET *(otra gaisa kuģa vai transportlīdzekļa apraksts)*;  y) ATBRĪVOJIET SKREJCEĻU;  \*z) SKREJCEĻŠ ATBRĪVOTS;  aa) PAĀTRINIET MANEVRĒŠANU (iemesls);  \*bb) PAĀTRINU;  cc) [UZMANĪBU!] MANEVRĒJIET LĒNĀK *(iemesls)*;  \*dd) PALĒNINU.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.8. | GAIDĪŠANA:  … gaidīt ne tuvāk skrejceļam, kā norādīts | ‡a) GAIDIET *(virziens)* NO *(vieta, skrejceļa numurs, utt.)*;  ‡b) GAIDIET UZ VIETAS;  ‡c) GAIDIET *(attālums)* NO *(vieta)*;  ‡d) GAIDIET PIRMS *(vieta)*;  \*e) GAIDU;  \*f) GAIDU PIRMS.  “‡” prasa konkrētu pilota apstiprinājumu.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. Procedūras vārdi “SAPRATU” un “TIKS IZPILDĪTS” nav pietiekams apstiprinājums norādījumiem “GAIDIET, GAIDIET UZ VIETAS un GAIDIET PIRMS (vieta)”. Katrā gadījumā apstiprināšanai jāizmanto frāzes “GAIDU” vai “GAIDU PIRMS”. |
| 1.4.9. | SKREJCEĻA ŠĶĒRSOŠANA  Piezīme. Kad tas prasīts, pilots ziņos “SKREJCEĻŠ ATBRĪVOTS” tad, kad viss gaisa kuģis ir aiz attiecīgās skrejceļa gaidīšanas vietas. | \*a) PRASU ŠĶĒRSOT SKREJCEĻU *(numurs)*;  *Piezīme. Ja vadības tornis nevar redzēt šķērsojošo gaisa kuģi (piemēram, nakts, slikta redzamība), norādījumam vienmēr jābūt kopā ar prasību ziņot, kad gaisa kuģis ir atbrīvojis skrejceļu.*  b) ŠĶĒRSOJIET SKREJCEĻU *(numurs)* [ZIŅOJIET, KAD ATBRĪVOTS];  c) PAĀTRINIET SKREJCEĻA *(numurs)* ŠĶĒRSOŠANU, GAISA KUĢIS *(gaisa kuģa tips), (attālums)* KILOMETRI *vai* JŪDZES TAISNES POSMĀ;  d) MANEVRĒJIET UZ GAIDĪŠANAS VIETU *[numurs]*, [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], PA *(konkrēts maršruts)*, [GAIDIET PIRMS SKREJCEĻA *(numurs)*] vai [SĶĒRSOJIET SKREJCEĻU *(numurs)*];  \*e) SKREJCEĻŠ ATBRĪVOTS.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.10. | SAGATAVOŠANĀS IZLIDOŠANAI  … atļauts uzbraukt uz skrejceļa un gaidīt pacelšanās atļauju  … atļaujas ar nosacījumiem  … atļauja ar nosacījumiem apstiprināta  … apstiprinājums vai citādas atļaujas ar nosacījumiem atkārtošana  … izlidošanas no krustojuma pacelšanās vietas pieprasījums  … pieprasītās izlidošanas no krustojuma pacelšanās vietas apstiprinājums  … pieprasītās izlidošanas no krustojuma pacelšanās vietas noraidīšana  … *ATC* iniciēta pacelšanās no krustojuma  … informēšana par pieejamo ieskrējiena distanci no krustojuma pacelšanās vietas  … izdodot vairākus izpildstarta ieņemšanas vietas norādījumus  … prasīt vizuālo izlidošanu  … *ATS* iniciēta vizuālā izlidošana  … vizuālās izlidošanas atļauja  … vizuālās izlidošanas atļaujas atkārtošana | a) NEVARU IZSNIEGT *(apzīmējums)* IZLIDOŠANU *(iemesls)*;  b) ZIŅOJIET GATAVĪBU [IZLIDOŠANAI];  c) ESAT GATAVI [IZLIDOŠANAI]?;  d) ESAT GATAVI IZLIDOT NEKAVĒJOTIES?;  \*e) GATAVS;  f) IEŅEMIET IZPILDSTARTA VIETU [UN GAIDIET];  †g) IEŅEMIET IZPILDSTARTA VIETU UZ SKREJCEĻA *(numurs)*;  h) IEŅEMIET IZPILDSTARTA VIETU, ESIET GATAVS IZLIDOT NEKAVĒJOTIES;  ‡i) *(nosacījums)* IEŅEMIET IZPILDSTARTA VIETU *(īsa informācija par nosacījumu)*;  \*j) *(nosacījums)* IEŅEMU IZPILDSTARTA VIETU *(īsa informācija par nosacījumu)*;  k) [TAS IR] PAREIZI (vai NEGATĪVI) [ATKĀRTOJU] *(atbilstoši);*  \*l) PRASU IZLIDOŠANU, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, KRUSTOJUMS *(krustojuma apzīmējums vai nosaukums*);  m) APSTIPRINĀTS, MANEVRĒJIET UZ GAIDĪŠANAS VIETU, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, KRUSTOJUMS *(krustojuma apzīmējums vai nosaukums)*;  n) NEGATĪVI, MANEVRĒJIET UZ GAIDĪŠANAS VIETU, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, KRUSTOJUMS *(krustojuma apzīmējums vai nosaukums)*;  o) ZIŅOJIET GATAVĪBU IZLIDOT NO SKREJCEĻA *(numurs)*, KRUSTOJUMA *(krustojuma apzīmējums vai nosaukums)*;  p) SKREJCEĻA (*numurs*) TORA NO KRUSTOJUMA (*krustojuma apzīmējums vai nosaukums*) *(attālums)* METRI;  q) IEŅEMIET IZPILDSTARTA VIETU UN GAIDIET, SKREJCEĻŠ (*numurs*), KRUSTOJUMS (*krustojuma nosaukums*), (*nozīmīga vietējās satiksmes informācija*);  \*r) PRASU VIZUĀLO IZLIDOŠANU [TIEŠI] UZ/LĪDZ (*navigācijas līdzeklis, punkts maršrutā, augstums*);  s) ZINOJIET GATAVĪBU VIZUĀLAJAI IZLIDOŠANAI [TIEŠI] UZ/LĪDZ (*navigācijas līdzeklis, punkts maršrutā, augstums*);  t) VIZUĀLĀ IZLIDOŠANA APSTIPRINĀTA, SKREJCEĻŠ (*numurs*), GRIEZIETIES PA KREISI/LABI [TIEŠI] UZ (*navigācijas līdzeklis, kurss, punkts maršrutā*) [SAGLABĀJIET VIZUĀLU REDZAMĪBU LĪDZ (*augstums*)];  \*u) VIZUĀLĀ IZLIDOŠANA UZ/LĪDZ (*navigācijas līdzeklis, punkts maršrutā, augstums*).  “\*” apzīmē pilota pārraidi.  ‘†’ Kad pastāv sajaukšanas iespēja vairāku skrejceļa darbību laikā.  ‘‡‘ Noteikumi par nosacījumu atļauju piemērošanu ir SERA.8015. punkta g) apakšpunktā un h) apakšpunkta 2. punktā.  *Piezīme. “TORA” izrunā: “TORA”.* |
| 1.4.11. | ATĻAUJA PACELTIES  … kad tiek izmantota samazināta skrejceļa distancēšanās  … kad pacelšanās atļauja netiek izmantota  … atcelta pacelšanās atļauja  … lai apturētu pacelšanos pēc tam, kad gaisa kuģis ir jau sācis pacelšanās ieskrējienu  … helikoptera darbībām | a) SKREJCEĻŠ *(numurs)*, PACELTIES ATĻAUTS, [ZIŅOJIET, KAD ESAT GAISĀ];  b) *(informācija par satiksmi)* SKREJCEĻŠ *(numurs)*, PACELTIES ATĻAUTS;  c) PACELIETIES NEKAVĒJOTIES VAI ATBRĪVOJIET SKREJCEĻU *(norādījumi)*;  d) PACELIETIES NEKAVĒJOTIES VAI GAIDIET PIRMS SKREJCEĻA;  e) GAIDIET UZ VIETAS, PĀRTRAUCIET PACELŠANOS, ATKĀRTOJU, PĀRTRAUCIET PACELŠANOS *(iemesli)*;  \*f) GAIDU;  g) STĀT! APSTĀJIETIES NEKAVĒJOTIES [*(atkārtota gaisa kuģa pazīšanas zīme)* APSTĀJIETIES NEKAVĒJOTIES];  \*h) STĀJOS;  i) ATĻAUTS PACELTIES [NO *(vieta)*] *(pašreizējā atrašanās vieta, manevrēšanas ceļš, pieejas taisnes posms un pacelšanās zona, skrejceļš un numurs)*;  \*j) PRASU IZLIDOŠANAS NORĀDĪJUMUS;  k) PĒC IZLIDOŠANAS GRIEZIETIES PA LABI (*vai* KREISI, *vai* UZŅEMIET AUGSTUMU) *(norādījumi pēc vajadzības)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. GAIDU un STĀJOS ir procedūras atbildes attiecīgi uz e) un g) apakšpunktu. |
| 1.4.12. | VIRZIENU VAI AUGSTUMA UZŅEMŠANAS NORĀDĪJUMI PĒC PACELŠANĀS  … prasīt laiku, kad gaisa kuģis ir gaisā  … norādes par kursu  … norādes par konkrētu treku | \*a) PRASU LABO (*vai* KREISO) PAGRIEZIENU;  b) LABAIS (*vai* KREISAIS) PAGRIEZIENS APSTIPRINĀTS;  c) ZIŅOŠU VĒLĀK PAR LABO (*vai* KREISO) PAGRIEZIENU;  d) ZIŅOJIET, KAD ESAT GAISĀ;  e) GAISĀ *(laiks)*;  f) KAD ŠĶĒRSOTS *(līmenis) (norādījumi)*;  g) TURPINIET LIDOT AR SKREJCEĻA KURSU *(norādījumi)*;  h) LIDOJIET PA CENTRA LĪNIJAS TREKU *(norādījumi)*;  i) UZŅEMIET AUGSTUMU TAISNI UZ PRIEKŠU *(norādījumi)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.13. | IELIDOŠANA LIDLAUKA SATIKSMES RIŅĶĪ  …kad *ATIS* informācija ir pieejama | \*a) *[gaisa kuģa tips] (atrašanās vieta), (līmenis)*, LAI NOSĒSTOS;  b) PIEVIENOJIETIES *(riņķa virziens), (atrašanās vieta riņķī)*, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, [PIEZEMES] VĒJŠ *(virziens un ātrums) (mērvienības)*, [TEMPERATŪRA [MĪNUS] *(skaitlis)*], QNH (*vai* QFE) *(skaitlis)* [*(mērvienības)*], [GAISA KUĢIS *(informācija)*];  c) VEICIET PIEEJU TAISNI UZ SKREJCEĻU *(numurs)*, [PIEZEMES] VĒJŠ *(virziens un ātrums) (mērvienības)*, [TEMPERATŪRA [MĪNUS] *(skaitlis)*, QNH *(vai* QFE*) (skaitlis)* [*(mērvienības)*, [GAISA KUĢIS *(informācija)*];  \*d) *(gaisa kuģa tips) (atrašanās vieta) (līmenis)* INFORMĀCIJA *(ATIS identifikācija)*, LAI NOSĒSTOS;  e) PIEVIENOJIETIES *(atrašanās vieta riņķī)* [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], QNH *(vai* QFE*) (skaitlis)* [*(mērvienības)*], [GAISA KUĢIS *(informācija)*].  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.14. | RIŅĶĪ | \*a) *(atrašanās vieta riņķī, piem.,* PAVĒJA/TAISNES POSMĀ);  b) NUMURS (skaitlis), SEKOJIET *(gaisa kuģa tips un atrašanās vieta), [papildu informācija, ja nepieciešams]*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.15. | PIEEJAS NORĀDĪJUMI  *Piezīme. Ziņojums par “GARO PIEEJU” tiek sniegts, kad gaisa kuģis ir pagriezts uz pieejas pēdējo posmu attālumā, kas lielāks par 7 km (4 NM) no zemskares, vai kad gaisa kuģis veic pieeju taisni uz skrejceļu un ir 15 km (8 NM) attālumā no zemskares. Abos gadījumos ziņojums par “TAISNES POSMU” ir jāsniedz, kad gaisa kuģis ir 7 km (4 NM) no zemskares.* | a) VEICIET ĪSO PIEEJU;  b) VEICIET GARO PIEEJU (*vai* PAGARINIET PAVĒJA POSMU);  c) ZIŅOJIET, KAD ESAT BĀZES (*vai* TAISNES, *vai* GARĀS TAISNES) POSMĀ;  d) TURPINIET PIEEJU [ESIET GATAVS IESPĒJAI AIZIET UZ OTRO RIŅĶI]. |
| 1.4.16. | NOSĒŠANĀS ATĻAUJA  … ja tiek izmantota samazināta skrejceļa distancēšanās  … īpašas darbības  … lai veiktu pieeju gar skrejceļu vai paralēli tam, pazeminot augstumu līdz saskaņotam minimālajam augstumam  … lidot garām gaisa satiksmes vadības tornim vai citam novērošanas punktam, lai virszemes personāls veiktu vizuālu pārbaudi  … helikoptera darbībām | a) SKREJCEĻŠ *(numurs)*, ATĻAUTS NOSĒSTIES;  b) *(informācija par satiksmi)*, SKREJCEĻŠ *(numurs*), ATĻAUTS NOSĒSTIES;  c) ATĻAUTS NOSĒSTIES AR TŪLĪTĒJU PACELŠANOS;  d) VEICIET PILNĪGU APSTĀŠANOS;  \*e) PRASU ZEMO PIEEJU *(iemesli)*;  f) ATĻAUTA ZEMĀ PIEEJA, [SKREJCEĻŠ *(numurs)*], *[(augstuma ierobežojumi, ja nepieciešams) (norādījumi aiziešanai uz otro riņķi)]*;  \*g) PRASU ZEMO PĀRLIDOJUMU *(iemesli)*;  h) ATĻAUTS ZEMAIS PĀRLIDOJUMS*[tāpat kā f)]*;  \*i) PRASU PIEEJU TAISNI (*vai* PA RIŅĶI, GRIEŽOTIES PA KREISI *vai* LABI) UZ *(atrašanās vieta)*;  j) VEICIET PIEEJU TAISNI (*vai* PA RIŅĶI, GRIEŽOTIES PA KREISI (*vai* LABI) UZ *(atrašanās vieta, skrejceļš, manevrēšanas ceļš, pieejas taisnes posms un pacelšanās zona)*)[ATLIDOŠANA *vai* ATLIDOŠANAS MARŠRUTS) *(numurs, nosaukums vai kods)*]. [GAIDIET PIRMS *(aktīvais skrejceļš, skrejceļa centra līnijas turpinājums, cits)*].[PALIECIET *(attālums vai virziens)* NO *(aktīvais skrejceļš, skrejceļa centra līnija, cits helikopters vai gaisa kuģis)*]. [UZMANĪBU (*elektropārvades līnijas, neapgaismoti šķēršļi, pēcstrūklas turbulence utt.*)]. ATĻAUTS NOSĒSTIES.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.17. | GAISA KUĢA AIZKAVĒŠANA | a) RINĶOJIET VIRS LIDLAUKA;  b) APĻOJIET (PA LABI *vai* KREISI) [NO PAŠREIZĒJĀS ATRAŠANĀS VIETAS];  c) VEICIET VĒL VIENU RIŅĶI. |
| 1.4.18. | PĀRTRAUKTA PIEEJA | a) AIZEJIET UZ OTRO APLI;  b) AIZEJU UZ OTRO APLI.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 1.4.19. | INFORMĀCIJA GAISA KUĢIEM  … ja pilots prasa šasijas vizuālu pārbaudi  … pēcstrūklas turbulence  … reaktīvā strūkla ir uz perona vai manevrēšanas ceļa  … propelleru piedziņas gaisa kuģu gaisa strūkla | a) ŠASIJA IZSKATĀS IZLAISTA;  b) LABAIS (*vai* KREISAIS, *vai* PRIEKŠĒJAIS) RITENIS IZSKATĀS IEVILKTS (*vai* IZLAISTS);  c) RITEŅI IZSKATĀS IEVILKTI;  d) LABAIS (*vai* KREISAIS, *vai* PRIEKŠĒJAIS) RITENIS NEIZSKATĀS IEVILKTS (*vai* IZLAISTS);  e) UZMANĪBU! PĒCSTRŪKLAS TURBULENCE [NO IELIDOŠANAS (*vai* IZLIDOŠANAS) *(gaisa kuģa tips)*] *[papildu informācija, ja nepieciešams]*;  f) UZMANĪBU! REAKTĪVĀ STRŪKLA;  g) UZMANĪBU! GAISA STRŪKLA. |
| 1.4.20. | SKREJCEĻA ATBRĪVOŠANA UN SAKARI PĒC NOSĒŠANĀS  … helikoptera darbībām | a) SAZINIETIES AR ZEMI *(frekvence)*;  b) KAD ATBRĪVOTS, SAZINIETIES AR ZEMI *(frekvence)*;  c) PAĀTRINIET ATBRĪVOŠANU;  d) JŪSU STĀVVIETA (*vai* VĀRTI) *(apzīmējums)*;  e) GRIEZIETIES PIRMAJĀ (*vai* OTRAJĀ, *vai* ĒRTĀKAJĀ) PA KREISI (*vai* LABI) UN SAZINIETIES AR ZEMI *(frekvence)*;  f) MANEVRĒJIET GAISĀ UZ HELIKOPTERU STĀVVIETU / HELIKOPTERU STĀVLAUKUMU *(zona)*;  g) MANEVRĒJIET GAISĀ UZ (*vai* PA) *(atrašanās vieta vai maršruts pēc nepieciešamības)* [UZMANĪBU! *(putekļi, sniegputenis, gruži, manevrējošs vieglais gaisa kuģis, personāls utt.)*];  h) MANEVRĒJIET GAISĀ PA *(tieši, kā pieprasīts, vai konkrēts maršruts)* UZ *(atrašanās vieta, helikopteru laukums, darbības vai kustības zona, aktīvais vai neaktīvais skrejceļš)*.IZVAIRIETIES NO (*gaisa kuģis vai transportlīdzekļi, vai personāls)*. |

**1.5. Frazeoloģija, kas jāizmanto saistībā ar *CPDLC***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 1.5.1. | DARBĪBAS STATUSS  … *CPDCL* atteice  … viena *CPDLC* ziņojuma atteice  … lai labotu *CPDCL* atļaujas, norādījumus, informāciju vai pieprasījumus  … lai sniegtu norādījumus visām stacijām vai konkrētam lidojumam pārtraukt sūtīt *CPDCL* pieprasījumus uz ierobežotu laiku  … lai atsāktu normālu *CPDLC* darbību | a) [VISAS STACIJAS], CPDLC ATTEICE *(norādījumi)*;  b) CPDLC ZIŅOJUMU ATTEICE *(atbilstoša atļauja, norādījums, informācija vai prasība)*;  c) NEŅEMIET VĒRĀ CPDLC *(ziņojuma tips)* ZIŅOJUMU, PĀRTRAUKUMS *(pareiza atļauja, norādījumi, informācija vai prasība)*;  d) [VISAS STACIJAS], PĀRTRAUCIET SŪTĪT CPDLC PRASĪBAS [LĪDZ TURPMĀKAM ZIŅOJUMAM *[(iemesls)]*];  e) [VISAS STACIJAS], ATSĀCIET NORMĀLU CPDLC DARBĪBU. |

**2. *ATS* UZRAUDZĪBAS PAKALPOJUMU FRĀZES**

**Piezīme. Turpmāk sniegtas frāzes, kas īpaši piemērojamas, ja gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā izmanto *ATS* novērošanas sistēmu. Frazeoloģiju, kas sīki izklāstīta iepriekšējās iedaļās, kuras attiecas uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu, vajadzības gadījumā piemēro arī tad, ja izmanto *ATS* novērošanas sistēmu.**

**2.1.** **Vispārīgas *ATS* novērošanas pakalpojuma frāzes**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 2.1.1. | GAISA KUĢA IDENTIFICĒŠANA | a) ZIŅOJIET KURSU [UN LIDOJUMU LĪMENI (*vai* AUGSTUMU)]  b) LAI IDENTIFICĒTU, GRIEZIETIES PA KREISI (vai LABI), KURSS *(trīs cipari)*;  c) PĀRRAIDIET, LAI IDENTIFICĒTU, UN ZIŅOJIET KURSU;  d) RADARKONTAKTS *[atrašanās vieta]*;  e) IDENTIFICĒTS *[atrašanās vieta]*;  f) NEESAT IDENTIFICĒTS *[iemesls]*, [ATSĀCIET (*vai* TURPINIET) LIDOT PATSTĀVĪGI]. |
| 2.1.2. | ATRAŠANĀS VIETAS INFORMĀCIJA | ATRAŠANĀS VIETA *(attālums) (virziens)* NO *(ievērojams punkts)* (*vai* VIRS, vai DVARSĀ *(ievērojams punkts)*. |
| 2.1.3. | NORĀDĪJUMI VEKTORĒŠANAI | a) ATSTĀJIET *(ievērojams punkts)*, KURSS *(trīs cipari)*;  b) TURPINIET AR KURSU *(trīs cipari)*;  c) TURPINIET AR PAŠREIZĒJO KURSU;  d) LIDOJIET AR KURSU *(trīs cipari)*;  e) GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI), KURSS *(trīs cipari) [iemesls]*;  f) GRIEZIETIES PA KREISI (vai LABI) (grādu skaits) GRĀDUS *[iemesls]*;  g) PĀRTRAUCIET GRIEŠANOS KURSĀ *(trīs cipari)*;  h) LIDOJIET AR KURSU *(trīs cipari)*, KAD VARAT, LIDOJIET TIEŠI UZ *(nosaukums) (ievērojams punkts)*;  i) KURSS IR PAREIZS. |
| 2.1.4. | VEKTORĒŠANAS BEIGŠANA | a) ATSĀCIET LIDOT PATSTĀVĪGI *(gaisa kuģa atrašanās vieta) (konkrēti norādījumi)*;  b) ATSĀCIET LIDOT PATSTĀVĪGI [TIEŠI] *(noteikts punkts)*, [MAGNĒTISKAIS TREKS *(trīs cipari)*, ATTĀLUMS *(skaits)* KILOMETRI (*vai* JŪDZES)]. |
| 2.1.5. | MANEVRI  ... (ja gaisa kuģī ir neuzticami virziena instrumenti)  *Piezīme. Kad jāprecizē iemesls vektorēšanai vai iepriekš minētajiem manevriem, jālieto šādas frāzes:*  a) *SATIKSMES DĒĻ;*  b) *INTERVĀLA IEVĒROŠANAI;*  c) *LAI AIZKAVĒTOS;*  d) *LAI VEIKTU PAVĒJA (vai BĀZES, vai TAISNES) POSMU.* | a) VEICIET PILNU APGRIEZIENU PA KREISI (*vai* LABI) *[iemesls]*;  b) RIŅĶOJIET PA KREISI (*vai* LABI) *[iemesls]*;  c) VEICIET VISUS PAGRIEZIENUS AR PAGRIEZIENA STANDARTĀTRUMU (*vai* PAGRIEZIENA PUSĀTRUMU, *vai (skaitlis)* GRĀDI SEKUNDĒ), SĀCIET UN PĀRTRAUCIET VISUS PAGRIEZIENUS PĒC KOMANDAS “TAGAD”;  d) GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI) TAGAD;  e) PĀRTRAUCIET GRIEŠANOS TAGAD. |
| 2.1.6. | ĀTRUMA KONTROLE | a) ZIŅOJIET ĀTRUMU;  \*b) ĀTRUMS *(skaitlis)* KILOMETRI STUNDĀ (*vai* MEZGLI);  c) SAGLABĀJIET *(skaitlis)* KILOMETRUS STUNDĀ (*vai* MEZGLUS) [VAI VAIRĀK (*vai* VAI MAZĀK)] [LĪDZ *(ievērojams punkts)*];  d) NEPĀRSNIEDZIET *(skaitlis)* KILOMETRUS STUNDĀ (vai MEZGLUS);  e) SAGLABĀJIET PAŠREIZĒJO ĀTRUMU;  f) PALIELINIET (*vai* SAMAZINIET) ĀTRUMU LĪDZ *(skaitlis)* KILOMETRIEM STUNDĀ (*vai* MEZGLIEM) [VAI VAIRĀK (*vai* VAI MAZĀK)];  g) PALIELINIET (*vai* SAMAZINIET) ĀTRUMU PAR *(skaitlis)* KILOMETRIEM STUNDĀ (*vai* MEZGLIEM);  h) ATSĀCIET NORMĀLU ĀTRUMU;  i) SAMAZINIET LĪDZ MINIMĀLAJAM PIEEJAS ĀTRUMAM;  j) SAMAZINIET LĪDZ MINIMĀLAJAM TĪRAS KONFIGURĀCIJAS ĀTRUMAM;  k) NAV [ATC] ĀTRUMA IEROBEŽOJUMU.  “\*” apzīmē pilota pārraidi.  *Piezīme. Ielidojošam gaisa kuģim var dot norādījumu saglabāt tā “maksimālo ātrumu”, “minimālo tīro ātrumu”, “minimālo ātrumu” vai norādītu ātrumu. “Minimālais tīrais ātrums” ir minimālais ātrums, ar kuru gaisa kuģis var lidot tīrā konfigurācijā, t. i., bez cēlējspēka palielinātājierīču izlaišanas, ātrumbremzēm vai šasijas.* |
| 2.1.7. | ZIŅOJUMS PAR ATRAŠANĀS VIETU  … lai izlaistu atrašanās vietas ziņojumus | a) NEZIŅOJIET PAR ATRAŠANĀS VIETU [LĪDZ *(precizēt)*];  b) NĀKAMAIS ZIŅOJUMS PUNKTĀ *(ievērojams punkts)*;  c) ZIŅOJUMI NEPIECIEŠAMI TIKAI PUNKTĀ(-OS) *(ievērojams(-i) punkts(-i))*;  d) ATSĀCIET ZIŅOT PAR ATRAŠANĀS VIETU. |
| 2.1.8. | INFORMĀCIJA PAR SATIKSMI UN IZVAIRĪŠANĀS DARBĪBAS  ... (ja zināms)  … kad informāciju par līmeņiem vertikālās distances no citiem gaisa kuģiem formā sniedz gaisa kuģim, kas uzņem vai samazina augstumu  … prasīt izvairīšanās darbību  … kad lido garām nezināmam gaisa kuģim  … lai veiktu izvairīšanās darbību | a) GAISA KUĢIS UZ PULKSTEN *(skaitlis)*, *(attālums), (lidojuma virziens) [jebkāda cita atbilstoša informācija]*:  1) NEZINĀMS;  2) LĒNS;  3) ĀTRS;  4) TUVOJAS;  5) PRETĒJĀ (vai TAJĀ PAŠĀ) VIRZIENĀ;  6) APDZEN;  7) ŠĶĒRSO NO KREISĀS UZ LABO (*vai* NO LABĀS UZ KREISO);  8) *(gaisa kuģa tips)*;  9) (*līmenis*);  10) [JUMS ATĻAUTAJĀ LĪMENĪ];  11) AUGSTUMA UZŅEMŠANA (vai AUGSTUMA SAMAZINĀŠANA;  \*b) PRASU VEKTORUS;  c) VAI VĒLATIES VEKTORUS?;  d) NAV TRAUCĒJUMU SATIKSMEI *[atbilstoši norādījumi]*;  e) GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI) NEKAVĒJOTIES, KURSS *(trīs cipari)*, LAI IZVAIRĪTOS NO [NEIDENTIFICĒTA] GAISA KUĢA *(azimuts pēc pulksteņa un attālums)*;  f) GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI) *(grādu skaits)* GRĀDUS NEKAVĒJOTIES, LAI IZVAIRĪTOS NO [NEIDENTIFICĒTA] GAISA KUĢA *(azimuts pēc pulksteņa un attālums)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 2.1.9. | SAKARI UN SAKARU ZUDUMS  … ja ir aizdomas par sakaru zudumu | a) [JA] RADIOSAKARI PAZŪD, *(norādījumi)*;  b) JA NESAŅEMAT PĀRRAIDES *(skaitlis)* MINŪTES (*vai* SEKUNDES), *(norādījumi)*;  c) ATBILDE NAV SAŅEMTA, *(norādījumi)*;  d) JA DZIRDAT, *[manevru norādījumi vai SQUAWK (kods vai IDENT)]*;  e) (*manevrs,* SQUAWK *vai* IDENT) IERAUDZĪTS. ATRAŠANĀS VIETA *(gaisa kuģa atrašanās vieta), [(norādījumi)]*. |
| 2.1.10. | RADARA UN/VAI *ADS-B* PAKALPOJUMU PĀRTRAUKŠANA | a) RADARA PAKALPOJUMI (*vai* IDENTIFIKĀCIJA) PĀRTRAUKTI, [*(iemesls)*] *(norādījumi)*;  b) DRĪZ ZAUDĒŠU IDENTIFIKĀCIJU *(attiecīgi norādījumi vai informācija)*;  c) IDENTIFIKĀCIJA ZUDUSI, *[iemesli] (norādījumi)*. |
| 2.1.11. | RADARA UN/VAI *ADS-B* IEKĀRTU FUNKCIONALITĀTES ZUDUMS | a) SEKUNDĀRAIS RADARS NEDARBOJAS, *(attiecīga informācija pēc nepieciešamības)*;  b) PRIMĀRAIS RADARS NEDARBOJAS, *(attiecīga informācija pēc nepieciešamības*);  c) ADS-B NEDARBOJAS, *(attiecīga informācija pēc nepieciešamības)*. |

**2.2. Radars pieejas kontroles pakalpojumā**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 2.2.1. | VEKTORĒŠANA PIEEJAI | a) VEKTORĒJU *(pilota interpretētā līdzekļa tips)* PIEEJAI, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  b) VEKTORĒJU VIZUĀLAJAI PIEEJAI, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, ZIŅOJIET, KAD REDZAT LIDLAUKU (*vai* SKREJCEĻU);  c) VEKTORĒJU UZ *(atrašanās vieta riņķī)*;  d) VEKTORĒJU NOVĒROŠANAS RADARA PIEEJAI, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  e) VEKTORĒJU PRECĪZAJAI PIEEJAI, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  f) *(tips)* PIEEJA NAV IESPĒJAMA *(iemesls), (alternatīvi norādījumi)*. |
| 2.2.2. | VEKTORĒŠANA *ILS* UN CITIEM PILOTA INTERPRETĒTIEM LĪDZEKĻIEM  … kad pilots vēlas atrasties noteiktā attālumā no zemskares vietas  … norādījumi un informācija | a) ATRAŠANĀS VIETA *(skaitlis)* KILOMETRI (*vai* JŪDZES no *(fiksēts punkts*). GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI), KURSS *(trīs cipari)*;  b) JŪS PĀRTVERSIET *(radionavigācijas līdzeklis vai treks) (attālums)* NO *(ievērojams punkts vai* ZEMSKARES VIETAS);  \*c) PRASU *(attālums)* TAISNES POSMĀ;  d) ATĻAUTA *(pieejas tips)* PIEEJA, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  e) ZIŅOJIET, KAD ESAT NOSTABILIZĒJIES UZ [ILS] KURSA RADIOBĀKAS (*vai* UZ GBAS/SBAS/MLS PIEEJAS KURSA);  f) TUVOJATIES NO KREISĀS (*vai* LABĀS) PUSES [ZIŅOJIET, KAD ESAT UZ];  g) GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI), KURSS *(trīs cipari)*, [LAI PĀRTVERTU] *vai* [ZIŅOJIET, KAD ESAT UZ];  h) PAREDZIET VEKTORU ŠĶĒRSPJOT *(kursa radiobākas kursam vai radionavigācijas līdzeklis) (iemesls)*;  i) ŠIS PAGRIEZIENS JŪS VEDĪS PĀRI *(kursa radiobākas kursam vai radionavigācijas līdzeklis) [iemesls]*;  j) JŪS TIEKAT VESTS PĀRI *(kursa radiobākas kursam vai radionavigācijas līdzeklis) [iemesls]*;  k) SAGLABĀJIET *(augstums)* LĪDZ GLISĀDES PĀRTVERŠANAI;  l) ZIŅOJIET, KAD ESAT NOSTABILIZĒJIES UZ GLISĀDES;  m) PĀRTVERIET *(kursa radiobākas kursi vai radionavigācijas līdzeklis)* [ZIŅOJIET, KAD ESAT UZ].  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 2.2.3. | MANEVRI NEATKARĪGĀS UN ATKARĪGĀS PARALĒLĀS PIEEJĀS  … izvairīšanās darbība, kad tiek novērots, ka gaisa kuģis iekļūst nepārkāpjamā zonā (*NTZ*)  … izvairīšanās darbībai zemāk par 120 m (400 pēdām) virs skrejceļa sliekšņa pacēluma, kur tiek izmantoti paralēlās pieejas šķēršļu novērtējuma virsmas (*PAOAS*) kritēriji | a) ATĻAUTA *(pieejas tips)* PIEEJA, SKREJCEĻŠ *(numurs)* PA KREISI (*vai* LABI);  b) JŪS ESAT ŠĶĒRSOJIS KURSA RADIOBĀKAS (*vai* [GBAS/SBAS/MLS] PIEEJAS TAISNES POSMA KURSU). NEKAVĒJOTIES GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI) UN ATGRIEZIETIES UZ KURSA RADIOBĀKAS (*vai* [GBAS/SBAS/MLS] PIEEJAS TAISNES POSMA KURSA);  c) ILS (*vai* MLS) SKREJCEĻŠ KREISAIS (*vai* LABAIS), KURSA RADIOBĀKAS (*vai* MLS), FREKVENCE IR *(frekvence)*;  d) NEKAVĒJOTIES GRIEZIETIES PA KREISI (*vai* LABI) PAR *(skaitlis)* GRĀDIEM (*vai* KURSS) *(trīs cipari)*, LAI IZVAIRĪTOS NO GAISA KUĢA [KURŠ NOVIRZĀS NO BLAKUS PIEEJAS], UZŅEMIET AUGSTUMU LĪDZ *(augstums)*;  e) NEKAVĒJOTIES UZŅEMIET AUGSTUMU LĪDZ *(augstums)*, LAI IZVAIRĪTOS NO GAISA KUĢA, [KURŠ NOVIRZĀS NO BLAKUS PIEEJAS] *(citi norādījumi)*. |
| 2.2.4. | NOVĒROŠNAS RADARA PIEEJA |  |
| 2.2.4.1. | PAKALPOJUMA SNIEGŠANA | a) ŠĪ BŪS NOVĒROŠANAS RADARA PIEEJA, SKREJCEĻŠ *(numurs)*, KAS BEIGSIES *(attālums)* NO ZEMSKARES VIETAS, ŠĶĒRŠĻU PĀRLIDOŠANAS AUGSTUMS (*vai* RELATĪVAIS AUGSTUMS) *(skaitlis)* METRI (*vai* PĒDAS), PĀRBAUDIET SAVU MINIMUMU, [JA AIZEJAT UZ OTRO RIŅĶI *(norādījumi)*];  b) PIEEJAS NORĀDĪJUMI BEIGSIES *(attālums)* PIRMS ZEMSKARES. |
| 2.2.4.2. | PACĒLUMS | a) SĀCIET AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU TAGAD, [LAI SAGLABĀTU *(skaitlis*) GRĀDU GLISĀDI];  b) *(attālums)* NO ZEMSKARES AUGSTUMAM (*vai* RELATĪVAJAM AUGSTUMAM) JĀBŪT *(skaitļi un mērvienības)*. |
| 2.2.4.3. | ATRAŠANĀS VIETA | *(attālums)* NO ZEMSKARES. |
| 2.2.4.4. | PĀRBAUDES | a) PĀRBAUDIET ŠASIJAS IZLAIŠANU [UN NOFIKSĒŠANU];  b) VIRS SLIEKŠŅA. |
| 2.2.4.5. | PIEEJAS PABEIGŠANA | a) ZIŅOJIET PAR VIZUĀLO *(kontaktu / spēju veikt vizuālo pieeju)*;  b) ZIŅOJIET, KAD REDZAT SKREJCEĻU [SKREJCEĻA UGUNIS];  c) PIEEJA PABEIGTA, [SAZINIETIES AR *(struktūrvienība)*]. |
| 2.2.5. | PIEEJA AR *PAR* |  |
| 2.2.5.1. | PAKALPOJUMA SNIEGŠANA | a) ŠĪ BŪS PRECĪZĀ RADARA PIEEJA, SKREJCEĻŠ *(numurs)*;  b) PRECĪZA PIEEJA NAV IESPĒJAMA, JO *(iemesls) (alternatīvi norādījumi)*;  c) JA AIZEJAT UZ OTRO RIŅĶI *(norādījumi*). |
| 2.2.5.2. | SAKARI | a) NEAPSTIPRINIET TURPMĀKĀS PĀRRAIDES;  b) ATBILDE NAV SAŅEMTA. NORĀDĪJUMI SEKOS. |
| 2.2.5.3. | AZIMUTS | a) TUVOJATIES [LĒNI(*vai* ĀTRI)] [NO KREISĀS (*vai* LABĀS) PUSES];  b) KURSS IR PAREIZS;  c) UZ TREKA;  d) NEDAUDZ (*vai* PAVISAM, *vai* LIDO) PA KREISI (*vai* PA LABI) NO TREKA;  e) *(skaitlis)* METRUS PA KREISI (*vai*  PA LABI) NO TREKA. |
| 2.2.5.4. | PACĒLUMS | a) TUVOJATIES GLISĀDEI;  b) SĀCIET AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU TAGAD [AR ĀTRUMU *(skaitlis)* METRI SEKUNDĒ VAI *(skaitlis)* PĒDAS MINŪTĒ (*vai* NOSTABILIZĒJIETIES UZ *(skaitlis)* GRĀDU GLISĀDES)];  c) AUGSTUMA SAMAZINĀŠANAS ĀTRUMS IR LABS;  d) UZ GLISĀDES;  e) NEDAUDZ (*vai* PAVISAM, *vai*AIZEJU) VIRS (*vai* ZEM) GLISĀDES;  f) [JOPROJĀM] *(skaitlis)* METRUS (*vai* PĒDAS) PAR AUGSTU (*vai* PAR ZEMU);  g) KORIĢĒJIET AUGSTUMA SAMAZINĀŠANAS ĀTRUMU;  h) ATGRIEŽOS [LĒNI (*vai* ĀTRI)] UZ GLISĀDES;  i) ATJAUNOJIET NORMĀLU AUGSTUMA SAMAZINĀŠANAS ĀTRUMU;  j) PACĒLUMA ELEMENTS NAV IZMANTOJAMS *(sekos attiecīgi norādījumi)*;  k) *(attālums)* NO ZEMSKARES. b) AUGSTUMAM (*vai* RELATĪVAJAM AUGSTUMAM) JĀBŪT *(skaitļi un mērvienības)*. |
| 2.2.5.5. | ATRAŠANĀS VIETA | a) *(attālums)* NO ZEMSKARES;  b) VIRS PIEEJAS UGUNĪM;  c) VIRS SLIEKŠŅA. |
| 2.2.5.6. | PĀRBAUDES | a) PĀRBAUDIET ŠASIJAS IZLAIŠANU UN NOFIKSĒŠANU;  b) PĀRBAUDIET LĒMUMA PIEŅEMŠANAS ABSOLŪTO AUGSTUMU (*vai* RELATĪVO AUGSTUMU). |
| 2.2.5.7. | PIEEJAS PABEIGŠANA | a) ZIŅOJIET PAR VIZUĀLO *(kontaktu / spēju veikt vizuālo pieeju)*;  b) ZIŅOJIET, KAD REDZAT SKREJCEĻU [SKREJCEĻA UGUNIS];  c) PIEEJA PABEIGTA, [SAZINIETIES AR *(struktūrvienība)*]. |
| 2.2.5.8. | PĀRTRAUKTA PIEEJA | a) TURPINIET VIZUĀLI VAI AIZEJIET UZ OTRO RIŅĶI *[norādījumi par pārtrauktu pieeju]*;  b) NEKAVĒJOTIES AIZEJIET UZ OTRO RIŅĶI *[norādījumi par pārtrauktu pieeju] (iemesls)*;  c) VAI AIZEJAT UZ OTRO RIŅĶI?;  d) JA AIZEJAT UZ OTRO RIŅĶI *(attiecīgi norādījumi)*;  \*e) AIZEJU UZ OTRO RIŅĶI.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |

**2.3. Sekundārā novērošanas radara (*SSR*) un *ADS-B* frazeoloģija**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 2.3.1. | PRASĪT *SSR* IEKĀRTAS IESPĒJAS | a) ZIŅOJIET PAR TRANSPONDERA IESPĒJĀM;  \*b) TRANSPONDERS *(kā norādīts lidojuma plānā)*;  \*c) NEGATĪVS TRANSPONDERS.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 2.3.2. | PRASĪT *ADS-B* IEKĀRTAS IESPĒJAS | a) ZIŅOJIET PAR ADS-B IESPĒJĀM;  \*b) ADS-B RAIDĪTĀJS *(datu saite)*;  \*c) ADS-B UZTVĒRĒJS *(datu saite)*;  \*d) NEGATĪVS ADS-B;  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 2.3.3. | TRANSPONDERA IESTATĪJUMA NORĀDĪJUMI | a) SQUAWK *(kods)* IZLIDOŠANAI;  b) SQUAWK *(kods)*. |
| 2.3.4. | PIEPRASĪT PILOTAM ATKĀRTOTI UZSTĀDĪT PIEŠĶIRTO REŽĪMU UN KODU | a) MAINIET SQUAWK *[(režīms)] (kods)*;  \*b) MAINU *[(režīms)] (kods)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 2.3.5. | PRASĪT ATKĀRTOTI IESTATĪT gaisa kuģa IDENTIFIKĀCIJU | ATKĀRTOTI IEVADIET [ADS-B *vai* S REŽĪMA] gaisa kuģa IDENTIFIKĀCIJU. |
| 2.3.6. | PIEPRASĪT PILOTAM APSTIPRINĀT GAISA KUĢĪ UZSTĀDĪTO TRANSPONDERA KODU | a) APSTIPRINIET SQUAWK *(kods)*;  \* b) RAIDU SQUAWK *(kods)*.  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 2.3.7. | PIEPRASĪT *IDENT* FUNKCIJAS DARBĪBU | a) SQUAWK [(kods)] [UN] IDENT;  b) SQUAWK ZEMS;  c) SQUAWK NORMĀLS;  d) PĀRRAIDIET ADS-B IDENT. |
| 2.3.8. | PIEPRASĪT TRANSPONDERA DARBĪBAS PAGAIDU APTURĒŠANU | SQUAWK GAIDĪŠANAS REŽĪMĀ. |
| 2.3.9. | PRASĪT AVĀRIJAS KODU | SQUAWK MAYDAY [KODS SEPTIŅI-SEPTIŅI-NULLE-NULLE]. |
| 2.3.10. | PIEPRASĪT TRANSPONDERA  UN/VAI *ADS-B* RAIDĪTĀJA DARBĪBAS APTURĒŠANU  *Piezīme. Mode S transpondera un ADS-B neatkarīgās darbības var nebūt iespējamas visos gaisa kuģos (piemēram, tur, kur ADS-B nodrošina ar transpondera pagarinātā signāla raidītāja (squitter) 1090 Mhz starpniecību). Tādos gadījumos gaisa kuģis var nespēt izpildīt ATS norādījumus attiecībā uz ADS-B darbību.* | a) PĀRTRAUCIET SQUAWK [RAIDIET TIKAI ADS-B];  b) PĀRTRAUCIET RAIDĪT ADS-B [TIKAI SQUAWK *(kods)*]. |
| 2.3.11. | PIEPRASĪT SPIEDIENA AUGSTUMA PĀRRAIDĪŠANU | a) SQUAWK CHARLIE;  b) RAIDIET ADS-B AUGSTUMU. |
| 2.3.12. | PIEPRASĪT SPIEDIENA IESTATĪJUMA PĀRBAUDI UN LĪMEŅA APSTIPRINĀJUMU | PĀRBAUDIET SPIEDIENA IESTATĪJUMU ALTIMETRĀ UN APSTIPRINIET *(līmenis)*. |
| 2.3.13. | PIEPRASĪT SPIEDIENA AUGSTUMA PĀRRAIDĪŠANAS APTURĒŠANU KĻŪDAINAS DARBĪBAS DĒĻ | a) PĀRTRAUCIET SQUAWK CHARLIE, NEPAREIZS RĀDĪJUMS;  b) PĀRTRAUCIET ADS-B AUGSTUMA RAIDĪŠANU [(NEPAREIZS RĀDĪJUMS *vai iemesls*)]. |
| 2.3.14. | LAI PIEPRASĪTU LIDOJUMU LĪMEŅA PĀRBAUDI | APSTIPRINIET *(līmeni)*. |
| 2.3.15. | DISPEČERS VAICĀ PAR NEATBILSTĪBU STARP (UZ DISPLEJA) PARĀDĪTO “IZVĒLĒTO LĪMENI” UN ATĻAUTO LĪMENI  *Piezīme. Dispečers radiosakaros nenoteiks vērtību “izvēlētajam līmenim” vai situācijas displejā novērotajam līmenim.* | PĀRBAUDIET IZVĒLĒTO LĪMENI. ATĻAUTAIS LĪMENIS IR *(līmenis)*.  PĀRBAUDIET IZVĒLĒTO LĪMENI. APSTIPRINIET AUGSTUMA UZŅEMŠANU (*vai* AUGSTUMA SAMAZINĀŠANU) LĪDZ *(līmenis)* (*vai* SAGLABĀŠANU).  **\***UZŅEMU AUGSTUMU (*vai* SAMAZINU AUGSTUMU) LĪDZ (*vai* SAGLABĀJU) (*līmenis*) (*attiecīga informācija par izvēlēto līmeni)*  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |

**3. AUTOMĀTISKĀS ATKARĪGĀS NOVĒROŠANAS – LĪGUMA (*ADS-C*) FRAZEOLOĢIJA**

**3.1. Vispārīgas *ADS-C* frāzes**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 3.1.1. | ADS-C FUNKCIONALITĀTES ZUDUMS | ADS-C (*vai* ADS-LĪGUMS) NEDARBOJAS *(attiecīgā informācija pēc nepieciešamības)*. |

**4. BRĪDINĀŠANAS FRAZEOLOĢIJA**

**4.1. Brīdināšanas frazeoloģija**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 4.1.1. | ZEMA AUGSTUMA BRĪDINĀJUMS | *(gaisa kuģa pazīšanas zīme)*, ZEMA AUGSTUMA BRĪDINĀJUMS, NEKAVĒJOTIES PĀRBAUDIET AUGSTUMU, QNH *(skaitlis) [(mērvienības)]*. MINIMĀLAIS LIDOJUMU AUGSTUMS *(augstums)*]. |
| 4.1.2. | RELJEFA BRĪDINĀJUMS | *(gaisa kuģa pazīšanas zīme)*, RELJEFA BRĪDINĀJUMS *(ieteicamā pilota rīcība, ja iespējams)*. |

**5. VIRSZEMES PERSONĀLA / LIDOJUMU APKALPES FRAZEOLOĢIJA**

**5.1. VIRSZEMES PERSONĀLA / LIDOJUMU APKALPES FRAZEOLOĢIJA**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 5.1.1. | Iedarbināšanas procedūras (virszemes personāls / lidojumu apkalpe gaisa kuģa kabīnē) | a) [VAI JŪS] ESAT GATAVS IEDARBINĀT [DZINĒJU]?;  \*b) IEDARBINU NUMURS *(dzinēja numurs(-i))*.  *1. piezīme. Virszemes personālam uz šo sakaru apmaiņu ir jāatbild vai nu pa rāciju, vai ar atšķirīgu vizuālu signālu, lai norādītu, ka viss ir skaidrs un ka dzinēju iedarbināšana var sekot kā paredzēts.*  *2. piezīme. Iesaistīto pušu nepārprotama identifikācija ir būtiska jebkuros sakaros starp virszemes personālu un pilotiem.*  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |
| 5.1.2. | IZSTUMŠANAS PROCEDŪRAS  ... (virszemes personāls / lidojumu apkalpe gaisa kuģa kabīnē) | a) VAI JŪS ESAT GATAVS IZSTUMŠANAI?;  \*b) IZSTUMŠANAI GATAVS;  c) APSTIPRINIET BREMŽU ATLAIŠANU;  \*d) BREMZES ATLAISTAS;  e) SĀKU IZSTUMŠANU;  f) IZSTUMŠANA PABEIGTA;  \*g) PĀRTRAUCIET IZSTUMŠANU;  h) APSTIPRINIET BREMZU AKTIVIZĒŠANU;  \*i) BREMZES AKTIVIZĒTAS;  \*j) ATVIENOJIET;  k) ATVIENOJOS, GAIDIET VIZUĀLU SIGNĀLU PA KREISI (*vai* LABI) NO JUMS.  *Piezīme. Šai (sakaru) apmaiņai seko vizuāls signāls pilotam, lai norādītu, ka atvienošana ir pabeigta un viss ir gatavs manevrēšanai.*  “\*” apzīmē pilota pārraidi. |

**6.** **GAISA SATIKSMES PLŪSMAS VADĪBA (*ATFM*)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Apstākļi* | *Frazeoloģija* |
| 6.1. | *ATFM*  *Aprēķinātā pacelšanās laika (CTOT) piešķiršana, kas izriet no slotu sadales ziņojuma (SAM).*  *CTOT mainīšana, kas izriet no slotu pārdales ziņojuma (SRM).*  *CTOT anulēšana, kas izriet no slotu atcelšanas ziņojuma (SLC).*  *Lidojuma apturēšana līdz turpmākam paziņojumam, kas izriet no lidojuma apturēšanas ziņojuma (FLS).*  *Apturēta lidojuma atcelšana, kas izriet no lidojuma apturēšanas atcelšanas ziņojuma (DES).*  *Dzinēju iedarbināšanas atteikums, kad iedarbināšana pieprasīta par vēlu un nesakrīt ar piešķirto CTOT.*  *Dzinēju iedarbināšanas atteikums, kad iedarbināšana pieprasīta par agru un nesakrīt ar piešķirto CTOT.* | SLOTS *(laiks)*  PĀRSKATĪTAIS SLOTS *(laiks)*  SLOTS ANULĒTS, ZIŅOJIET, KAD ESAT GATAVS  LIDOJUMS APTURĒTS LĪDZ TURPMĀKAM PAZIŅOJUMAM *(iemesls)*  APTURĒŠANA ANULĒTA, ZIŅOJIET, KAD ESAT GATAVS  NEVARU APSTIPRINĀT DZINĒJU IEDARBINĀŠANAS ATĻAUJU, TĀDĒĻ KA SLOTS BEIDZIES, PRASIET JAUNU SLOTU  NEVARU APSTIPRINĀT DZINĒJU IEDARBINĀŠANAS ATĻAUJU SLOTA *(laiks)* DĒĻ, PRASIET DZINĒJU IEDARBINĀŠANU *(laiks)* |

1. Šā izdevuma spēkā stāšanās datumu lūdzam skatīt Lēmumā 2013/013/R, kas publicēts *EASA* [oficiālajā publikācijā](http://easa.europa.eu/official-publication/). [↑](#footnote-ref-2)
2. \* Tulkotāja piezīme. Viscaur tulkojumā ar terminu "gaisa kuģis" saprot terminu "lidaparāts", kas līdz ar Latviešu aviācijas radiofrazeoloģijas rokasgrāmatas apstiprināšanu apstiprināts kā "aircraft" atbilsme latviešu valodā (skat. Latvijas Zinātņu akadēmijas Terminoloģijas komisijas 2024. gada 9. aprīļa lēmumu Nr. 111)." [↑](#footnote-ref-3)
3. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1207/2011 (2011. gada 22. novembris), ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā (OV, L 305, 23.11.2011., 35. lpp.). [↑](#footnote-ref-4)
4. Īpašais ziņojums no gaisa kuģa, kas vajadzīgs, ja ir vērojams plašs pērkona negaiss ar krusu. [↑](#footnote-ref-5)
5. Īpašais ziņojums no gaisa kuģa, kas vajadzīgs nopietnas turbulences gadījumā. Gaisa kuģim iestatīts *QNH* altimetra iestatījums. [↑](#footnote-ref-6)