



Republika e Kosovës
Republika Kosova
Republic of Kosovo



Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova
Civil Aviation Authority of Kosovo

RREGULLORE (AAC) NR. 01/2020 PËR VENDOSJEN E RREGULLAVE TË PËRBASHKËTA AJRORE DHE DISPOZITAVE OPERACIONALE NË LIDHJE ME SHËRBIMET DHE PROCEDURAT NË NAVIGIMIN AJROR DHE NDRYSHIMIN E RREGULLORES (AAC) 07/2012, RREGULLORES (AAC) 03/2016, RREGULLORES (AAC) 15/2010 DHE RREGULLORES (AAC) 08/2017

REGULATION (CAA) No. 01/2020 LAYING DOWN THE COMMON RULES OF THE AIR AND OPERATIONAL PROVISIONS REGARDING SERVICES AND PROCEDURES IN AIR NAVIGATION AND AMENDING REGULATION (CAA) 07/2012, REGULATION (CAA) 03/2016, REGULATION (CAA) 15/2010 AND REGULATION (CAA) 08/2017

UREDBA (ACV) BR. 01/2020 O UTVRĐIVANJU ZAJEDNIČKIH PRAVILA VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA I OPERATIVNIH ODREDBA U VEZI SA USLUGAMA I POSTUPCIMA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI I IZMENI UREDBE (ACV) 07/2012, UREDBE (ACV) 03/2016, UREDBE (ACV) 15/2010 I UREDBE (ACV) 08/2017

<p>U.D. Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës, Në pajtim me nenet 3.5 pika (ii), 15.1 pika (a) dhe (c), 21.2, 78, 79 dhe 80 pika (a) dhe (b) të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës Kosova ", Viti III, Nr. 28, datë 4 qershor 2008), Duke marrë parasysh, Obligimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës ndaj Marrëveshjes Shumëpalëshe për themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (në tekstin e mëturjeshëm "Marrëveshja ECAA") që nga hyrja e saj e përkohshme në fuqi për Kosovën më 10 tetor 2006,</p> <p>Me qëllim të zbatimit të Rregullores Zbatuese të Komisionit (EU) nr. 923/2012 të datës 26 shtator 2012, të ndryshuar me Rregulloren e Komisionit (EU) Nr. 2015/340 të datës 20 shkurt 2015 dhe Rregulloren Zbatuese të Komisionit (EU) 2016/1185 të datës 20 korrik 2016, në kuadër të rendit të brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës, Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik të palëve të interesuara, në pajtim me Udhëzimin Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat mbi konsultimin publik të palëve të interesuara, Nxjerrë këtë:</p>	<p>Acting Director General of Civil Aviation Authority of Kosovo, Pursuant to Articles 3.5 item (ii), 15.1 item (a) and (c), 21.2, 78, 79 and 80 item (a) and (b) of Law No. 03/L-051 on Civil Aviation ("Official Gazette of the Republic of Kosovo", Year III, No. 28, of 4 June 2008),</p> <p>Taking into consideration, International obligations of the Republic of Kosovo towards Multilateral Agreement On Establishing the European Common Aviation Area (hereinafter "ECAA Agreement") since its provisional entry into force for Kosovo on 10 October 2006,</p> <p>With the aim of implementing Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012, as amended by Commission Regulation (EU) 2015/340 of 20 February 2015 and Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1185 of 20 July 2016, within Republic of Kosovo legal framework,</p> <p>Upon completion of the process of public consultation of interested parties, in accordance with the Administrative Instruction No. 01/2012 on procedures for public consultation of interested parties, Hereby issues the following:</p>	<p>V.D. Generalni Direktor Autoriteta Civilnog Vazduhoplovstva Republike Kosova, Na osnovu člana 3.5 tačka (ii), 15.1 tačka (a) i (c), 21.2, 78, 79. i 80. tačka (a) i (b) Zakona br. 03/L-051 o civilnom vazduhoplovstvu („Službeni list Republike Kosovo”, III godina, br. 28, od 4. juna 2008.),</p> <p>Uzimajući u obzir, Međunarodne obaveze Republike Kosovo prema Multilateralnom sporazumu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazdušnog prostora (u daljem tekstu: Sporazum ECAA) od njegovog privremenog stupanja na snagu za Kosovo 10. oktobra 2006. godine,</p> <p>U cilju sprovođenja Sprovedbene uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. novembra 2012., izmenjene i dopunjene Sprovedbenom uredbom Komisije (EU) br. 2015/340 od 20. februara 2015. i Sprovedbenom uredbom Komisije (EU) 2016/1185 od 20. jula 2016, unutar unutrašnjeg pravnog poretka Republike Kosovo,</p> <p>Po završetku procesa javnih konsultacija zainteresovanih strana, u skladu sa Administrativnim uputstvom br. 01/2012 o procedurama za javne konsultacije zainteresovanih strana, Izdaje sledeću:</p>
--	---	--

<p>RREGULLORE (AAC) NR. 01/2020 PËR VENDOSJEN E RREGULLAVE TË PËRBASHKËTA AJRORE DHE DISPOZITAVE OPERACIONALE NË LIDHJE ME SHËRBIMET DHE PROCEDURAT NË NAVIGIMIN AJROR DHE NDRYSHIMIN E RREGULLORES (AAC) 07/2012 DHE RREGULLORES (AAC) 03/2016, RREGULLORES (AAC) 15/2010 DHE RREGULLORES (AAC) 08/2017</p> <p>Neni 1 Lënda dhe fushëveprimi</p> <p>1. Qëllimi i kësaj rregulloreje është të krijojë rregullat e përbashkëta të dispozitave ajrore dhe operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në navigimin ajror që do të zbatohen për trafikun e përgjithshëm ajror brenda fushëveprimit të rregullores CAA 10/2009.</p> <p>2. Kjo rregullore zbatohet veçanërisht për përdoruesit e hapësirës ajrore dhe avionët e përfshirë në trafik ajror të përgjithshëm:</p> <p>(a) që operojnë në, brenda ose jashtë Republikës së Kosovës;</p> <p>(b) që mbajnë shenjat e kombësisë dhe të regjistrimit të Republikës së Kosovës, dhe që operojnë në çdo hapësirë ajrore në atë masë sa ato të mos bien ndesh me rregullat</p>	<p>REGULATION (CAA) No. 01/2020 LAYING DOWN THE COMMON RULES OF THE AIR AND OPERATIONAL PROVISIONS REGARDING SERVICES AND PROCEDURES IN AIR NAVIGATION AND AMENDING REGULATION (CAA) 07/2012, REGULATION (CAA) 03/2016, REGULATION (CAA) 15/2010 AND REGULATION (CAA) 08/2017</p> <p>Article 1 Subject matter and scope</p> <p>1. The objective of this Regulation is to establish the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation that shall be applicable to general air traffic within the scope of regulation CAA 10/2009.</p> <p>2. This Regulation shall apply in particular to airspace users and aircraft engaged in general air traffic:</p> <p>(a) operating into, within or out of the Republic of Kosovo;</p> <p>(b) bearing the nationality and registration marks of Republic of Kosovo, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict</p>	<p>UREDBU (ACV) BR. 01/2020 O UTVRĐIVANJU ZAJEDNIČKIH PRAVILA VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA I OPERATIVNIH ODREDABA U VEZI SA USLUGAMA I POSTUPCIMA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI I IZMENI UREDBE (ACV) 07/2012, UREDBE (ACV) 03/2016, UREDBE (ACV) 15/2010 I UREDBE (ACV) 08/2017</p> <p>Član 1 Predmet i područje primene</p> <p>1. Cilj je ove Uredbe uspostaviti zajednička pravila vazdušnog saobraćaja i operativne odredbe u vezi sa uslugama i postupcima u vazdušnoj plovidbi, primenjive na opšti vazdušni saobraćaj unutar područja primene Uredbe ACV 10/2009.</p> <p>2. Ova se Uredba primenjuje posebno na korisnike vazdušnog prostora i vazduhoplove uključene u opšti vazdušni saobraćaj:</p> <p>(a) koji lete u, unutar ili izvan Republike Kosovo;</p> <p>(b) koji imaju državljanstvo i registracione oznake Republike Kosovo, i lete u bilo kojem vazdušnom prostoru u meri u kojoj nisu u</p>
---	--	---

<p>e publikuara nga vendi që ka juridiksion në territorin mbi të cilin fluturojnë.</p> <p>3. Kjo rregullore zbatohet gjithashtu për organet kompetente të Republikës së Kosovës, ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, operatorët e aerodromit dhe personelin tokësor të përfshirë në operacionet e avionëve.</p> <p>4. Kjo rregullore nuk zbatohet për avionët model dhe avionët lodra. Sidoqoftë, Republika e Kosovës sigurohet që të vendosen rregullat kombëtare për të siguruar që avionët model dhe avionët lodër operohen në atë mënyrë që të minimizojnë rreziqet që lidhen me sigurinë e aviacionit civil, me personat, pronën ose avionët e tjerë.</p> <p style="text-align: center;">Neni 2 Përkufizimet</p> <p>Për qëllim të kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ‘saktësi’ nënkupton shkallën e pajtueshmërisë ndërmjet vlerës së vlerësuar ose të matur dhe vlerës së vërtetë; 2. - 3. ‘hapësira ajrore këshilluese’ nënkupton hapësirën ajrore me dimensione të përcaktuara, ose linjën e caktuar, brenda së 	<p>with the rules published by the country having jurisdiction over the territory overflown.</p> <p>3. This Regulation shall also apply to the competent authorities of Republic of Kosovo, air navigation service providers, aerodrome operators and ground personnel engaged in aircraft operations.</p> <p>4. This Regulation shall not apply to model aircraft and toy aircraft. However, Republic of Kosovo shall ensure that national rules are established to ensure that model aircraft and toy aircraft are operated in such a manner as to minimise hazards related to civil aviation safety, to persons, property or other aircraft.</p> <p style="text-align: center;">Article 2 Definitions</p> <p>For the purpose of this Regulation the following definitions shall apply:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ‘accuracy’ means a degree of conformance between the estimated or measured value and the true value; 2. - 3. ‘advisory airspace’ means an airspace of defined dimensions, or designated route, within which air traffic advisory service is available; 	<p>suprotnosti s pravilima koja je objavila država nadležna za područje preleta</p> <p>3. Ova se Uredba takođe primjenjuje na nadležna tela Republike Kosovo, pružaoce usluga u vazdušnoj plovitbi i odgovarajuće zemaljsko osoblje uključeno u operacije vazduhoplova.</p> <p>4. Ova se Uredba ne primenjuje na modele vazduhoplova i igračke vazduhoplove. Međutim, Republika Kosovo će osigurati da se uspostave nacionalna pravila koja će osigurati da se modeli vazduhoplova i igračke koriste na takav način da minimiziraju opasnosti povezane sa bezbednošću civilnog vazduhoplovstva, osobama, imovinom ili drugim vazduhoplovima.</p> <p style="text-align: center;">Član 2 Definicije</p> <p>Za potrebe ove Uredbe, primenjuju se sledeće definicije:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ‘tačnost’ znači stepen usklađenosti između procenjene ili izmerene vrednosti i stvarne vrednosti; 2. – 3. ‘vazdušni prostor sa savetodavnom uslugom’ znači vazdušni prostor određenih dimenzija ili utvrđena ruta unutar koje je
---	--	--

<p>cilës është i disponueshëm shërbimi këshillues i trafikut ajror;</p> <p>4. ‘linja këshilluese’ nënkupton një linjë të caktuar përgjatë së cilës shërbimi këshillues i trafikut ajror është i disponueshëm;</p> <p>5. ‘fluturim aerobatik’ nënkupton një manovrim të qëllimshëm të kryer me një avion duke përfshirë një ndryshim të menjëhershëm në lartësinë e avionit, një lartësi jo normale ose përshejtim jonormal, që nuk është i nevojshëm për fluturimin normal ose për udhëzim për licenca ose për udhëzime për licenca ose vlerësime të ndryshme nga vlerësimi aerobatik;</p> <p>6. ‘aerodrom’ nënkupton një zonë të caktuar (duke përfshirë të gjitha ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) mbi tokë ose ujë ose në një strukturë fikse, të fiksuar në det të hapur ose strukturë lundruese të destinuar për t’u përdorur plotësisht ose pjesërisht për arritjen, nisjen dhe lëvizjen sipërfaqësore të avionëve;</p> <p>7. ‘shërbimi i kontrollit të aerodromit’ nënkupton shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit;</p> <p>8. ‘kulla e kontrollit të aerodromit’ nënkupton një njësi të krijuar për të siguruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit;</p> <p>9. ‘trafikun e aerodromit’ nënkupton të gjithë trafikun në zonën e manovrimit të një aerodromi dhe të gjithë avionët që fluturojnë</p>	<p>4. ‘advisory route’ means a designated route along which air traffic advisory service is available;</p> <p>5. ‘aerobatic flight’ means manoeuvres intentionally performed by an aircraft involving an abrupt change in its attitude, an abnormal attitude, or an abnormal variation in speed, not necessary for normal flight or for instruction for licenses or ratings other than aerobatic rating;</p> <p>6. ‘aerodrome’ means a defined area (including any buildings, installations and equipment) on land or water or on a fixed, fixed off-shore or floating structure intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft;</p> <p>7. ‘aerodrome control service’ means air traffic control service for aerodrome traffic;</p> <p>8. ‘aerodrome control tower’ means a unit established to provide air traffic control service to aerodrome traffic;</p> <p>9. ‘aerodrome traffic’ means all traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the vicinity of an aerodrome. An</p>	<p>dostupna savetodavna usluga vazdušnog prometa;</p> <p>4. ‘savetodavna ruta’ znači utvrđena ruta duž koje je dostupna savetodavna usluga vazdušnog prometa;</p> <p>5. ‘akrobatski let’ znači namerno izveden manevar vazduhoplova u letu koji uključuje naglu promenu njegovog položaja, neuobičajeni položaj ili neuobičajenu promenu brzine leta, koji nije potreban za uobičajeni let ili osposobljavanje za dozvole ili ocene koje nisu akrobatske ocene;</p> <p>6. ‘aerodrom’ znači određeno područje (uključujući sve objekte, uređaje i opremu) na zemlji ili vodi ili na nepokretnom priobalnom ili plutajućem objektu namenjenom u potpunosti ili delimično za sletanje, uzletanje i kretanje vazduhoplova po površini;</p> <p>7. ‘aerodromska kontrola’ znači usluga kontrole vazdušnog saobraćaja koja se obavlja za potrebe aerodromskog saobraćaja;</p> <p>8. ‘aerodromski kontrolni toranj’ znači nadležna jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja koja je uspostavljena u svrhe obavljanja aerodromske kontrole;</p> <p>9. ‘aerodromski saobraćaj’ znači ukupni saobraćaj na manevarskim površinama</p>
--	---	---

<p>në afërsi të një aerodromi. Një avion që operon në afërsi të një aerodromi përfshin, por nuk është i kufizuar në avionët që hyjnë ose dalin nga qarku i trafikut në aerodrom;</p> <p>10. ‘qark i trafikut në aerodrom’ nënkupton shtegun e specifikuar në të cilën fluturojnë avionët që operojnë në afërsi të një aerodromi;</p> <p>11. ‘zona e trafikut të aerodromit’ nënkupton hapësirën ajrore me dimensione të përcaktuara e caktuar përreth një aerodromi për mbrojtjen e trafikut në aerodrom;</p> <p>12. ‘punët ajrore’ nënkupton një operacion avioni, në të cilin një avion përdoret për shërbime të specializuara, të tilla si bujqësia, ndërtimi, fotografia, anketimi, vëzhgimi dhe patrullimi, kërkimi dhe shpëtimi, reklamimi ajror, etj.;</p> <p>13. ‘publikimi i informacionit aeronautik (PIA)’ nënkupton një publikim të lëshuar nga ose me autoritetin e një Shteti dhe që përmban informacione aeronautike të një karakteri të qëndrueshëm të domosdoshëm për navigimin ajror;</p> <p>14. ‘shërbimi mobil aeronautik’ nënkupton një shërbim të lëvizshëm ndërmjet stacioneve aeronautike dhe stacioneve të</p>	<p>aircraft operating in the vicinity of an aerodrome includes but is not limited to aircraft entering or leaving an aerodrome traffic circuit;</p> <p>10. ‘aerodrome traffic circuit’ means the specified path to be flown by aircraft operating in the vicinity of an aerodrome;</p> <p>11. ‘aerodrome traffic zone’ means an airspace of defined dimensions established around an aerodrome for the protection of aerodrome traffic;</p> <p>12. ‘aerial work’ means an aircraft operation in which an aircraft is used for specialised services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.;</p> <p>13. ‘Aeronautical Information Publication (AIP)’ means a publication issued by or with the authority of a State and containing aeronautical information of a lasting character essential to air navigation;</p> <p>14. ‘aeronautical mobile service’ means a mobile service between aeronautical stations and aircraft stations, or between aircraft stations, in</p>	<p>aerodroma i svi vazduhoplovi u letu u blizini aerodroma. Vazduhoplov koji leti u blizini aerodroma uključuje vazduhoplove koji ulaze, izlaze ili se nalaze u aerodromskom saobraćajnom krugu;</p> <p>10. ‘aerodromski saobraćajni krug’ znači utvrđena letna putanja kojom vazduhoplov mora leteti u blizini aerodroma;</p> <p>11. ‘aerodromska saobraćajna zona’ znači vazдушni prostor određenih dimenzija utvrđen oko aerodroma radi zaštite aerodromskog saobraćaja;</p> <p>12. ‘radovi iz vazduha’ znači operacija vazduhoplova u kojoj se vazduhoplov upotrebljava za specijalizovane usluge, kao što je poljoprivreda, građevinarstvo, fotografisanje, merenje, nadzor i patroliranje, traganje i spašavanje, snimanje iz vazduha itd.;</p> <p>13. ‘Zbornik vazduhoplovnih informacija (AIP)’ znači publikacija koju izdaje državno telo ili koja se izdaje uz dozvolu tog tela, a sadrži vazduhoplovne informacije trajnog karaktera bitnih za sigurnost vazdušne plovidbe;</p> <p>14. ‘vazduhoplovna pokretna usluga’ znači pokretna usluga između vazduhoplovnih stanica i stanica na vazduhoplovima, ili</p>
---	---	--

<p>avionëve, ose ndërmjet stacioneve të avionëve, në të cilat mund të marrin pjesë stacionet në anijet për shpëtim; stacionet e radiofenerëve që tregojnë pozicionin e urgjencës gjithashtu mund të marrin pjesë në këtë shërbim në frekuencat e caktuara të shqetësimit dhe urgjencës;</p> <p>15. ‘stacioni aeronautik’ nënkupton një stacion tokësor në shërbimin mobil aeronautik. Në raste të caktuara, një stacion aeronautik mund të jetë i vendosur, për shembull, në bord të anijes ose në një platformë në det;</p> <p>16. ‘aeroplan’ nënkupton mjet ajror më i rëndë se ajri që punon me forcë shtytëse dhe ngritjen e tij në fluturim e fiton kryesisht nga reaksionet aerodinamike në sipërfaqe të cilat mbesin të fiksuara në kushte të caktuara të fluturimit;</p> <p>17. ‘sistemi i shmangies së përplasjes në fluturim (ACAS)’ nënkupton një sistem për aeroplanë i bazuar në sinjalet e transponderit të radarit të mbikëqyrjes sekondare (SSR), i cili vepron në mënyrë të pavarur nga pajisjet e bazuara në tokë për të ofruar këshilla pilotëve për aeroplanët potencialisht konfliktualë të cilët janë të pajisur me transponder SSR;</p> <p>18. ‘avion’ nënkupton çfarëdo makine e cila siguron mbështetjen në atmosferë nga reaksionet e ajrit përveç reaksioneve të ajrit</p>	<p>which survival craft stations may participate; emergency position-indicating radio beacon stations may also participate in this service on designated distress and emergency frequencies;</p> <p>15. ‘aeronautical station’ means a land station in the aeronautical mobile service. In certain instances, an aeronautical station may be located, for example, on board ship or on a platform at sea;</p> <p>16. ‘aeroplane’ means a power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight;</p> <p>17. ‘airborne collision avoidance system (ACAS)’ means an aircraft system based on secondary surveillance radar (SSR) transponder signals which operates independently of ground-based equipment to provide advice to the pilot on potential conflicting aircraft that are equipped with SSR transponders;</p> <p>18. ‘aircraft’ means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of</p>	<p>između stanica na vazduhoplovima, u kojoj mogu učestvovati postaje na plovilima za spašavanje; radiofarovi za označavanje položaja u nuždi na radijskim frekvencijama naznačenima za opasnost i nuždu;</p> <p>15. ‘vazduhoplovna stanica’ znači kopnena stanica u vazduhoplovnoj pokretnoj službi. U određenim slučajevima, vazduhoplovna stanica može biti smeštena, na primer, na plovilu ili na platformi na moru;</p> <p>16. ‘avion’ znači svaki vazduhoplov teži od vazduha, na motorni pogon, koji uzgon u letu dobija uglavnom zbog aerodinamičkih reakcija na površinama koje u određenim uslovima leta ostaju nepokretne;</p> <p>17. ‘sistem za izbegavanje sudara u vazduhu (ACAS)’ znači sistem vazduhoplova koji na osnovu signala transpondera sekundarnog nadzornog radara (SSR), koji radi nezavisno od zemaljske opreme, savetuje pilota o vazduhoplovima koji ga potencijalno ugrožavaju a koji su opremljeni SSR transponderima;</p> <p>18. ‘vazduhoplov’ znači svaka naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcije vazduha</p>
---	--	--

<p>kundrejt sipërfaqes së tokës;</p> <p>19. ‘adresa e avionit’ nënkupton një kombinim unik prej 24 bitësh të disponueshëm që i caktohet një aeroplani me qëllim të komunikimit ajër-tokë, navigim dhe mbikëqyrje;</p> <p>20. ‘vëzhgim me avion’ nënkupton vlerësimin e një ose më shumë elementeve meteorologjike të bëra nga një avion gjatë fluturimit;</p> <p>21. ‘informacionet AIRMET’ nënkupton informacionin e lëshuar nga një zyrë shikimi meteorologjik në lidhje me shfaqjen ose shfaqjen e pritshme të fenomeneve të motit të përcaktuara gjatë rrugës, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operacioneve të avionëve në nivele të ulëta dhe i cili nuk ka qenë i përfshirë në parashikimin e lëshuar për fluturimet në nivele të ulëta në rajonin e informacioneve të fluturimit në fjalë ose nën-zonën e tyre;</p> <p>22. ‘komunikimi ajër-tokë’ nënkupton komunikimin dykahësh ndërmjet avionëve dhe stacioneve ose vendndodhjeve në sipërfaqen e tokës;</p> <p>23. ‘radio stacioni i kontrollit ajër-tokë’ nënkupton një stacion telekomunikacioni aeronautik që ka përgjegjësi kryesore marrjen me komunikimet që kanë të bëjnë</p>	<p>the air other than the reactions of the air against the earth’s surface;</p> <p>19. ‘aircraft address’ means a unique combination of 24 bits available for assignment to an aircraft for the purpose of air-ground communications, navigation and surveillance;</p> <p>20. ‘aircraft observation’ means the evaluation of one or more meteorological elements made from an aircraft in flight;</p> <p>21. ‘AIRMET information’ means information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather phenomena which may affect the safety of low-level aircraft operations and which was not already included in the forecast issued for low-level flights in the flight information region concerned or sub-area thereof;</p> <p>22. ‘air-ground communication’ means two-way communication between aircraft and stations or locations on the surface of the earth;</p> <p>23. ‘air-ground control radio station’ means an aeronautical telecommunication station having primary responsibility for handling</p>	<p>koja nije reakcija vazduha u odnosu na zemljinu površinu;</p> <p>19. ‘adresa vazduhoplova’ znači jedinstvenu kombinaciju od 24 bita na koja se dodeljuje vazduhoplovima u svrhu komunikacije vazduh-zemlja, navigacije i nadzora;</p> <p>20. ‘praćenje iz vazduhoplova’ znači ocena jednog ili više meteoroloških elemenata, koja se obavlja iz vazduhoplova tokom leta;</p> <p>21. ‘informacije AIRMET’ znači informacije koje objavljuje služba meteorološkog praćenja u vezi s nastankom ili predviđenim nastankom određenih vremenskih pojava na putu, koje bi mogle uticati na sigurnost operacija vazduhoplova na manjim visinama, a koje nisu uključene u prognozu izdatu za letove na manjim visinama u dotičnom području letnih informacija ili u njegovom potpodručju;</p> <p>22. ‘komunikacija vazduh-zemlja’ znači dvosmerna komunikacija između stanica vazduhoplova i stanica ili lokacija na zemljinoj površini;</p> <p>23. ‘kontrolna radiostanica vazduh-zemlja’ znači Vazduhoplovna telekomunikaciona stanica s primarnom odgovornošću za upravljanje komunikacijama koje se odnose na</p>
--	--	---

<p>me funksionimin dhe kontrollin e avionëve në një zonë të caktuar;</p> <p>24. ‘raporti ajror’ nënkupton një raport nga një aeroplan në fluturim i përgatitur në pajtim me kërkesat për pozicion, dhe raportimi operacional dhe /ose meteorologjik;</p> <p>25. ‘taksimi në ajër’ (lëvizja e ngadaltë në pistë para ngritjes apo pas aterimit) nënkupton lëvizjen e një helikopteri/ngritje vertikale dhe ulje vertikale (VTOL) mbi sipërfaqen e një aerodromi, normalisht në efekt tokësor dhe me një shpejtësi tokësore normalisht më pak se 37 km/orë (20 kts);</p> <p>26. ‘trafiku ajror’ nënkupton të gjithë avionët në fluturim ose që operojnë mbi zonën e manovrimit të një aerodromi;</p> <p>27. ‘shërbimi këshillimor i trafikut ajror’ nënkupton një shërbim të ofruar brenda hapësirës këshillimore ajrore për të garantuar ndarjen, për aq sa është e zbatueshme, ndërmjet avionëve të cilët operojnë mbi planet e fluturimit sipas Rregullave të Fluturimit me Instrumente (<i>IFR Instrument Flight Rules</i>);</p> <p>28. ‘miratimi i kontrollit të trafikut ajror (ATC)’ nënkupton autorizimin që një avion të operojë sipas kushteve të përcaktuara nga</p>	<p>communications pertaining to the operation and control of aircraft in a given area;</p> <p>24. ‘air-report’ means a report from an aircraft in flight prepared in conformity with requirements for position, and operational and/or meteorological reporting;</p> <p>25. ‘air-taxiing’ means movement of a helicopter/vertical take-off and landing (VTOL) above the surface of an aerodrome, normally in ground effect and at a ground speed normally less than 37 km/h (20 kts);</p> <p>26. ‘air traffic’ means all aircraft in flight or operating on the manoeuvring area of an aerodrome;</p> <p>27. ‘air traffic advisory service’ means a service provided within advisory airspace to ensure separation, in so far as practical, between aircraft which are operating on instrument flight rules (IFR) flight plans;</p> <p>28. ‘air traffic control (ATC) clearance’ means authorisation for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit;</p>	<p>upravljanje i nadzor vazduhoplova u određenom području;</p> <p>24. ‘izveštaj iz vazduha’ znači izveštaj iz vazduhoplova u letu, sastavljen u skladu sa zahtevima o javljanju pozicije i operativno i/ili meteorološko izveštavanje;</p> <p>25. ‘taksiranje avionom’ znači kretanje helikoptera/vertikalmo uzletanje i spuštanje (VTOL) iznad površine aerodroma, obično na zemlji i brzinom na zemlji obično manjom od 37 km/h (20 čvorova);</p> <p>26. ‘vazdušni saobraćaj’ znači letenje vazduhoplova i kretanje vazduhoplova po manevarskim površinama aerodroma;</p> <p>27. ‘savetodavna usluga u vazдушnom saobraćaju’ znači usluga koja se pruža u vazдушnom prostoru sa savetodavnom uslugom kako bi se osiguralo u najvećoj mogućoj meri razdvajanje vazduhoplova koji lete prema IFR planu leta;</p> <p>28. ‘odobrenje kontrole (ATC) vazdušnog saobraćaja’ znači dopuštenje vazduhoplovu da nastavi let pod određenim uslovima koje utvrdi jedinica kontrole zračnog prometa;</p>
---	--	--

<p>një njësi e kontrollit të trafikut ajror;</p> <p>29. ‘udhëzimet e kontrollit të trafikut ajror’ nënkupton direktivat e nxjerra nga kontrolli i trafikut ajror me qëllim që të kërkohet nga një pilot të ndërmarrë një veprim specifik;</p> <p>30. ‘shërbim i kontrollit të trafikut ajror’ nënkupton një shërbim të ofruar për qëllimin e:</p> <p>(a) parandalimit të përplasjeve:</p> <p>(1) ndërmjet avionëve; dhe</p> <p>(2) ndërmjet avionëve dhe pengesave në zonën e manovrimit; dhe</p> <p>(b) përshpejtimit dhe ruajtjes së një lëvizjeje të rregullt të trafikut ajror;</p> <p>31. ‘njësia e kontrollit të trafikut ajror’ nënkupton një term të përgjithshëm që ndryshe mund të quhet: qendra e kontrollit të zonës, njësi e kontrollit të afrimit ose kulla e kontrollit të aerodromit;</p> <p>32. ‘shërbim i trafikut ajror (ATS)’ nënkupton një term të përgjithshëm që përfshin shërbime të shumëllojshme, si shërbimi i informacionit të fluturimit, shërbimi i alarmit, shërbimi këshillimor i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (shërbimi i kontrollit ajror, shërbimi i kontrollit të afrimit, shërbimi i kontrollit të aerodromit);</p> <p>33. ‘shërbimet e trafikut ajror (ATS) në hapësirat ajrore’ nënkupton hapësirat ajrore</p>	<p>29. ‘air traffic control instruction’ means directives issued by air traffic control for the purpose of requiring a pilot to take a specific action;</p> <p>30. ‘air traffic control service’ means a service provided for the purpose of:</p> <p>(a) preventing collisions:</p> <p>(1) between aircraft; and</p> <p>(2) on the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and</p> <p>(b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;</p> <p>31. ‘air traffic control unit’ means a generic term meaning variously, area control centre, approach control unit or aerodrome control tower;</p> <p>32. ‘air traffic service (ATS)’ means a generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service);</p> <p>33. ‘air traffic services (ATS) airspaces’ mean airspaces of defined dimensions, alphabetically</p>	<p>29. ‘uputstva kontrole vazdušnog saobraćaja’ znači uputstva koje izdaje kontrola vazdušnog saobraćaja, kojom se od pilota zahteva preduzimanje određenih mera;</p> <p>30. ‘usluga kontrole vazdušnog saobraćaja’ znači usluga koja se pruža u svrhu:</p> <p>(a) sprečavanja sudara:</p> <p>(1) između vazduhoplova; i</p> <p>(2) između vazduhoplova i prepreka na manevarskim površinama; i</p> <p>(b) osiguranja i održavanja redovitog protoka zračnog prometa;</p> <p>31. ‘jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja’ znači opšti pojam koji ima više značenja: područni kontrolni centar, jedinica prilazne kontrole ili aerodromski kontrolni toranj;</p> <p>32. ‘usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS)’ znači opšti pojam koji ima više značenja: usluga letnih informacija, usluga uzbunjivanja, savetodavna usluga u vazdušnom saobraćaju, usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, usluga područne kontrole, usluga prilazne kontrole ili aerodromska usluga kontrole);</p> <p>33. ‘vazdušni prostori usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS)’ znači vazdušni prostori</p>
--	--	---

<p>të dimensioneve të përcaktuara, të përcaktuara alfabetikisht, brenda të cilave mund të funksionojnë llojet specifike të fluturimeve dhe për të cilat janë përcaktuar shërbimet e trafikut ajror dhe rregullat e operimit;</p> <p>34. ‘zyra e raportimit (ARO) të shërbimit të trafikut ajror (ATS)’ nënkupton një njësi të themeluar për qëllimin e pranimit të raporteve në lidhje me shërbimet e trafikut ajror dhe planet e fluturimit të dorëzuara përpara nisjes;</p> <p>34a. ‘shërbimi i vëzhgimit të shërbimit të trafikut ajror (ATS)’ nënkupton një shërbim të ofruar direkt me anë të një sistemi të vëzhgimit ATS;</p> <p>35. ‘njësi e shërbimeve të trafikut ajror (ATS)’ nënkupton një term të përgjithshëm, i quajtur ndryshe njësi e kontrollit të trafikut ajror, qendra e informacionit të fluturimit, njësi e shërbimit të informacionit për fluturimin në aerodrom ose zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror;</p> <p>36. ‘rrugë ajrore’ nënkupton një zonë kontrolli ose një pjesë të saj të krijuar në formën e një korridori;</p> <p>37. ‘shërbimi i alarmit’ nënkupton një shërbim të ofruar për të njoftuar organet përkatëse në lidhje me avionin në nevojë për</p>	<p>designated, within which specific types of flights may operate and for which air traffic services and rules of operation are specified;</p> <p>34. ‘air traffic services (ATS) reporting office (ARO)’ means a unit established for the purpose of receiving reports concerning air traffic services and flight plans submitted before departure;</p> <p>34a. ‘air traffic services (ATS) surveillance service’ means a service provided directly by means of an ATS surveillance system;</p> <p>35. ‘air traffic services (ATS) unit’ means a generic term meaning, variously, air traffic control unit, flight information centre, aerodrome flight information service unit or air traffic services reporting office;</p> <p>36. ‘airway’ means a control area or portion thereof established in the form of a corridor;</p> <p>37. ‘alerting service’ means a service provided to notify appropriate organisations regarding</p>	<p>određenih dimenzija, označeni abecedno, u kojima se mogu obavljati određene vrste letova, za koje su navedene usluge vazdušnog saobraćaja i pravila rada;</p> <p>34. ‘prijavna kancelarija (ARO) operativnih usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS)’ znači jedinica osnovana radi primanja izveštaja namenjenih pružanju operativnih usluga u vazdušnom saobraćaju i primanja planova leta prije uzletanja;</p> <p>34a. ‘nadzorna usluga nadzora vazdušnog saobraćaja (ATS)’ znači usluga koja se pruža direktno pomoću sistema nadzora ATS-a;</p> <p>35. ‘jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja (ATS)’ znači opšti pojam koji ima više značenja: jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja, centar letnih informacija, aerodromska jedinica za usluge letnih informacija ili kancelarija za izveštavanje o uslugama vazdušnog saobraćaja;</p> <p>36. ‘vazdušni put’ znači kontrolisano područje ili njegov deo utvrđen u obliku koridora;</p> <p>37. ‘usluga uzbuñivanja’ znači usluga uspostavljena sa ciljem izveštavanja nadležne organizacije o vazduhoplovima kojima je</p>
--	---	--

<p>ndihmë kërkimi dhe shpëtimi dhe për të ndihmuar këto organe ashtu siç kërkohet;</p> <p>38. ‘aerodromi alternativ’ nënkupton një aerodrom nga i cili mund të drejtohet një aeroplan kur bëhet e pamundur ose e padukshme të drejtohet ose të ulet në aerodromin e uljes së synuar, ku janë të disponueshme shërbimet dhe lehtësitë e nevojshme, nëse mund të përmbushen kërkesat e performancës së aeroplanit dhe të cilat janë operacionale në kohën e pritshme të përdorimit. Aerodromet alternative përfshijnë si më poshtë:</p> <p>(a) ngritjen alternative: një aerodrom alternativ në të cilin një aeroplan do të jetë në gjendje të ulet nëse kjo bëhet e domosdoshme menjëherë pas ngritjes dhe nuk është e mundur të përdoret aerodromi i nisjes;</p> <p>(b) alternativën gjatë fazës së fluturimit (<i>en-route</i>): një aerodrom alternativ në të cilin një aeroplan do të jetë në gjendje të ulet në rast se bëhet i domosdoshëm devijimi gjatë fazës së fluturimit;</p> <p>(c) alternativën e destinacionit: një aerodrom alternativ në të cilin një aeroplan do të jetë në gjendje të ulet në rast se bëhet ulja e pa mundur ose e padukshme për në aerodromin e uljes së synuar;</p>	<p>aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required;</p> <p>38. ‘alternate aerodrome’ means an aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or to land at the aerodrome of intended landing, where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met and which is operational at the expected time of use. Alternate aerodromes include the following:</p> <p>(a) take-off alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should this become necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure;</p> <p>(b) en-route alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land in the event that a diversion becomes necessary while en route;</p> <p>(c) destination alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should it become either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing;</p>	<p>potrebna pomoć u traganju i spašavanju i prema potrebi pružanje pomoći tim organizacijama;</p> <p>38. „alternativni aerodrom” znači aerodrom prema kojem vazduhoplov može nastaviti kada nije moguće ili nije preporučljivo leteti prema ili sleteti na predviđeni aerodrom. Alternativni aerodromi uključuju sledeće:</p> <p>(a) „alternativni aerodrom za uzletanje” znači alternativni aerodrom na koji vazduhoplov može sleteti, u slučaju da je to potrebno nedugo nakon uzletanja, a nije moguće koristiti aerodrom uzletanja;</p> <p>(b) „alternativni aerodrom na ruti” znači odgovarajući aerodrom duž rute na koji bi vazduhoplov mogao sleteti u slučaju neuobičajenih i vanrednih uslova na ruti;</p> <p>(c) „alternativno odredište” znači alternativni aerodrom prema kojem vazduhoplov može nastaviti let ako nije moguće ili nije preporučljivo sleteti na predviđeni aerodrom;</p>
--	---	--

<p>39. ‘lartësia’ nënkupton distancën vertikale të një niveli, një pike ose një objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga niveli mesatar i detit (MSL);</p> <p>40. ‘shërbim i kontrollit të afrimit’ nënkupton shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në arritje ose nisje;</p> <p>41. ‘njësia e kontrollit të afrimit’ nënkupton një njësi të themeluar për të siguruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara që arrijnë ose nisen nga një ose më shumë aerodrome;</p> <p>42. ‘platformë manovrimi’ nënkupton një zonë të caktuar, të destinuar për të akomoduar avionët për qëllime të ngarkimit ose shkarkimit të udhëtarëve, postës ose ngarkesave, karburantit, parkimit ose mirëmbajtjes;</p> <p>43. ‘qendra e kontrollit të hapësirës (ACC)’ nënkupton një njësi të themeluar për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në hapësirat ajrore nën juridiksionin e saj;</p> <p>44. ‘shërbim i kontrollit të hapësirës’ nënkupton shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në hapësirat e kontrollit;</p> <p>45. ‘navigimi i zonës (RNAV)’ nënkupton një metodë të navigimit e cila lejon operimin e avionit në çdo shteg të dëshiruar</p>	<p>39. ‘altitude’ means the vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from mean sea level (MSL);</p> <p>40. ‘approach control service’ means air traffic control service for arriving or departing controlled flights;</p> <p>41. ‘approach control unit’ means a unit established to provide air traffic control service to controlled flights arriving at, or departing from, one or more aerodromes;</p> <p>42. ‘apron’ means a defined area, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance;</p> <p>43. ‘area control centre (ACC)’ means a unit established to provide air traffic control service to controlled flights in control areas under its jurisdiction;</p> <p>44. ‘area control service’ means air traffic control service for controlled flights in control areas;</p> <p>45. ‘area navigation (RNAV)’ means a method of navigation which permits aircraft operation on any desired flight path within the coverage of</p>	<p>39. „apsolutna visina” znači vertikalna udaljenost razine, točke ili objekta koji se smatra točkom, izmerena od srednje razine mora (MSL);</p> <p>40. „usluga prilazne kontrole” znači usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku;</p> <p>41. „jedinica prilazne kontrole” znači jedinica uspostavljena radi pružanja usluge kontrole vazdušnog saobraćaja za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku s jednog ili više aerodroma;</p> <p>42. „stajanka” znači određena površina namenjena za smeštaj vazduhoplova radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, pošte ili tereta, snabdevanja gorivom, parkiranja ili održavanja vazduhoplova;</p> <p>43. „područni kontrolni centar (ACC)” znači jedinica uspostavljena za pružanje usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za kontrolirane letove u kontroliranim područjima koja su pod njenom nadležnošću;</p> <p>44. „usluga područne kontrole” znači usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za kontrolirane letove u kontroliranim područjima;</p> <p>45. „područna navigacija (RNAV)” znači navigaciona metoda koja vazduhoplovu omogućava letenje na bilo kojoj željenoj letnoj</p>
---	---	--

<p>fluturimi brenda mbulimit të mjeteve të navigimit tokësor ose hapësinor ose brenda kufijve të kapacitetit të mjeteve ndihmëse të vetë-përmbajtura, ose një kombinim i këtyre;</p> <p>46. ‘linja ATS’ nënkupton një linjë të caktuar për të kanalizuar rrjedhën e trafikut, siç është e nevojshme për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror;</p> <p>47. ‘mbikëqyrje automatike e varur - transmetim (ADS-B)’ nënkupton një mjet me të cilin avionët, automjetet e aerodromit dhe objektet e tjera mund të transmetojnë automatikisht dhe/ose të marrin të dhëna të tilla si identifikimi, pozicioni dhe të dhënat shtesë, sipas nevojës, në një regjim transmetimi përmes një lidhje të të dhënave;</p> <p>48. ‘mbikëqyrje automatike e varur - kontrata (ADS-C)’ nënkupton një mjet me të cilin termat e një marrëveshjeje ADS-C do të shkëmbehen ndërmjet sistemit tokësor dhe avionit, përmes një lidhjeje të dhënash, duke specifikuar në cilat kushte do të inicioheshin raportet ADS-C, dhe çfarë të dhënash do të përfshiheshin në ato raporte;</p> <p>48a. ‘mbikëqyrje automatike e varur - marrëveshja e kontratës (ADS-C)’ nënkupton një plan raportimi i cili përcakton kushtet e raportimit të të dhënave ADS-C (d.m.th. të dhënat e kërkuara nga njësia e shërbimeve të trafikut ajror dhe frekuenca e</p>	<p>ground- or space-based navigation aids or within the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of these;</p> <p>46. ‘ATS route’ means a specified route designed for channelling the flow of traffic as necessary for the provision of air traffic services;</p> <p>47. ‘automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B)’ means a means by which aircraft, aerodrome vehicles and other objects can automatically transmit and/or receive data such as identification, position and additional data, as appropriate, in a broadcast mode via a data link;</p> <p>48. ‘automatic dependent surveillance — contract (ADS-C)’ means a means by which the terms of an ADS-C agreement will be exchanged between the ground system and the aircraft, via a data link, specifying under what conditions ADS-C reports would be initiated, and what data would be contained in the reports;</p> <p>48a. ‘automatic dependent surveillance — contract (ADS-C) agreement’ means a reporting plan which establishes the conditions of ADS-C data reporting (i.e. data required by the air traffic services unit and frequency of ADS-C reports</p>	<p>putanji, koja je obuhvaćena zemaljskim ili svemirskim navigacionim sredstvima ili je u granicama mogućnosti ugrađene opreme vazduhoplova ili kombinacija jednog i drugog;</p> <p>46. „ruta ATS” znači utvrđena ruta namenjena za usmeravanje protoka saobraćaja prema potrebi radi obavljanja operativnih usluga u vazдушnom saobraćaju;</p> <p>47. „automatski zavistan nadzor – radiodifuzijsko emitovanje (ADS-B)” znači način na koji vazduhoplov, aerodromska vozila i ostala sredstva mogu automatski slati i primati podatke kao što su identifikacija, pozicija i prema potrebi dodatne podatke u radiodifuzijskom načinu rada preko veze podataka;;</p> <p>48. „automatski zavistan nadzor – ugovor (ADS-C)” znači način na koji se uslovi sporazuma ADS-C razmenjuju između zemaljskog sistema i vazduhoplova preko veze podataka, koji određuje pod kojim uslovima treba započeti izveštaje ADS-C i koje podatke uključiti u izveštaje;</p> <p>48a. „automatski zavistan nadzor – ugovor (ADS-C)” znači plan izveštavanja koji utvrđuje uslove ADS-C izveštavanja podataka (tj. podatke koje zahteva jedinica za vazdušni saobraćaj i učestalost ADS-C izveštaja o kojima je potrebno pristati, pre korišćenja</p>
--	--	--

<p>raporteve ADS-C për të cilat duhet të miratohen , përpara se të përdorni ADS-C në ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror);</p> <p>49. ‘shërbimi automatik i informacionit terminal (ATIS)’ nënkupton sigurimin automatik të informacionit aktual, rutinë për aeroplanët që arrijnë dhe nisen brenda 24 orëve ose një pjesë të caktuar të tyre:</p> <p>(a) ‘shërbimi automatik i informacionit terminal i lidhjes së të dhënave (D-ATIS)’ nënkupton sigurimin e ATIS përmes lidhjes së të dhënave;</p> <p>(b) ‘shërbimi automatik i informacionit terminal zanor (Zëri-ATIS)’ nënkupton sigurimin e ATIS me anë të transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura të zërit;</p> <p>50. ‘kupa’ nënkupton lartësia mbi tokë ose ujë i bazës së shtresës më të ulët të resë nën 6 000 m që mbulon më shumë se gjysmën e qiellit;</p> <p>51. ‘pika e ndryshimit’ nënkupton pikën në të cilën një aeroplan që navigon në një segment të linjës ATS të përcaktuar duke iu referuar diapazoneve gjithëpërfshirëse të radio frekuencës shumë të lartë, pritët të transferojë referencën e tij fillestare të navigimit nga objekti që qëndron pas avionit në objektin tjetër përpara avionit;</p> <p>52. ‘kufiri i miratimit’ nënkupton pikën në të cilën avionit i është dhënë një miratim për</p>	<p>which have to be agreed to, prior to using ADS-C in the provision of air traffic services);</p> <p>49. ‘automatic terminal information service (ATIS)’ means the automatic provision of current, routine information to arriving and departing aircraft throughout 24 hours or a specified portion thereof:</p> <p>(a) ‘Data link-automatic terminal information service (D-ATIS)’ means the provision of ATIS via data link;</p> <p>(b) ‘Voice-automatic terminal information service (Voice-ATIS)’ means the provision of ATIS by means of continuous and repetitive voice broadcasts;</p> <p>50. ‘ceiling’ means the height above the ground or water of the base of the lowest layer of cloud below 6 000 m (20 000 ft) covering more than half the sky;</p> <p>51. ‘change-over point’ means the point at which an aircraft navigating on an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges is expected to transfer its primary navigational reference from the facility behind the aircraft to the next facility ahead of the aircraft;</p> <p>52. ‘clearance limit’ means the point to which an aircraft is granted an air traffic control clearance;</p>	<p>ADS-C u pružanju usluge vazdušnog saobraćaja);</p> <p>49. „automatsko emitovanje informacija za sletanje i uzletanje (ATIS)” znači automatsko prosleđivanje tekućih i redovnih informacija vazduhoplovima u dolasku i odlasku 24 sata na dan ili u određenom delu dana:</p> <p>(a) „automatsko podatkovno emitovanje informacija za sletanje i uzletanje (D-AIS)” znači pružanje usluga ATIS preko podatkovne veze;</p> <p>(b) „automatsko govorno emitovanje informacija za sletanje i uzletanje (Voice-ATIS)” znači pružanje usluga ATIS neprekidnim i ponavljajućim govornim emitovanjem;</p> <p>50. „baza oblaka” znači visina donje granice najnižeg sloja oblaka iznad zemlje ili vode ispod 6000 m (20 000 stopa) koji pokriva više od polovine neba;</p> <p>51. „tačka preusmerenja” znači tačka u kojoj je predviđeno da vazduhoplov koji leti na delu rute ATS, određenom s obzirom na visokofrekventni višesmerni radiopredajnik, prenese svoju primarnu navigacionu referencu s uređaja iza vazduhoplova na sledeći uređaj ispred vazduhoplova;</p> <p>52. „granica važenja odobrenja” znači tačka do koje je vazduhoplovu izdato odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja;</p>
---	---	---

<p>kontrollin e trafikut ajror;</p> <p>53. ‘Re me rëndësi operacionale’ nënkupton një re me lartësinë e bazës së resë nën 1 500 m (5000 këmbë) ose nën lartësinë më të lartë minimale të sektorit, cilado që është më e madhe, ose një re kumullanimbus ose një re kumululus në çdo lartësi;</p> <p>54. ‘kodi (SSR)’ nënkupton numrin e caktuar për një sinjal të veçantë të përgjigjes së pulsit të shumëfishtë të transmetuar nga një transponder në Regjimin A ose Regjimin C;</p> <p>55. ‘autoritet kompetent’ nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës;</p> <p>56. ‘zona e kontrollit’ nënkupton një hapësirë ajrore të kontrolluar që shtrihet lart nga një kufi i caktuar mbi tokë;</p> <p>57. ‘aerodrom i kontrolluar’ nënkupton një aerodrom në të cilin i sigurohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror trafikut të aerodromit pavarësisht nëse ekziston ose jo një zonë kontrolli;</p> <p>58. ‘hapësira ajrore e kontrolluar’ nënkupton hapësirën ajrore të dimensioneve të përcaktuara brenda së cilës ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror në përputhje me klasifikimin e hapësirës ajrore;</p>	<p>53. ‘cloud of operational significance’ means a cloud with the height of cloud base below 1 500 m (5 000 ft) or below the highest minimum sector altitude, whichever is greater, or a cumulonimbus cloud or a towering cumulus cloud at any height;</p> <p>54. ‘code (SSR)’ means the number assigned to a particular multiple pulse reply signal transmitted by a transponder in Mode A or Mode C;</p> <p>55. ‘competent authority’ means the Civil Aviation Authority of Republic of Kosovo;</p> <p>56. ‘control area’ means a controlled airspace extending upwards from a specified limit above the earth;</p> <p>57. ‘controlled aerodrome’ means an aerodrome at which air traffic control service is provided to aerodrome traffic regardless whether or not a control zone exists;</p> <p>58. ‘controlled airspace’ means an airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided in accordance with the airspace classification;</p>	<p>53. „oblak od operativnog značenja” znači oblak s visinom baze oblaka ispod 1500 m (5000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, u zavisnosti od toga što je veće, ili kumulonimbus ili vertikalno razvijeni kumululus na bilo kojoj visini;</p> <p>54. „kod (SSR)” znači broj dodeljen određenom višestrukom impulsnom odzivnom signalu koji odašilje transponder u modu A ili modu C;</p> <p>55. „nadležno telo” znači telo koje je država članica odredila kao nadležno za osiguravanje usklađenosti s ovom Uredbom;</p> <p>56. „kontrolirano područje” znači kontrolirani vazdušni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje</p> <p>57. „kontrolirani aerodrom” znači aerodrom na kojem se za aerodromski saobraćaj pružaju usluge kontrole vazdušnog saobraćaja bez obzira na to postoji li kontrolirana zona;</p> <p>58. „kontrolirani vazdušni prostor” znači vazdušni prostor određenih dimenzija unutar kojega se usluga kontrole vazdušnog saobraćaja sprovodi u skladu sa klasifikacijom vazdušnog prostora;</p>
--	---	--

<p>59. ‘fluturim i kontrolluar’ nënkupton çdo fluturim që i nënshtrohet një kontrolli të miratuar trafikujve ajror;</p> <p>60. ‘komunikimet e lidhjes së të dhënave kontrollor-pilot (CPDLC)’ nënkupton një mjet komunikimi ndërmjet kontrollorit dhe pilotit, duke përdorur lidhjen e të dhënave për komunikimet ATC;</p> <p>61. ‘zona e kontrollit’ nënkupton një hapësirë ajrore të kontrolluar që shtrihet lart nga sipërfaqja e tokës në një kufi të sipërm të specifikuar;</p> <p>62. ‘ngjitje gjatë rrugëtimit (cruise climb)’ nënkupton një teknikë rrugëtimi aeroplanësh që rezulton në një rritje neto në lartësi pasi zvogëlohet masa e aeroplanit;</p> <p>63. ‘niveli i rrugëtimit’ nënkupton mirëmbajtjen e një niveli gjatë një pjese të konsiderueshme të fluturimit;</p> <p>64. ‘plani aktual i fluturimit (CPL)’ nënkupton planin e fluturimit, përfshirë ndryshimet, nëse ka, të shkaktuara nga miratimet pasuese;</p> <p>65. ‘zonë rreziku’ nënkupton hapësirën ajrore të dimensioneve të përcaktuara brenda së cilës mund të ekzistojnë aktivitetet të rrezikshme për fluturimin e avionëve në momente të përcaktuara;</p> <p>66. ‘komunikim i lidhjeve të të dhënave’ nënkupton një formë të komunikimit të destinuar për shkëmbimin e mesazheve përmes një lidhje të dhënash;</p>	<p>59. ‘controlled flight’ means any flight which is subject to an air traffic control clearance;</p> <p>60. ‘controller-pilot data link communications (CPDLC)’ mean a means of communication between controller and pilot, using data link for ATC communications;</p> <p>61. ‘control zone’ means a controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit;</p> <p>62. ‘cruise climb’ means an aeroplane cruising technique resulting in a net increase in altitude as the aeroplane mass decreases;</p> <p>63. ‘cruising level’ means a level maintained during a significant portion of a flight;</p> <p>64. ‘current flight plan (CPL)’ means the flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances;</p> <p>65. ‘danger area’ means an airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times;</p> <p>66. ‘data link communications’ mean a form of communication intended for the exchange of messages via a data link;</p>	<p>59. „kontrolirani let” znači svaki let za koji se izdaje odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja;</p> <p>60. „komunikacije između kontrolora i pilota preko podatkovnih veza (CPDLC)” znači način komunikacije između kontrolora i pilota upotrebom podatkovne veze za komunikacije ATC;</p> <p>61. „kontrolirana zona” znači kontrolirani vazdušni prostor koji se prostire od zemljine površine do određene gornje granice;</p> <p>62. „putno penjanje” znači tehnika putnog letenja pri čemu se povećava neto apsolutna visina smanjenjem mase aviona;</p> <p>63. „putni nivo” znači razina koju vazduhoplov održava tokom većeg dela leta;</p> <p>64. „tekući plan leta (CPL)” znači plan leta, uključujući promene, ako postoje, nastale tokom leta zbog izdavanja naknadnih odobrenja;</p> <p>65. „opasno područje” znači deo vazdušnog prostora utvrđenih dimenzija u kojem se tokom određenog vremenskog perioda odvijaju delatnosti ili postoje okolnosti opasne za let vazduhoplova;</p> <p>66. „komunikacije preko podatkovne veze” znači oblik komunikacije namenjen za razmenu poruka preko podatkovne veze;</p>
---	--	--

<p>67. ‘datum’ nënkupton çdo sasi ose grup sasish që mund të shërbejnë si referencë ose bazë për llogaritjen e sasive të tjera;</p> <p>68. ‘miratimi për rrjedhën e poshtme’ nënkupton miratimin e dhënë një avioni nga njësisia për kontrollin e trafikut ajror i cili nuk është autoriteti aktual i kontrollimit të atij avioni;</p> <p>69. ‘koha e parashikuar e fluturimit’ nënkupton kohën e përlllogaritur të nevojshme për të kaluar nga një pikë e rëndësishme në tjetrën;</p> <p>70. ‘koha e vlerësuar e fillimit të lëvizjes’ nënkupton kohën e parashikuar në të cilën avioni do të fillojë lëvizjen që i paraprin nisjes;</p> <p>71. ‘koha e vlerësuar e arritjes (ETA)’ nënkupton fluturimet e IFR-së, koha në të cilën vlerësohet se avioni do të arrijë mbi atë pikë të caktuar, e përcaktuar duke iu referuar mjeteve ndihmëse të navigimit, nga i cili është menduar që të fillohet një procedurë e të instrumentit të afrimit , ose, nëse asnjë mjet ndihmës navigimi nuk shoqërohet me aerodromin, koha në të cilën avioni do të arrijë mbi aerodromin. Për rregullat e fluturimit vizual (VFR) të fluturimeve, koha në të cilën vlerësohet se avioni do të arrijë mbi aerodrom;</p>	<p>67. ‘datum’ means any quantity or set of quantities that may serve as a reference or basis for the calculation of other quantities;</p> <p>68. ‘downstream clearance’ means a clearance issued to an aircraft by an air traffic control unit that is not the current controlling authority of that aircraft;</p> <p>69. ‘estimated elapsed time’ means the estimated time required to proceed from one significant point to another;</p> <p>70. ‘estimated off-block time’ means the estimated time at which the aircraft will commence movement associated with departure;</p> <p>71. ‘estimated time of arrival (ETA)’ means for IFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the aerodrome, the time at which the aircraft will arrive over the aerodrome. For visual flight rules (VFR) flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over the aerodrome</p>	<p>67. „datum” znači bilo koja veličina ili skup veličina koji može služiti kao polazište ili osnova za izračunavanje ostalih veličina;</p> <p>68. „naknadno odobrenje” znači odobrenje koje vazduhoplovu izdaje jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja koja trenutno nije nadležna za nadzor tog vazduhoplova;</p> <p>69. „predviđeno trajanje leta” znači predviđeno vreme potrebno za let između dve značajne tačke;</p> <p>70. „predviđeno vreme početka vožnje” znači predviđeno vreme u kojem će vazduhoplov započeti kretanje u svrhu odlaska;</p> <p>71. „predviđeno vreme dolaska” znači, za IFR letove, predviđeno vreme dolaska vazduhoplova na poziciju iznad odgovarajuće tačke, utvrđene pomoću navigacionog sredstva, s koje vazduhoplov namerava započeti postupak instrumentalnog prilaženja ili, ako takvo navigaciono sredstvo ne postoji u neposrednoj blizini aerodroma, vreme dolaska vazduhoplova na poziciju iznad aerodroma. Za VFR letove, to je predviđeno vreme dolaska na poziciju iznad aerodroma;</p>
---	--	--

<p>72. ‘koha e pritje e afrimit’ nënkupton kohën në të cilën ATC pret që një avion që ka vonesa në arritje do të largohet nga hapësira për pritje për të përfunduar afrimin e tij për ulje. Koha aktuale e largimit nga hapësira për pritje do të varet nga leja e afrimit;</p> <p>73. ‘plani i paraqitur i fluturimit (FPL)’ nënkupton planin e fluturimit siç është paraqitur tek një njësi ATS nga piloti ose një përfaqësues i autorizuar, pa ndonjë ndryshim pasues;</p> <p>74. ‘anëtar i ekuipazhit të fluturimit’ nënkupton një anëtar të licencuar të ekuipazhit të ngarkuar me detyra thelbësore për funksionimin e një avioni gjatë një periudhe detyre fluturimi;</p> <p>75. ‘qendra e informacionit të fluturimit’ nënkupton një njësi të themeluar për të ofruar shërbim informacioni fluturimi dhe shërbim të alarmimit;</p> <p>76. ‘rajoni i informacionit të fluturimit’ nënkupton hapësirën ajrore të dimensioneve të përcaktuara brenda të cilave ofrohet shërbimi i informacionit të fluturimit dhe shërbimi i alarmimit;</p> <p>77. ‘shërbimi i informacionit të fluturimit’ nënkupton një shërbim i ofruar për qëllimin e dhënies së një këshillimi dhe informacioni të dobishëm për kryerjen e një fluturimi të sigurt (të parrezikshëm) dhe eficient;</p>	<p>72. ‘expected approach time’ means the time at which ATC expects that an arriving aircraft, following a delay, will leave the holding fix to complete its approach for a landing. The actual time of leaving the holding fix will depend upon the approach clearance;</p> <p>73. ‘filed flight plan (FPL)’ means the flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative, without any subsequent changes;</p> <p>74. ‘flight crew member’ means a licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period;</p> <p>75. ‘flight information centre’ means a unit established to provide flight information service and alerting service;</p> <p>76. ‘flight information region’ means an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided;</p> <p>77. ‘flight information service’ means a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;</p>	<p>72. „očekivano vreme prilaženja” znači vreme u kojem ATC očekuje da će vazduhoplov koji kasni u dolasku napustiti preletišta čekanja radi završetka prilaženja za sletanje. Stvarno vreme napuštanja petlje čekanja zavisiće od odobrenja za prilaz;</p> <p>73. „predani plan leta (FPL)” znači plan leta koji je pilot ili njegov ovlašćeni predstavnik ispunio i predao jedinici ATS bez naknadnih izmena;</p> <p>74. „član letačke posade” znači član posade vazduhoplova koji poseduje odgovarajuću dozvolu, zadužen za poslove nužne za upravljanje vazduhoplovom tokom trajanja letačke dužnosti;</p> <p>75. „centar za pružanje letnih informacija” znači jedinica uspostavljena radi obavljanja usluge pružanja letnih informacija i usluge uzbunjivanja;</p> <p>76. „područje letnih informacija” znači vazdušni prostor određenih dimenzija u kojemu se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbunjivanja;</p> <p>77. „usluga letnih informacija” znači usluga uspostavljena u svrhu pružanja saveta i informacija potrebnih za sigurno i efikasno obavljanje letova;</p>
--	--	--

<p>78. ‘niveli i fluturimit (FL)’ nënkupton një sipërfaqe të presionit të vazhdueshëm atmosferik, e cila lidhet me një të dhënë specifike të presionit, 1 013,2 hekopaskal (hPa), dhe është e ndarë nga sipërfaqet e tjera të tilla me interval specifik presioni;</p> <p>79. ‘plani i fluturimit’ nënkupton informacionin e specifikuar të dhënë njërive të shërbimeve të trafikut ajror, në lidhje me një fluturim të caktuar ose një pjesë të fluturimit të një avioni;</p> <p>80. ‘dukshmëri fluturimi’ nënkupton dukshmëria përpara nga kabina e një avioni në fluturim;</p> <p>81. ‘parashikim’ nënkupton një deklaratë e kushteve të pritura meteorologjike për një kohë ose periudhë të caktuar, dhe për një zonë ose pjesë të caktuar të hapësirës ajrore;</p> <p>82. ‘dukshmëri në tokë’ nënkupton dukshmërinë në një aerodrom, siç raportohet nga një vëzhgues i akredituar ose nga sisteme automatike.;</p> <p>83. ‘kahja’ nënkupton drejtimin në të cilin është drejtuar boshti gjatësor i një avioni, i shprehur zakonisht në shkallë nga veriu (i vërtetë, magnetik, busull ose koordinatë);</p> <p>84. ‘lartësi’ nënkupton distancën vertikale të një niveli, një pike ose një objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga një e dhënë e caktuar;</p>	<p>78. ‘flight level (FL)’ means a surface of constant atmospheric pressure which is related to a specific pressure datum, 1 013,2 hectopascals (hPa), and is separated from other such surfaces by specific pressure intervals;</p> <p>79. ‘flight plan’ means specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft;</p> <p>80. ‘flight visibility’ means the visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight;</p> <p>81. ‘forecast’ means a statement of expected meteorological conditions for a specified time or period, and for a specified area or portion of airspace;</p> <p>82. ‘ground visibility’ means the visibility at an aerodrome, as reported by an accredited observer or by automatic systems;</p> <p>83. ‘heading’ means the direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (true, magnetic, compass or grid);</p> <p>84. ‘height’ means the vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from a specified datum;</p>	<p>78. „nivo leta (FL)” znači površina stalnog atmosferskog pritiska, određena u odnosu na specifičnu vrednost pritiska od 1 013,2 hekopaskala (hPa), koja je od drugih takvih površina razdvojena određenim intervalima pritiska;</p> <p>79. „plan leta” znači skup određenih informacija koje se dostavljaju jedinicama za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja o planiranom letu ili delu leta vazduhoplova;</p> <p>80. „vidljivost u letu” znači vidljivost iz pilotske kabine u smeru kretanja vazduhoplova u letu;</p> <p>81. „prognoza” znači izveštaj o očekivanim meteorološkim uslovima u određenom vremenu ili vremenskom periodu u određenom području ili delu vazdušnog prostora;</p> <p>82. „vidljivost pri tlu” znači vidljivost na aerodromu koju beleži ovlašćeni posmatrač ili automatski sistem;</p> <p>83. „smer leta” znači usmerenje uzdužne ose vazduhoplova, obično izraženo u stepenima u odnosu na sever (pravi, magnetni, kompasni ili na koordinatnoj mreži);</p> <p>84. „visina” znači vertikalna udaljenost nivoa, tačke ili objekta koji se smatra tačkom, izmerena od određene referentne vrednosti;</p>
--	--	--

<p>85. 'helikopter' nënkupton mjetin ajror më i rëndë se ajri i mbështetur në fluturim kryesisht nga reaksionet e ajrit në një ose më shumë rotorë të shtyrë me forcë në boshtet kryesore vertikale;</p> <p>86. 'hapësira ajrore mbi oqeanë të hapura' nënkupton hapësirën ajrore përtej territorit tokësor dhe deteve territoriale, siç përcaktohet në Konventën e Kombeve të Bashkuara për Ligjin e Detit (Gjiri Montego, 1982);</p> <p>87. 'IFR' nënkupton simbolin e përdorur për të caktuar Rregullat e Fluturimit Instrumental;</p> <p>88. 'fluturimi IFR' nënkupton një fluturim të kryer në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental;</p> <p>89. 'IMC' nënkupton simbolin e përdorur për përcaktimin e kushteve të instrumenteve meteorologjike;</p> <p>89a. 'Operacioni i afrimit me instrumentin' nënkupton një afrim dhe ulje duke përdorur instrumente për udhëzim të navigimit bazuar në një procedurë të afrimit me instrumente. Ekzistojnë dy metoda për ekzekutimin e operacioneve të afrimit të instrumenteve:</p> <p>(a) një operacion afrimi me instrument dy-dimensional (2D), duke përdorur vetëm udhëzimet e navigimit anësor; dhe</p>	<p>85. 'helicopter' means a heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on one or more power driven rotors on substantially vertical axes;</p> <p>86. 'high seas airspace' means airspace beyond land territory and territorial seas, as specified in the United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay, 1982);</p> <p>87. 'IFR' means the symbol used to designate the instrument flight rules;</p> <p>88. 'IFR flight' means a flight conducted in accordance with the instrument flight rules;</p> <p>89. 'IMC' means the symbol used to designate instrument meteorological conditions;</p> <p>89a. 'instrument approach operation' means an approach and landing using instruments for navigation guidance based on an instrument approach procedure. There are two methods for executing instrument approach operations:</p> <p>(a) a two-dimensional (2D) instrument approach operation, using lateral navigation guidance only; and</p>	<p>85. „helikopter” znači vazduhoplov teži od vazduha koji se u vazduhu održava uglavnom zbog reakcija vazduha na jedan ili više rotora na motorni pogon na približno vertikalnim osama;</p> <p>86. „vazдушni prostor iznad otvorenog mora” znači vazдушni prostor izvan kopnenog područja i teritorijalnog mora, kako je određeno u Konvenciji Ujedinjenih nacija o pravu mora (Montego Bay, 1982.);</p> <p>87. „IFR” je oznaka koja se upotrebljava za označavanje pravila instrumentalnog letenja;</p> <p>88. „IFR let” znači let koji se obavlja u skladu s pravilima instrumentalnog letenja;</p> <p>89. „IMC” je oznaka koja se upotrebljava za označavanje instrumentalnih meteoroloških uslova;</p> <p>89a. „operacija instrumentalnog prilaženja” znači prilaženje i sletanje pomoću instrumenata za navigaciono navođenje na osnovu postupka instrumentalnog prilaženja. Dve su metode izvođenja operacija instrumentalnog prilaženja:</p> <p>(a) operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primenjuje samo lateralno navigaciono navođenje i</p>
--	--	--

<p>(b) një operacion afrimi me instrument tre-dimensional (3D), duke përdorur udhëzimet e navigimit anësor edhe vertikal;</p> <p>90. ‘procedura e afrimit me instrumente’ (IAP) nënkupton një seri manovrash të paracaktuara duke iu referuar instrumenteve të fluturimit me mbrojtje të specifikuar nga pengesat nga pikëndalja fillestare e afrimit, ose kur është e aplikueshme, nga fillimi i një linje të përcaktuar të arritjes deri në një pikë nga e cila një ulje mund të kryhet dhe pas kësaj, nëse një ulje nuk është e përfunduar, deri në një pozicion në të cilin zbatohen largimi i pengesave të pritjes për ulje ose gjatë fazës së fluturimit. Procedurat e afrimit me instrument klasifikohen si në vijim: :</p> <p>(a) procedura e afrimeve joprecize (NPA). Një procedurë e afrimit me instrumente të dizajnuar për operacionet e afrimit me instrumentin 2D Lloji A;</p> <p>(b) procedura e afrimit me udhëzim vertikal (APV). Një procedurë e afrimit me instrumente të navigimit të bazuara në performancë (PBN) të dizajnuara për operacionet e afrimit me instrumentin 3D Tipi A;</p> <p>(c) procedura e afrimit preciz (PA). Një procedurë e afrimit të instrumenteve të bazuar në sistemet e navigimit (ILS, MLS, GLS dhe SBAS Cat I) të dizajnuara për</p>	<p>(b) a three-dimensional (3D) instrument approach operation, using both lateral and vertical navigation guidance;</p> <p>90. ‘instrument approach procedure (IAP)’ means a series of predetermined manoeuvres by reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. Instrument approach procedures are classified as follows:</p> <p>(a) non-precision approach (NPA) procedure. An instrument approach procedure designed for 2D instrument approach operations Type A;</p> <p>(b) approach procedure with vertical guidance (APV). A performance-based navigation (PBN) instrument approach procedure designed for 3D instrument approach operations Type A;</p> <p>(c) precision approach (PA) procedure. An instrument approach procedure based on navigation systems (ILS, MLS, GLS and SBAS Cat I) designed for 3D instrument approach operations Type A or B;</p>	<p>(b) operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primenjuju lateralno i vertikalno navigaciono navođenje;</p> <p>90. „postupak instrumentalnog prilaženja (IAP)” znači niz unapred utvrđenih manevara vazduhoplova uz korišćenje letačkih instrumenata, s određenom zaštitom od prepreka od preletišta početnog prilaza ili prema potrebi od početka utvrđene dolazne rute do tačke s koje se sletanje može završiti i nakon toga ako sletanje nije završeno, do pozicije na kojoj se primenjuju merila za nadvisivanje prepreka u fazi čekanja ili na ruti. Postupci instrumentalnog prilaženja razvrstani su kako sledi:</p> <p>(a) postupak nepreciznog prilaženja (NPA). Postupak instrumentalnog prilaženja namenjen za operacije 2D instrumentalnog prilaženja vrste A;</p> <p>(b) postupak prilaženja sa vertikalnim vođenjem (APV). Postupak instrumentalnog prilaženja s navigacijom zasnovanom na performansama (PBN) namenjen za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A;</p> <p>(c) postupak preciznog prilaženja (PA). Postupak instrumentalnog prilaženja zasnovan na navigacionim sistemima (ILS, MLS, GLS i SBAS kat. I.) namijenjen za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A ili B;</p>
--	--	---

<p>operacionet e afrimit me instrumente 3D Lloji A ose B;</p> <p>91. ‘kushtet meteorologjike të instrumentit (IMC)’ nënkuptojnë kushtet meteorologjike të shprehura në kuptimin e dukshmërisë, distancës nga reja dhe kupa, më pak se minimumet e specifikuara për kushtet meteorologjike vizuale;</p> <p>92. ‘zonë e uljes’ nënkupton atë pjesë të një zone lëvizjeje të destinuar për uljen ose ngritjen e avionëve;</p> <p>93. ‘niveli’ nënkupton një term të përgjithshëm që lidhet me pozicionin vertikal të një aeroplani gjatë fluturimit dhe që nënkupton ndryshe, lartësi, pikë e lartësisë ose nivel i fluturimit;</p> <p>94. ‘zonë manovrimi’ nënkupton që një pjesë e një aerodromi të përdoret për ngritjen, uljen dhe rulimin e avionëve, duke përjashtuar platformën e manovrimin;</p> <p>94a. ‘karburant minimal’ nënkupton një term që përdoret për të përshkruar një situatë në të cilën furnizimi me karburant i një avioni ka arritur në një gjendje ku fluturimi është i vendosur të ulet në një aerodrom specifik dhe nuk mund të pranohet asnjë vonesë shtesë;</p> <p>94b. ‘shteti(et) anëtar(e)’ nënkupton shtetet anëtare të KE-së, duke përfshirë edhe palët kontraktuese të ECAA-së;</p>	<p>91. ‘instrument meteorological conditions (IMC)’ mean meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions;</p> <p>92. ‘landing area’ means that part of a movement area intended for the landing or take-off of aircraft;</p> <p>93. ‘level’ means a generic term relating to the vertical position of an aircraft in flight and meaning variously, height, altitude or flight level;</p> <p>94. ‘manoeuvring area’ means that part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons;</p> <p>94a. ‘minimum fuel’ means a term used to describe a situation in which an aircraft's fuel supply has reached a state where the flight is committed to land at a specific aerodrome and no additional delay can be accepted;</p> <p>94b. ‘member state(s)’ means the EC Member States including also the ECAA contracting parties.</p>	<p>91. „instrumentalni meteorološki uslovi (IMC)” znači meteorološki uslovi izraženi u smislu vidljivosti, udaljenosti od oblaka i baze oblaka, manji od minimuma utvrđenih za vizualne meteorološke uslove;</p> <p>92. „sletna staza” znači dio operativne površine namenjen za sletanje ili uzletanje vazduhoplova;</p> <p>93. „nivo” znači opšti pojam koji se odnosi na vertikalnu poziciju vazduhoplova u letu, a označava visinu, apsolutnu visinu ili nivo leta;</p> <p>94. „manevarska površina” znači deo aerodroma određen za uzletanje, sletanje i vožnju vazduhoplova, ne uključujući stajanke;</p> <p>94a. „minimalna količina goriva“ znači pojam kojim se opisuje situacija kad je stanje zalihe goriva određenog vazduhoplova takvo da se taj let upućuje na sletanje na određeni aerodrom bez mogućnosti prihvatanja bilo kakvog dodatnog odlaganja;</p> <p>94b. „Država(e) članica(e)” znači države članice EK uključujući i ECAA ugovorne strane.</p>
---	---	--

<p>95. ‘modaliteti (SSR)’ nënkupton identifikuesin konvencional në lidhje me funksionet specifike të sinjaleve intoreguese të transmetuara nga një intoregues SSR. Ekzistojnë katër mënyra të specifikuara në Shtojcën 10 të ICAO: A, C, S dhe intermodal;</p> <p>95a. ‘avion model’ nënkupton një aeroplan pa pilot, përveç aeroplanëve lodra, që ka një masë veprimi që nuk tejkalon kufijtë e përcaktuar nga autoriteti kompetent, që është i aftë të fluturojë qëndrueshëm në atmosferë dhe që përdoret ekskluzivisht për shfaqje ose aktivitete argëtuese;</p> <p>95b. ‘zonë malore’ nënkupton një zonë me ndryshimin e profilit të terrenit, kur ndryshimet e lartësisë së terrenit tejkalojnë 900 m brenda një distance prej 18,5 km (10,0 NM);</p> <p>96. ‘zonë e lëvizjes’ nënkupton atë pjesë të një aerodromi që do të përdoret për ngritjen, uljen dhe parkimin e avionëve, i përbërë nga zona e manovrimit dhe platforma e manovrimit(a);</p> <p>97. ‘natë’ nënkupton orët ndërmjet fundit muzgut të mbrëmjes civile dhe fillimit të mugëtirës së mëngjesit civil. Muzgu civil mbaron në mbrëmje kur qendra e diskut të diellit është 6 gradë nën horizont dhe fillon në mëngjes kur qendra e diskut të diellit është 6 gradë nën horizont;</p>	<p>95. ‘mode (SSR)’ means the conventional identifier related to specific functions of the interrogation signals transmitted by an SSR interrogator. There are four modes specified in ICAO Annex 10: A, C, S and intermode;</p> <p>95a. ‘model aircraft’ means an unmanned aircraft, other than toy aircraft, having an operating mass not exceeding limits prescribed by the competent authority, that is capable of sustained flight in the atmosphere and that is used exclusively for display or recreational activities;</p> <p>95b. ‘mountainous area’ means an area of changing terrain profile where the changes of terrain elevation exceed 900 m (3 000 ft) within a distance of 18,5 km (10,0 NM);</p> <p>96. ‘movement area’ means that part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s);</p> <p>97. ‘night’ means the hours between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight. Civil twilight ends in the evening when the centre of the sun’s disc is 6 degrees below the horizon and begins in the morning when the centre of the sun’s disc is 6 degrees below the horizon;</p>	<p>95. „mod (SSR)” znači uobičajena identifikacija za određene funkcije interogacionih signala koji se odašilju interogatorom SSR. U Aneksu 10. ICAO navedena su četiri moda: A, C, S i kombinovani;</p> <p>95a. „model vazduhoplova” znači vazduhoplov bez posade, osim vazduhoplova igračkaka, čija radna masa ne prelazi ograničenja koja je propisalo nadležno telo, a koji je sposoban za duži let atmosferom i koristi se isključivo za promotivne ili rekreacione namene;</p> <p>95b. planinsko područje’ znači područje promenljivog profila terena na kojem su visinske promene terena veće od 900 m (3 000 stopa) unutar udaljenosti od 18,5 km (10,0 NM);</p> <p>96. „operativna površina” znači deo aerodroma predviđen za uzletanje, sletanje i vožnju vazduhoplova, a sastoji se od manevarske površine i stajanke (stajanki);</p> <p>97. „noć” znači vremenski period od završetka večernjeg građanskog sumraka do početka jutarnjeg građanskog sumraka. Građanski sumrak uveče završava kada je središte Sunca 6 stepeni ispod horizonta, a ujutro počinje kada je središte Sunca 6 stepeni ispod horizonta;</p>
--	--	--

<p>98. ‘pengesë’ nënkupton të gjitha objektet e fiksuara (të përkohshme ose të përhershme) ose të lëvizshme, ose pjesë të tyre, që: (a) janë të vendosura në një zonë të destinuar për lëvizjen sipërfaqësore të avionëve; ose (b) shtrihet mbi një sipërfaqe të caktuar për qëllim mbrojtjen e avionëve gjatë fluturimit; ose (c) qëndrojnë jashtë atyre sipërfaqeve të përcaktuara dhe që janë vlerësuar si rrezik për navigimin ajror;</p> <p>99. ‘lokacion operativ’ nënkupton një lokacion të zgjedhur nga operatori ose piloti në komandë për operacionet e uljes, ngritjes dhe/ose ato ngritëses;</p> <p>100. ‘pilot në komandë’ nënkupton pilotin e caktuar nga operatori, ose në rastin e aviacionit të përgjithshëm, pronari, si komandues dhe i ngarkuar për drejtimin e sigurt të fluturimit;</p> <p>101. ‘presioni-lartësia’ nënkupton një presion atmosferik të shprehur në aspektin e lartësisë që korrespondon me atë presion në Atmosferën Standarde, siç përcaktohet në Shtojcën 8, Pjesa 1 e Konventës së Çikagos;</p> <p>102. ‘përdorimi problematik i substancave’ nënkupton përdorimin e një ose më shumë substancave psikoaktive nga personeli i aviacionit në një mënyrë që:</p>	<p>98. ‘obstacle’ means all fixed (whether temporary or permanent) and mobile objects, or parts thereof, that: (a) are located on an area intended for the surface movement of aircraft; or (b) extend above a defined surface intended to protect aircraft in flight; or (c) stand outside those defined surfaces and that have been assessed as being a hazard to air navigation;</p> <p>99. ‘operating site’ means a site selected by the operator or pilot-in-command for landing, take-off and/or hoist operations;</p> <p>100. ‘pilot-in-command’ means the pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight;</p> <p>101. ‘pressure-altitude’ means an atmospheric pressure expressed in terms of altitude which corresponds to that pressure in the Standard Atmosphere, as defined in Annex 8, Part 1 to the Chicago Convention;</p> <p>102. ‘problematic use of substances’ means the use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that:</p>	<p>98. „prepreka” znači svi nepokretni (privremeno ili trajno) i pokretni objekti ili njihovi delovi: (a) koji su smešteni na području namenjenom za kretanje vazduhoplova po površini; ili (b) koji se pružaju iznad određene površine namenjene za zaštitu vazduhoplova u letu; ili (c) koji su postavljeni izvan određenih površina, ali za koje je procenjeno da predstavljaju opasnost za vazduhoplovnú navigaciju;</p> <p>99. „operativno mesto” znači mesto koje bira operator ili zapovednik vazduhoplova za operacije sletanja, uzletanja i/ili podizanja;</p> <p>100. „zapovednik vazduhoplova” znači pilot kojeg operator, ili u slučaju generalne avijacije, vlasnik, odredi za zapovednika vazduhoplova, koji je odgovoran za sigurno izvođenje leta;</p> <p>101. „barometarska visina” znači atmosferski pritisak izražen kao apsolutna visina koja odgovara tom pritisku u standardnoj atmosferi, kako je određeno u delu 1. Aneksa 8. Čikaške konvencije;</p> <p>102. „problematična upotreba supstanci” znači upotreba jedne ili više psihoaktivnih supstanci od strane vazduhoplovnog osoblja tako da:</p>
---	---	---

<p>(a) përbën një rrezik të drejtpërdrejtë për përdoruesit ose rrezikon jetën, shëndetin ose mirëqenien e të tjerëve; dhe/ose</p> <p>(b) shkakton ose përkeqëson një problem ose çrregullim profesional, shoqëror, mendor ose fizik;</p> <p>103. ‘zonë e ndaluar’ nënkupton hapësirën ajrore të dimensioneve të përcaktuara, mbi zonat tokësore ose ujërat territoriale të një Shteti, brenda së cilës ndalohet fluturimi i avionëve;</p> <p>104. ‘substancë psikoaktive’ nënkupton alkoolin, opioidet, kanabinoidet, sedativët dhe hipnotikët, kokainën, psikostimuluesit të tjerë, halucinogjenet dhe tretës të paqëndrueshëm, ndërsa kafeina dhe duhani janë të përjashtuara;</p> <p>105. ‘radar’ nënkupton një pajisje për zbulimin e radios, e cila siguron informacione për shtrirjen, azimutin dhe/ose ngritjen e objekteve;</p> <p>106. ‘zonë e detyrueshme e radios (RMZ)’ nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, kur transportimi dhe funksionimi i pajisjeve radio është i detyrueshëm;</p> <p>107. ‘shërbimi i navigimit me radio’ nënkupton një shërbim që ofron informacion udhëzues ose të dhëna pozicioni për funksionimin efikas dhe të</p>	<p>(a) constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or</p> <p>(b) causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder;</p> <p>103. ‘prohibited area’ means an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited;</p> <p>104. ‘psychoactive substance’ means alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas caffeine and tobacco are excluded;</p> <p>105. ‘radar’ means a radio detection device which provides information on range, azimuth and/or elevation of objects;</p> <p>106. ‘radio mandatory zone (RMZ)’ means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of radio equipment is mandatory;</p> <p>107. ‘radio navigation service’ means a service providing guidance information or position data for the efficient and safe operation of aircraft supported by one or more radio navigation aids;</p>	<p>(a) to predstavlja neposrednu opasnost za korisnika ili ugrožava život, zdravlje ili dobrobit drugih; i/ili</p> <p>(b) to uzrokuje ili pogoršava profesionalni, socijalni, mentalni ili fizički problem ili poremećaj;</p> <p>103. „zabranjeno područje” znači deo vazдушnog prostora utvrđenih dimenzija iznad zemlje i teritorijalnih voda države u kojemu je letenje vazduhoplova zabranjeno;</p> <p>104. „psihoaktivne supstance” znači alkohol, opijati, kanabinoidi, sedativi i hipnotici, kokain, ostali psihostimulansi, halucinogene supstance i isparljivi rastvarači, a izuzeti su kafa i duvan;</p> <p>105. „radar” znači uređaj za detektovanje radiosignala koji pruža informacije o udaljenosti, azimutu i/ili visini objekta;</p> <p>106. „područje obavezne upotrebe radioopreme (RMZ)” znači vazdušni prostor određenih dimenzija u kojemu je obavezna opremljenost radiouređajima i upotreba tih uređaja;</p> <p>107. „radionavigaciona usluga” znači usluga koja osigurava orijentacione informacije ili podatke o poziciji za efikasno i sigurno upravljanje vazduhoplovom pomoću jednog ili više radionavigacionih sredstava;</p>
---	---	--

<p>sigurt të avionëve të mbështetur nga një ose më shumë pajisje ndihmëse radio;</p> <p>108. ‘radiotelefoni’ nënkupton një formë të komunikimit me radio, të destinuar kryesisht për shkëmbimin e informacionit në formën e të folurit;</p> <p>109. ‘plani i fluturimit përsëritës’ nënkupton një plan fluturimi që lidhet me një varg fluturimesh individuale që përsëriten shpesh, fluturime individuale të operuara rregullisht me karakteristika themelore identike, të paraqitura nga një operator për mbajtje dhe përdorim të përsëritur nga njësitë e ATS-së;</p> <p>110. ‘pika e raportimit’ nënkupton një vendndodhje e specifikuar gjeografike në lidhje me të cilën mund të raportohet pozicioni i një avioni;</p> <p>111. ‘zonë e kufizuar’ nënkupton hapësirën ajrore të dimensioneve të përcaktuara, mbi zonat tokësore ose ujërat territoriale të një Shteti, brenda së cilës fluturimi i avionëve është i kufizuar në përputhje me disa kushte të përcaktuara;</p> <p>112. ‘segmenti i linjës’ nënkupton një linjë ose një pjesë të linjës që përshkohet me fluturim zakonisht pa ndalesë të ndërmjetme;</p> <p>113. ‘pistë’ nënkupton një zonë të përcaktuar drejtkëndëshe në një aerodrom tokësor të përgatitur për uljen dhe ngritjen e avionëve;</p>	<p>108. ‘radiotelephony’ means a form of radio communication primarily intended for the exchange of information in the form of speech;</p> <p>109. ‘repetitive flight plan’ means a flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units;</p> <p>110. ‘reporting point’ means a specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported;</p> <p>111. ‘restricted area’ means an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions;</p> <p>112. ‘route segment’ means a route or portion of route usually flown without an intermediate stop;</p> <p>113. ‘runway’ means a defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft;</p>	<p>108. „radiotelefonija” znači oblik radiokomunikacije namenjen u prvom redu za razmenu informacija u obliku govora;</p> <p>109. „ponavljajući plan leta” znači plan leta koji se odnosi na seriju redovnih individualnih letova koji se često ponavljaju i imaju jednake osnovne značajke, a koji operator predaje jedinicama ATS radi spremanja i višekratnog korišćenja;</p> <p>110. „tačka javljanja” znači određena geografska lokacija u odnosu na koju se može javiti pozicija vazduhoplova;</p> <p>111. „uslovno zabranjeno područje” znači deo vazdušnog prostora utvrđenih dimenzija iznad zemlje i teritorijalnih voda države u kojemu je letenje vazduhoplova ograničeno u skladu sa određenim uslovima;</p> <p>112. „segment rute” znači ruta ili deo rute koji se obično preleće bez usputnog zaustavljanja;</p> <p>113. „uzletno-sletna staza” znači utvrđena pravougaona površina na kopnenom aerodromu namenjena za sletanje i uzletanje vazduhoplova;</p>
--	---	--

<p>114. ‘pozicion mbajtës i pistës’ nënkupton një pozicion të caktuar të destinuar për të mbrojtur një pistë, një sipërfaqe kufizuese pengese, ose një sistem uljeje instrumentesh (ILS) / sistem ulje mikrovalësh (MLS) zonë kritike/e ndjeshme në të cilën taxiing i aeroplanëve dhe automjetet duhet të ndalen dhe të presin, përveç nëse autorizohet ndryshe nga kulla e kontrollit të aerodromit;</p> <p>115. ‘diapazon vizual i pistës (RVR)’ nënkupton diapazonin mbi të cilin piloti i një avioni në vijën qendrore të një piste mund të shohë shenjat e sipërfaqes së pistës ose dritat që përvijojnë pistën ose identifikojnë linjën e saj qendrore;</p> <p>116. ‘personel i ndjeshëm ndaj sigurisë’ nënkupton personat të cilët mund të rrezikojnë sigurinë e aviacionit nëse kryejnë detyrat dhe funksionet e tyre në mënyrë jo të duhur, përfshirë anëtarët e ekuipazhit, personelin e mirëmbajtjes së avionëve, personelin e operacioneve të aerodromit, personelin e shpëtimit, zjarrfikësit dhe personelin e mirëmbajtjes, personeli të cilit i lejohet qasje pa përcjellje në zonën e lëvizjes dhe kontrollorët e trafikut ajror;</p> <p>117. ‘velorë’ nënkupton një avion me i rëndë se ajri i cili është mbështetur në fluturim nga reaksioni dinamik i ajrit kundrejt sipërfaqeve ngritëse fikse, fluturimi i lirë i të cilave nuk varet nga një motor, duke përfshirë gllajderët me mbajtje,</p>	<p>114. ‘runway-holding position’ means a designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an instrument landing system (ILS)/microwave landing system (MLS) critical/sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles are to stop and hold, unless otherwise authorised by the aerodrome control tower;</p> <p>115. ‘runway visual range (RVR)’ means the range over which the pilot of an aircraft on the centre line of a runway can see the runway surface markings or the lights delineating the runway or identifying its centre line;</p> <p>116. ‘safety-sensitive personnel’ means persons who might endanger aviation safety if they perform their duties and functions improperly, including crew members, aircraft maintenance personnel, aerodrome operations personnel, rescue, fire-fighting and maintenance personnel, personnel allowed unescorted access to the movement area and air traffic controllers;</p> <p>117. ‘sailplane’ means a heavier-than-air aircraft which is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its fixed lifting surfaces, the free flight of which does not depend on an engine, including also hang gliders, paragliders and other comparable craft;</p>	<p>114. „pozicija za čekanje” znači označena pozicija za zaštitu uzletno-sletne staze, površina s ograničenjem prepreka ili kritična/osetljiva zona sistema za instrumentalno sletanje (ILS)/mikrotalasnog sistema sletanja (MLS) na kojoj se vazduhoplovi u vožnji po tlu i vozila moraju zaustaviti i čekati, osim ako im aerodromski kontrolni toranj ne da drukčije odobrenje;</p> <p>115. „vidno polje uzletno-sletne staze (RVR)” znači udaljenost na kojoj pilot vazduhoplova na centralnoj liniji uzletno-sletne staze može videti površinske oznake na stazi ili svetla koja označavaju stazu ili njenu centralnu liniju;</p> <p>116. „osoblje koje obavlja sigurnosno osetljive zadatke” znači osobe koje mogu ugroziti vazduhoplovnu sigurnost ako nepravilno obavljaju svoje dužnosti i funkcije, uključujući članove posade, osoblje za održavanje vazduhoplova, osoblje aerodromskih operacija, spasioce, vatrogasce i osoblje kojemu je dopušten nepraćeni pristup manevarskoj površini i kontrolore vazdušnog saobraćaja;</p> <p>117. „jedrilica” znači vazduhoplov teži od vazduha koji uzgon u letu dobija zbog aerodinamičkih reakcija na nepokretnim podiznim površinama, a čiji slobodan let ne zavisi od motora, uključujući i jedrilice, paraglajdere i ostale slične letelice;</p>
---	---	--

<p>paragllajding dhe mjete tjera të krahasueshme;</p> <p>118. ‘radar vëzhgues sekondar (SSR)’ nënkupton një sistem të radarit vëzhgues i cili përdor transmetuesit/marrësin (pyetësin) dhe transponderin;</p> <p>119. ‘informacioni SIGMET’ nënkupton informacionin e lëshuar nga një zyrë vëzhgimi meteorologjik lidhur me shfaqjen ose shfaqjen e pritshme të fenomeneve të motit të përcaktuara gjatë fazës së fluturimit, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operacioneve të avionëve;</p> <p>120. ‘zonë e sinjalit’ nënkupton një zonë në një aerodrom të përdorur për shfaqjen e sinjaleve tokësore;</p> <p>121. ‘pikë e rëndësishme’ nënkupton një vendndodhje të specifikuar gjeografike të përdorur për përcaktimin e një linje ATS ose shtegun e fluturimit të një avioni dhe për qëllime të tjera navigimi dhe të ATS-së;</p> <p>122. ‘fluturim special VFR’ nënkupton një fluturim VFR të miratuar nga kontrolli i trafikut ajror për të operuar brenda një zone kontrolli në kushte meteorologjike nën VMC;</p> <p>123. ‘avion i dalë nga kursi’ nënkupton një aeroplan i cili ka devijuar në mënyrë të konsiderueshme nga kursi i tij i destinuar ose i cili raporton se është i humbur;</p>	<p>118. ‘secondary surveillance radar (SSR)’ means a surveillance radar system which uses transmitters/receivers (interrogators) and transponders;</p> <p>119. ‘SIGMET information’ means information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations;</p> <p>120. ‘signal area’ means an area on an aerodrome used for the display of ground signals;</p> <p>121. ‘significant point’ means a specified geographical location used in defining an ATS route or the flight path of an aircraft and for other navigation and ATS purposes;</p> <p>122. ‘special VFR flight’ means a VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC;</p> <p>123. ‘strayed aircraft’ means an aircraft which has deviated significantly from its intended track or which reports that it is lost;</p>	<p>118. „sekundarni nadzorni radar (SSR)” znači nadzorni radarski sistem koji koristi primopredajnike (interogatore) i transpodere;</p> <p>119. „značajne meteorološke informacije (SIGMET)” znači informacije koje izdaje služba meteorološkog posmatranja u vezi sa nastankom ili predviđenim nastankom određenih vremenskih pojava na putu, koje bi mogle uticati na sigurnost operacija vazduhoplova;</p> <p>120. „signalna površina” znači područje na aerodromu koje se koristi za postavljanje zemaljskih signala;</p> <p>121. „značajna tačka” znači određena geografska lokacija koja se upotrebljava za određivanje rute ATS ili letne putanje vazduhoplova te za druge navigacijske i ATS svrhe;</p> <p>122. „specijalni let VFR” znači let VFR unutar kontrolirane zone u meteorološkim uslovima koji su ispod vizualnih meteoroloških uslova (VMC), odobren od kontrole vazdušnog saobraćaja;</p> <p>123. „zalutali vazduhoplov” znači vazduhoplov koji je znatno skrenuo od predviđene putanje ili koji javlja da se izgubio;</p>
---	---	---

<p>124. ‘radar vëzhgues’ nënkupton pajisjet e radarit që përdoren për të përcaktuar pozicionin e një aeroplani në diapazonin dhe azimutin;</p> <p>125. ‘pistë manovrimi e avionit’ nënkupton lëvizjen e një aeroplani në sipërfaqen e një aerodromi ose një lokacioni operativ nën kompetencën e tij, duke përfshirë ngritjen dhe uljen;</p> <p>126. ‘piste manovrimi e avionit’ nënkupton një shteg të përcaktuar në aerodrom tokësor të vendosur për taksimin e avionëve dhe ka për qëllim të sigurojë një lidhje midis një pjese të aerodromit dhe një tjetër, duke përfshirë:</p> <p>(a) shiriti i pistës së manovrimit të avionit për vendqëndrimin e avionit nënkupton një pjesë të platformës së manovrimit e përcaktuar si një pistë manovrimi të avionit dhe ka për qëllim të sigurojë vetëm qasje në vendqëndrimin e avionëve.</p> <p>(b) platforma e manovrimit në pistën e manovrimit të avionit nënkupton një pjesë të një sistemi të pistës së manovrimit të avionit, të vendosur në një platformë manovrimi dhe e destinuar që të sigurojë një linjë të pistës së manovrimit të avionit në mbarë platformën e manovrimit.</p> <p>(c) pista e manovrimit të avionit me dalje të shpejtë nënkupton një pistë e manovrimit të avionit të lidhur me një pistë në një kënd të mprehtë dhe të dizajnuar për të lejuar</p>	<p>124. ‘surveillance radar’ means radar equipment used to determine the position of an aircraft in range and azimuth;</p> <p>125. ‘taxiing’ means movement of an aircraft on the surface of an aerodrome or an operating site under its own power, excluding take-off and landing;</p> <p>126. ‘taxiway’ means a defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including:</p> <p>(a) Aircraft stand taxilane means a portion of an apron designated as a taxiway and intended to provide access to aircraft stands only.</p> <p>(b) Apron taxiway means a portion of a taxiway system located on an apron and intended to provide a through taxi route across the apron.</p> <p>(c) Rapid exit taxiway means a taxiway connected to a runway at an acute angle and designed to allow landing aeroplanes to turn off at higher speeds than are achieved on other exit</p>	<p>124. „nadzorni radar” znači radarska oprema koja se upotrebljava za određivanje položaj vazduhoplova u pogledu udaljenosti i azimuta;</p> <p>125. „vožnja vazduhoplova” znači kretanje vazduhoplova po površini aerodroma ili operativnom mestu vlastitom snagom, isključujući uzletanje i sletanje;</p> <p>126. „staza za vožnju” znači određena staza na kopnom aerodromu namenjena za vožnju vazduhoplova i povezivanje jednog dela aerodroma s drugim, uključujući:</p> <p>(a) staza za vožnju do stajališta za vazduhoplove znači deo stajanke određen kao staza za vožnju, koji osigurava pristup samo do stajališta za vazduhoplove;</p> <p>(b) staza za vožnju na stajanki znači dio sistema staza za vožnju smešten na stajanki, koji osigurava direktnu stazu za vožnju preko stajanke;</p> <p>(c) staza za vožnju sa brzim izlazom znači staza za vožnju povezana s uzletno-sletnom stazom pod oštrim uglom, konstruirana tako da avionima koji su sleteli omogući okretanje pri većim brzinama od onih koje se postižu na</p>
--	--	--

<p>aeroplanët në ulje për t'u shkyçur në shpejtësi më të larta se sa arrihen në pistat tjera të manovrimit të daljes, duke minimizuar kështu kohën e nxënies së pistës;</p> <p>127. 'territor' nënkupton zonat tokësore dhe ujërat territorialë ngjitur me të nën sovranitetin, pushtetin, mbrojtjen ose mandatin e një shteti;</p> <p>128. 'pragu' nënkupton fillimin e asaj pjese të pistës që mund të përdoret për ulje;</p> <p>129. 'koha totale e vlerësuar e kaluar' nënkupton:</p> <p>(a) për fluturimet e IFR-së, koha e parashikuar që kërkohet nga ngritja për të arritur mbi atë pikë të caktuar, e përcaktuar duke iu referuar mjeteve ndihmëse të navigimit, nga e cila është menduar që do të fillojë një procedurë afrimit të instrumenteve, ose, nëse nuk ka asnjë mjet ndihmës navigimi të shoqëruar me aerodromin e destinacionit, për të arritur në aerodromin e destinacionit;</p> <p>(b) për fluturimet VFR, koha e parashikuar e kërkuar nga ngritja për të arritur në aerodromin e destinacionit;</p> <p>129a. 'avion lodër' nënkupton një aeroplan pa pilot të projektuar ose të destinuar për përdorim, qoftë ose jo ekskluzivisht, në lojë nga fëmijët nën 14 vjeç;</p>	<p>taxiways thereby minimising runway occupancy times;</p> <p>127. 'territory' means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of a State;</p> <p>128. 'threshold' means the beginning of that portion of the runway usable for landing;</p> <p>129. 'total estimated elapsed time' means:</p> <p>(a) for IFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, to arrive over the destination aerodrome;</p> <p>(b) for VFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over the destination aerodrome;</p> <p>129a. 'toy aircraft' means an unmanned aircraft designed or intended for use, whether or not exclusively, in play by children under 14 years of age;</p>	<p>drugim izlaznim stazama za vožnju, čime se smanjuje vreme zauzetosti uzletno-sletne staze;</p> <p>127. „državno područje” znači kopnena područja i okolno teritorijalno more pod suverenošću, vrhovnom vlasti, zaštitom ili mandatom države;</p> <p>128. „prag” znači početak dela uzletno-sletne staze koji se koristi za sletanje;</p> <p>129. „ukupno predviđeno trajanje leta” znači:</p> <p>(a) za IFR letove, predviđeno vreme od uzletanja do dolaska na određenu tačku utvrđenu pomoću navigacionog sredstva, sa koje vazduhoplov namerava započeti postupak instrumentalnog prilaženja ili, ako takvo sredstvo u blizini aerodroma odredišta ne postoji, vreme do dolaska vazduhoplova iznad aerodroma odredišta;</p> <p>(b) za letove VFR, predviđeno vreme od uzletanja do dolaska iznad aerodroma odredišta;</p> <p>129a. „vazduhoplov igračka” znači vazduhoplov bez posade proizveden ili namenjen, isključivo ili ne, za igru dece mlađe od 14 godina;</p>
---	---	--

<p>130. ‘shirit’ nënkupton projeksionin në sipërfaqen tokësore të shtegut të një aeroplani, drejtimi i së cilës shtegu në çdo pikë shprehet zakonisht në shkallë nga Veriu (i vërtetë, magnetik ose koordinatë);</p> <p>131. ‘këshillë për shmangien e trafikut’ nënkupton një këshillë të dhënë nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror që specifikojnë manovrat për të ndihmuar një pilot për të shmangur një përplasje;</p> <p>132. ‘informacion trafiku’ nënkupton informacionin e lëshuar nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror për të njoftuar një pilot për trafikun tjetër ajror të njohur ose të vëzhguar, i cili mund të jetë në afërsi të pozicionit ose rrugës së synuar të fluturimit dhe për të ndihmuar pilotin të shmangë një përplasje;</p> <p>133. ‘transferimi i pikës së kontrollit’ nënkupton një pikë të përcaktuar të vendosur përgjatë rrugës së fluturimit të një aeroplani, në të cilin përgjegjësia për sigurimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror te avioni transferohet nga një njësi kontrolli ose pozicioni i kontrollit tek tjetra;</p> <p>134. ‘lartësia e tranzicionit’ nënkupton lartësinë në ose nën të cilën pozicioni vertikal i një avioni kontrollohet duke iu referuar lartësive;</p> <p>135. ‘niveli i tranzicionit’ nënkupton nivelin më të ulët të fluturimit të disponueshëm për përdorim mbi lartësinë e tranzicionit;</p>	<p>130. ‘track’ means the projection on the earth’s surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid);</p> <p>131. ‘traffic avoidance advice’ means an advice provided by an air traffic services unit specifying manoeuvres to assist a pilot to avoid a collision;</p> <p>132. ‘traffic information’ means information issued by an air traffic services unit to alert a pilot to other known or observed air traffic which may be in proximity to the position or intended route of flight and to help the pilot avoid a collision;</p> <p>133. ‘transfer of control point’ means a defined point located along the flight path of an aircraft, at which the responsibility for providing air traffic control service to the aircraft is transferred from one control unit or control position to the next;</p> <p>134. ‘transition altitude’ means the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes;</p> <p>135. ‘transition level’ means the lowest flight level available for use above the transition altitude;</p>	<p>130. „putanja” znači projekcija putanje vazduhoplova na zemljinu površinu, čiji je smer u bilo kojoj tački obično izražen u stepenima u odnosu na sever (pravi, magnetski ili na koordinatnoj mreži);</p> <p>131. „uputstvo za izbegavanje saobraćaja” znači uputstvo koje pruža jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja, uz određivanje manevara koji pomažu pilotu u izbegavanju sudara;</p> <p>132. „saobraćajne informacije” znači informacije koje izdaje jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja da upozori pilota na drugi poznati ili uočeni vazdušni saobraćaj, koji može biti u blizini pozicije ili predviđene rute leta, te da mu pomogne izbeći sudar;</p> <p>133. „tačka prenosa kontrole” znači određena tačka na letnoj putanji vazduhoplova, na kojoj se odgovornost za pružanje usluge kontrole vazdušnog saobraćaja vazduhoplovu prenosi s jedne kontrolne jedinice ili kontrolne pozicije na drugu;</p> <p>134. „prelazna apsolutna visina” znači apsolutna visina na kojoj ili ispod koje se vertikalna pozicija vazduhoplova određuje u odnosu na apsolutne visine;</p> <p>135. „prelazni nivo” znači prvi najniži nivo leta iznad prelazne apsolutne visine koja se može koristiti;</p>
---	--	---

<p>136. ‘zona e detyrueshme e transponderit’ (TMZ) nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, kur transportimi dhe funksionimi i transponderëve të raportimit në lartësinë e presionit është i detyrueshëm;</p> <p>137. ‘avion i paidentifikuar’ nënkupton një avion i cili është vëzhguar ose raportuar se operon në një zonë të caktuar, por identiteti i të cilit nuk është përcaktuar;</p> <p>138. ‘balon i lirë pa pilot’ nënkupton një mjet ajror që nuk ka forcë shtytëse, pa pilot dhe që është më i lehtë se ajri gjatë fluturimit të lirë;</p> <p>139. ‘VFR’ nënkupton simbolin e përdorur për të caktuar rregullat vizuale të fluturimit;</p> <p>140. ‘fluturimi VFR’ nënkupton një fluturim të kryer në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit;</p> <p>141. ‘dukshmëri’ nënkupton dukshmërinë për qëllime aeronautike që është më e madhe se:</p> <p>(a) distanca më e madhe në të cilën një objekt i zi me dimensione të përshtatshme, i vendosur afër tokës, mund të shihet dhe njihet kur vërehet në një sfond të ndritshëm;</p> <p>(b) distanca më e madhe në të cilën dritat në afërsi të 1 000 kandelave mund të shihen dhe identifikohen kundrejt një sfondi të</p>	<p>136. ‘transponder mandatory zone (TMZ)’ means an airspace of defined dimensions wherein the carriage and operation of pressure-altitude reporting transponders is mandatory;</p> <p>137. ‘unidentified aircraft’ means an aircraft which has been observed or reported to be operating in a given area but whose identity has not been established;</p> <p>138. ‘unmanned free balloon’ means a non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight;</p> <p>139. ‘VFR’ means the symbol used to designate the visual flight rules;</p> <p>140. ‘VFR flight’ means a flight conducted in accordance with the visual flight rules;</p> <p>141. ‘visibility’ means visibility for aeronautical purposes which is the greater of:</p> <p>(a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognised when observed against a bright background;</p> <p>(b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background;</p>	<p>136. „područje obavezne upotrebe transpondera (TMZ)” znači vazdušni prostor određenih dimenzija u kojemu je obavezna opremljenost transponderima za javljanje barometarske visine i upotreba tih transpondera;</p> <p>137. „nepoznati vazduhoplov” znači vazduhoplov koji je uočen ili za koji je prijavljeno da leti u određenom području, ali čiji identitet nije utvrđen;</p> <p>138. „slobodni balon bez posade” znači vazduhoplov lakši od vazduha, bez motornog pogona, bez posade, u slobodnom letu;</p> <p>139. „VFR” je oznaka koja se upotrebljava za označavanje pravila vizualnog letenja;</p> <p>140. „let VFR” znači let koji se obavlja u skladu s pravilima vizualnog letenja;</p> <p>141. „vidljivost” znači vidljivost u vazduhoplovstvu, koja je veća od:</p> <p>(a) najveće udaljenosti na kojoj se crni objekt odgovarajućih dimenzija, smešten blizu tla, može vidjeti i prepoznati u odnosu na svetlu pozadinu;</p> <p>(b) najveće udaljenosti na kojoj se svetla jačine oko 1000 kandela mogu videti i raspoznati u odnosu na neosvetljenu pozadinu;</p>
---	---	---

<p>pandriçuar; 142. ‘kushte vizuele meteorologjike’ nënkupton kushte meteorologjike të shprehura në kuptimin e dukshmërisë, distancës nga reja dhe kupa, e barabartë ose më e mirë se minimumi i specifikuar; 143. ‘VMC’ nënkupton simbolin e përdorur për përcaktimin e kushteve meteorologjike vizuale.</p> <p style="text-align: center;">Neni 3 Pajtueshmëria</p> <p>Republika e Kosovës siguron pajtueshmërinë me rregullat dhe dispozitat e përbashkëta të përcaktuara në Shtojcën e kësaj rregulloreje pa cenuar dispozitat e fleksibilitetit të përfshira në nenin 14 të Rregullores AAC-së Nr. 03/2009 dhe masat mbrojtëse të përfshira në nenin 13 të Rregullores së AAC-së 08 / 2009.</p> <p style="text-align: center;">Neni 4 Përfshirjet për operacione të veçanta</p> <p>1. Autoritetet kompetente mundën, me iniciativën e tyre ose duke u bazuar në aplikimet nga subjektet përkatëse, t'u lejojnë përfshirjeve subjekteve individuale ose kategorive të subjekteve nga cilado prej kategorive të kësaj rregulloreje për aktivitetet e mëposhtme të interesit publik dhe për trajnimin e nevojshëm për t'i kryer</p>	<p>142. ‘visual meteorological conditions’ mean meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima; 143. ‘VMC’ means the symbol used to designate visual meteorological conditions.</p> <p style="text-align: center;">Article 3 Compliance</p> <p>Republic of Kosovo shall ensure compliance with the common rules and provisions set out in the Annex to this Regulation without prejudice to the flexibility provisions contained in Article 14 of the Regulation CAA No. 03/2009 and the safeguards contained in Article 13 of CAA Regulation 08/2009.</p> <p style="text-align: center;">Article 4 Exemptions for special operations</p> <p>1. The competent authorities may, either on their own initiative or based on applications by the entities concerned, grant exemptions to individual entities or to categories of entities from any of the requirements of this Regulation for the following activities of public interest and for the training necessary to carry out those activities safely:</p>	<p>142. „vizuelni meteorološki uslovi” znači meteorološki uslovi izraženi u smislu vidljivosti, udaljenosti od oblaka i baze oblaka, jednaki utvrđenim minimumima ili veći od njih; 143. „VMC” znači oznaka koja se upotrebljava za označavanje vizualnih meteoroloških uslova.</p> <p style="text-align: center;">Član 3 Usklađenost</p> <p>Republika Kosovo osigurava usklađenost sa zajedničkim pravilima i odredbama utvrđenima u Aneksu ovoj Uredbi ne dovodeći u pitanje odredbe o prilagodljivosti iz člana 14 ACV Uredbe br. 03/2009 i zaštitne mere iz člana 13 ACV Uredbe br. 08/2009.</p> <p style="text-align: center;">Član 4 Izuzeća za posebne operacije</p> <p>1. Nadležna tela mogu, na svoju inicijativu ili na osnovu zahteva zainteresovanih subjekata, odobriti pojedinačnim subjektima ili kategorijama subjekata izuzeća od bilo kojeg zahteva iz ove Uredbe za sledeće aktivnosti od javnog interesa i za osposobljavanje koje je potrebno za sigurno obavljanje tih aktivnosti:</p>
---	---	--

<p>ato aktivitete në mënyrë të sigurt:</p> <p>(a) misionet policore dhe doganore;</p> <p>(b) misionet e vëzhgimit dhe përcjelljes së trafikut;</p> <p>(c) misionet e kontrollit mjedisor të kryera nga ose në emër të autoriteteve publike;</p> <p>(d) kërkimi dhe shpëtimi;</p> <p>(e) fluturimet mjekësore;</p> <p>(f) evakuimet;</p> <p>(g) zjarrfikjet;</p> <p>(h) përjashtimet e kërkuara për të siguruar sigurinë e fluturimeve nga krerët e shteteve, ministrat dhe funksionarët e ngjashëm të Shtetit.</p> <p>2. Autoriteti kompetent që autorizon këto përjashtime e njofton EASA-në për natyrën e përjashtimeve më së voni dy muaj pasi të jetë miratuar përjashtimi.</p> <p>3. Ky nen nuk cenon nenin 3 dhe mund të zbatohet në rastet kur aktivitetet e listuara në paragrafin 1 nuk mund të kryhen si trafik ajror operacional ose kur ato nuk mund të përfitojnë ndryshe nga dispozitat e fleksibilitetit të përfshira në këtë rregullore. Ky nen gjithashtu nuk cenon minimumet e operimit të helikopterit të përfshira në miratimet specifike të lejuara nga autoriteti kompetent, në përputhje me Shtojcën V të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019.</p>	<p>(a) police and customs missions;</p> <p>(b) traffic surveillance and pursuit missions;</p> <p>(c) environmental control missions conducted by, or on behalf of public authorities;</p> <p>(d) search and rescue;</p> <p>(e) medical flights;</p> <p>(f) evacuations;</p> <p>(g) fire fighting;</p> <p>(h) exemptions required to ensure the security of flights by heads of State, Ministers and comparable State functionaries.</p> <p>2. The competent authority authorising these exemptions shall inform EASA of the nature of the exemptions at latest two months after the exemption has been approved.</p> <p>3. This Article is without prejudice to Article 3 and may be applied in the cases where the activities listed under paragraph 1, cannot be carried out as operational air traffic or where they otherwise may not benefit from the flexibility provisions contained in this Regulation. This Article shall also be without prejudice to helicopter operating minima contained in the specific approvals granted by the competent authority, pursuant to Annex V to Regulation (CAA) No. 01/2019.</p>	<p>(a) policijske i carinske zadatke;</p> <p>(b) zadatke nadzora i praćenja saobraćaja;</p> <p>(c) zadatke nadzora životne sredine koje obavljaju državna tela ili se ti zadaci obavljaju u njihovo ime;</p> <p>(d) traganje i spašavanje;</p> <p>(e) letovi medicinske pomoći;</p> <p>(f) evakuacije;</p> <p>(g) gašenje požara;</p> <p>(h) izuzeća potrebna radi osiguravanja zaštite letova za šefove država, ministre i druge državne službenike..</p> <p>2. Nadležno telo koje odobrava ta izuzeća obaveštava EASA-u o vrsti izuzeća najkasnije dva meseca nakon što je izuzeće odobreno.</p> <p>3. Ovaj član ne dovodi u pitanje član 3., te se može primeniti u slučajevima kada se aktivnosti navedene u stavu 1. ne mogu obavljati kao operativni vazdušni saobraćaj ili kada te aktivnosti drukčije ne bi mogle koristiti mogućnosti iz odredaba o prilagodljivosti iz ove Uredbe. Ovim se članom ne dovode u pitanje niti operativni minimumi za helikoptere iz posebnih odobrenja koje izdaju nadležna tela, u skladu sa Aneksom V. Uredbi (ACV) br. 01/2019.</p>
---	--	---

<p style="text-align: center;">Neni 5 Dallimet</p>	<p style="text-align: center;">Article 5 Differences</p>	<p style="text-align: center;">Član 5 Razlike</p>
<p>1. Pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe më së voni deri në datën e zbatimit të saj, Republika e Kosovës:</p> <p>(a) njofton zyrtarisht ICAO-në që të gjitha ndryshimet e njoftuara më parë në lidhje me Standardet e ICAO-së dhe praktikat e rekomanduara që janë të përfshira në këtë rregullore janë tërhequr, me përjashtim të atyre që kanë të bëjnë me interesat thelbësore të politikës së sigurisë dhe mbrojtjes të Shteteve Anëtare, në përputhje me nenin 13 të Rregullores së AAC-së 08/2009;</p> <p>(b) njofton ICAO-në për ndryshimet e dakorduara zakonisht të përfshira në plotësimin e Shtojcës së kësaj rregulloreje.</p> <p>2. Në përputhje me Shtojcën 15 të Konventës së Çikagos, Republika e Kosovës publikon përmes Publikimit të Informacionit Aeronautik, ndryshimet e dakorduara bashkërisht të njoftuara ICAO-së, në përputhje me pikën (b) të paragrafit 1 të këtij neni, si dhe çdo dispozitë tjetër të paraqitur si të nevojshme nga mbrojtja ajrore lokale dhe konsideratat e sigurisë në përputhje me pikën (a) të paragrafit 1 të këtij neni.</p>	<p>1. Further to the entry into force of this Regulation and at the latest by the date of its applicability Republic of Kosovo shall:</p> <p>(a) formally notify ICAO that all previously notified differences with respect to ICAO Standards and recommended practices that are covered by this Regulation are withdrawn, with the exception of those relating to essential security and defence policy interests of the Republic of Kosovo in accordance with Article 13 of CAA Regulation 08/2009;</p> <p>(b) notify ICAO of the commonly agreed differences contained in the supplement to the Annex to this Regulation.</p> <p>2. In accordance with Annex 15 to the Chicago Convention, Republic of Kosovo shall publish through its Aeronautical Information Publication the commonly agreed differences notified to ICAO in accordance with point (b) of paragraph 1 of this Article, as well as any other provisions necessitated by local air defence and security considerations in accordance with point (a) of paragraph 1 of this Article.</p>	<p>1. Nakon stupanja na snagu ove Uredbe, a najkasnije do dana njene primene, Republika Kosovo mora:</p> <p>(a) službeno obavestiti ICAO o povlačenju svih prethodno prijavljenih razlika u pogledu standarda ICAO i preporučene prakse, koje su obuhvaćene ovom Uredbom, osim onih koje se odnose na osnovne interese sigurnosne i obrambene politike država članica u skladu sa članom 13 ACV Uredbe br. 08/2009;</p> <p>(b) obavestiti ICAO o zajednički dogovorenim razlikama iz dopune Aneksa ovoj Uredbi.</p> <p>2. U skladu s Aneksom 15. Čikaške konvencije, Republika Kosovo u svom zborniku vazduhoplovnih informacija objavljuje zajednički dogovorene razlike prijavljene ICAO-u u skladu sa tačkom (b) stava 1. ovog člana, i sve ostale odredbe koje su potrebne za ispunjavanje zahteva lokalne vazdušne obrane i sigurnosti u skladu sa tačkom (a) stava 1. ovog člana.</p>

<p style="text-align: center;">Neni 6 Monitorimi i ndryshimeve</p>	<p style="text-align: center;">Article 6 Monitoring of amendments</p>	<p style="text-align: center;">Član 6 Praćenje izmena</p>
<p>1. Pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, autoriteti kompetent themelon, me mbështetjen e Eurocontrol-it dhe EASA-së, një proces të përhershëm:</p> <p>(a) për të siguruar që të gjitha ndryshimet e miratuara sipas kornizës së Konventës së Çikagos, të cilat janë të rëndësishme në lidhje me fushëveprimin e kësaj rregulloreje, monitorohen dhe analizohen; dhe</p> <p>(b) kur është e nevojshme, për të hartuar propozime për ndryshime në shtojcën e kësaj rregulloreje.</p> <p>2. Dispozitat e nenit 5 të kësaj rregulloreje në lidhje me tërheqjen dhe njoftimin e ndryshimeve dhe publikimin në Publikimin e Informacionit Aeronautik dhe nenin 7 në lidhje me ndryshimet në Shtojcë zbatohen sipas nevojës.</p>	<p>1. Further to the entry into force of this Regulation, the competent authority shall establish, with the support of Eurocontrol and EASA, a permanent process:</p> <p>(a) to ensure that any amendments adopted under the framework of the Chicago Convention which are of relevance with respect to the scope of this Regulation are monitored and analysed; and</p> <p>(b) where necessary, to develop proposals for amendments to the Annex to this Regulation.</p> <p>2. The provisions of Article 5 of this Regulation relating to the withdrawal and notification of differences and publication in the Aeronautical Information Publication and Article 7 regarding amendments to the Annex shall apply as appropriate.</p>	<p>1. Nakon stupanja na snagu ove Uredbe, nadležni telo uz podršku Eurocontrola i EASA-e uspostavlja stalan:</p> <p>(a) kako bi osigurala praćenje i analizu svih izmena donesenih u okviru Čikaške konvencije koje su relevantne za područje primene ove Uredbe; i</p> <p>(b) kako bi prema potrebi oblikovala predloge za izmene Aneksa ove Uredbe.</p> <p>2. Odredbe člana 5. ove Uredbe, koje se odnose na povlačenje i prijavu razlika te njihovu objavu u zborniku vazduhoplovnih informacija, i odredbe člana 7. o izmeni Aneksa primenjuju se prema potrebi.</p>

<p style="text-align: center;">Neni 7 Ndryshimet në shtojcë</p> <p>1. Shtojca ndryshohet në përputhje me nenin 5 (3) të Rregullores së AAC-së 08/2009.</p> <p>2. Ndryshimet e përmendura në paragrafin 1 mund të përfshijnë, por nuk kufizohen në, ndryshime të kërkuara për të siguruar konsistencën e dispozitave ligjore gjatë shtrirjes së ardhshme të kësaj rregulloreje për të përmbajtur dispozitat përkatëse të shtojcave dhe dokumenteve të tjerë të ICAO-së përveç Shtojcës 2 ose ndryshimet që rrjedhin nga përditësimet e vetë atyre shtojcave dhe dokumenteve të ICAO-s ose nga ndryshimet në çdo rregullore relevante.</p>	<p style="text-align: center;">Article 7 Amendments to the Annex</p> <p>1. The Annex shall be amended in accordance with Article 5(3) of CAA Regulation 08/2009.</p> <p>2. The amendments referred to in paragraph 1 may include, but shall not be limited to, amendments required to ensure consistency of legal provisions during the future extension of this Regulation to contain the relevant provisions of other ICAO annexes and documents than Annex 2 or changes stemming from updates of those ICAO annexes and documents themselves or from changes to any relevant Regulations.</p>	<p style="text-align: center;">Član 7 Izmene Aneksa</p> <p>1. Prilog se menja u skladu s članom 5. stavom 3 ACV Uredbe br. 08/2009.</p> <p>2. Izmene iz stava 1. mogu uključivati i izmene potrebne za osiguravanje doslednosti zakonskih odredaba tokom budućeg proširenja ove Uredbe kako bi sadržavala odgovarajuće odredbe drugih aneksa i dokumenata ICAO-a osim Aneksa 2. ili promene koje proizlaze iz ažuriranja navedenih aneksa i dokumenata ICAO-a ili iz promena bilo kojih odgovarajućih uredbi.</p>
<p style="text-align: center;">Neni 8 Masat kalimtare dhe ato shtesë</p> <p>1. Republika e Kosovës do të sigurojë që dispozitat shtesë që plotësojnë një Standard të ICAO-së të miratuara para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje të jenë në përputhje me këtë rregullore.</p> <p>2. Për qëllimin e këtij neni, dispozita të tilla shtesë që plotësojnë një Standard të ICAO-së nuk do të përbëjnë një ndryshim sipas Konventës së Çikagos. Republika e Kosovës do të publikojë dispozita të tilla shtesë, si dhe çdo çështje që i mbetet</p>	<p style="text-align: center;">Article 8 Transitional and additional measures</p> <p>1. Republic of Kosovo shall ensure that provisions complementing an ICAO Standard that have been adopted prior to the entry into force of this Regulation are compliant with this Regulation.</p> <p>2. For the purpose of this Article, such additional provisions complementing an ICAO Standard shall not constitute a difference under the Chicago Convention. The Republic of Kosovo shall publish such additional provisions as well as any matters left to the decision of a competent</p>	<p style="text-align: center;">Član 8 Prelazne i dodatne mere</p> <p>1. Republika Kosovo će osigurati da odredbe koje dopunjuju ICAO standarde, usvojene pre stupanja na snagu ove Uredbe, budu u skladu s ovom Uredbom.</p> <p>2. U smislu ovog člana, te dodatne odredbe koje dopunjavaju standard ICAO ne predstavljaju razliku na osnovu Čikaške konvencije. Republika Kosovo te dodatne odredbe, a takođe i sva pitanja o kojima odlučuje nadležno telo u skladu sa ovom Uredbom, objavljuju u svom zborniku</p>

<p>vendimit të një autoriteti kompetent sipas kësaj rregulloreje, përmes publikimeve të saj të informacionit aeronautik. Ato gjithashtu informojnë Komisionin dhe EASA-në më së voni dy muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, ose kur është miratuar dispozita shtesë.</p> <p>3. Neni 2(2) zbatohet në Republikën e Kosovës pasi kjo e fundit të nënshkruajë marrëveshje pune me EASA-n.</p> <p>4. Neni 5(1) zbatohet në Republikën e Kosovës pasi kjo e fundit të bëhet anëtare e ICAO-s.</p> <p>5. Neni 7 zbatohet në Republikën e Kosovës pasi kjo e fundit të bëhet anëtare e asociuar në Bashkimin Evropian.</p> <p>6. Dispozitat në lidhje me informimin e Komisionit dhe EASA-s të referuara në paragrafin 2 të këtij neni, zbatohen në Republikën e Kosovës, pasi kjo e fundit të bëhet anëtare e asociuar në Bashkimin Evropian, respektivisht, nënshkruan marrëveshje pune me EASA-n.</p> <p style="text-align: center;">Neni 9 Kërkesat e sigurisë</p> <p>Pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe pa cenuar nenin 7, Republika e Kosovës, në mënyrë që të mirëmbajë ose përmirësojë nivelet ekzistuese të sigurisë, siguron që, brenda kontekstit të një procesi të</p>	<p>authority under this Regulation, through their aeronautical information publications. They shall also inform the Commission and EASA at the latest two months after entry into force of this Regulation, or when the additional provision has been adopted.</p> <p>3. Article 2(2) shall be applicable in the Republic of Kosovo once the latter signs working arrangements with EASA.</p> <p>4. Article 5(1) shall be applicable in the Republic of Kosovo once the latter becomes an ICAO member.</p> <p>5. Article 7 shall be applicable in the Republic of Kosovo once the latter becomes the associated member to the European Union.</p> <p>6. Provisions regarding informing the Commission and EASA referred to in paragraph 2 of this Article, shall be applicable once the latter becomes an associated member to the European Union, or working arrangements with EASA are signed, respectively.</p> <p style="text-align: center;">Article 9 Safety requirements</p> <p>Further to the entry into force of this Regulation and without prejudice to Article 7, Republic of Kosovo shall, in order to maintain or enhance existing safety levels, ensure that, within the context of a safety management process</p>	<p>vazduhoplovnih informacija. One takođe obaveštavaju Komisiju i EASA-u najkasnije dva meseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe ili kada donesu dodatnu odredbu.</p> <p>3. Član 2(2) primenjuje se u Republici Kosovo kada potpiše radne aranžmane sa EASA-om.</p> <p>4. Član 5(1) primenjuje se u Republici Kosovo kada postane članica ICAO.</p> <p>5. Član 7 primenjuje se u Republici Kosovo kada postane pridruženi član Evropske unije.</p> <p>6. Odredbe o obaveštavanju Komisije i EASA-e iz stava 2. ovog člana primenjuju se nakon što postane pridružena članica Evropskoj uniji ili se potpišu radni aranžmani s EASA-om.</p> <p style="text-align: center;">Član 9 Sigurnosni zahtevi</p> <p>Nakon stupanja na snagu ove Uredbe, Republika Kosovo, da bi održala ili povećala postojeći nivo sigurnosti, osigurava da se u kontekstu procesa upravljanja sigurnošću koji obuhvata sve aspekte sprovođenja ove Uredbe,</p>
--	--	--

<p>menaxhimit të sigurisë që adreson të gjitha aspektet e zbatimit të kësaj rregulloreje, të kryhet një vlerësim i sigurisë në planin e zbatimit, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, vlerësimin e rrezikut dhe zbutjen duke i paraprirë ndryshimeve reale në procedurat e aplikuara më parë. Një zbutje e tillë mund të përfshijë zbatimin e nenit 3.</p> <p style="text-align: center;">Neni 10 Ndryshimet në Rregulloren AAC 15/2010, Rregulloren AAC 08/2017 dhe Rregulloren AAC 07/2012</p> <p>1. Rregullorja AAC 15/2010 ndryshohet si në vijim: (a) neni 2 (2), pika 8, zëvendësohet me sa vijon: ‘8. “IFR” nënkupton simbolin e përdorur për të caktuar rregullat e fluturimit me instrumente”’; (b) Neni 3 (1) zëvendësohet me sa vijon: ‘1. Dispozitat e specifikuar në Shtojcë zbatohen për dorëzimin, pranimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit për çdo fluturim që i nënshtrohet kësaj rregulloreje dhe për të gjitha ndryshimet në një pikë kryesore në një plan fluturimi në fazën e para-fluturimit, në përputhje me këtë rregullore.’;</p>	<p>addressing all aspects of the implementation of this Regulation, a safety assessment on the implementation plan, including hazard identification, risk assessment and mitigation, is conducted, preceding the actual changes to the previously applied procedures. Such mitigation may include the application of Article 3.</p> <p style="text-align: center;">Article 10 Amendments to CAA Regulation 15/2010, CAA Regulation 08/2017 and CAA Regulation 07/2012</p> <p>1. CAA Regulation 15/2010 is amended as follows: (a) Article 2(2), point 8, shall be replaced by the following: ‘8. “IFR” means the symbol used to designate instrument flight rules.’; (b) Article 3(1) shall be replaced by the following: ‘1. The provisions specified in the Annex shall apply to the submission, acceptance and distribution of flight plans for every flight subject to this Regulation and to all changes to a key item in a flight plan in the pre-flight phase in accordance with this Regulation.’;</p>	<p>obavi sigurnosna ocena sprovedbenog plana, uključujući i utvrđivanje opasnosti, ocenu i smanjenje rizika, pre stvarne promene prethodno primenjenih postupaka. To smanjenje može uključiti primenu člana 3.</p> <p style="text-align: center;">Član 10 Izmene ACV Uredbe 15/2010, ACV Uredbe 08/2017 i ACV Uredbe 07/2012</p> <p>1. ACV Uredba 15/2010 se menja kako sledi: (a) Član 2(2), tačka 8, zamenjuje se sledećim: ‘8. “IFR” znači oznaka koja se upotrebljava za označavanje pravila instrumentalnog letenja.’; (b) Član 3(1) zamenjuje se sledećim: ‘1. Odredbe navedene u Aneksu primenjuju se na predaju, prihvatanje i distribuciju planova leta za svaki let na koji se primenjuje ova Uredba i na sve promene ključnih elemenata plana leta u preduzetnoj fazi u skladu sa ovom Uredom.’;</p>
--	--	---

<p>(c) kreu dhe pjesa e parë e shtojcës zëvendësohet me sa vijon:</p> <p>‘Dispozitat e përmendura në nenin 3(1) 1. Neni 4 i rregullores (AAC) 01/2020.</p> <hr/> <p>2. Rregullorja e AAC-së 03/2016 ndryshohet si në vijim: (a) Neni 2(c) dhe (d) zëvendësohet me sa vijon: ‘(c) “IFR” nënkupton simbolin e përdorur për të caktuar rregullat e fluturimit me instrumente’ (d) “VFR” nënkupton simbolin e përdorur për të caktuar rregullat e fluturimit vizuel’</p> <p>3. Rregullorja e AAC-së 08/2017 ndryshohet si në vijim: (a) neni 2 (3) zëvendësohet me sa vijon: ‘3. “IFR” nënkupton simbolin e përdorur për të caktuar rregullat e fluturimit me instrumente’.</p> <p>4. Rregullorja e AAC-së 07/2012 ndryshohet me sa vijon: (a) referimi në Shtojcën II, pika 4 (a), ndaj ‘Shtojcës 2 për rregullat në ajër në botimin e 10-të të korrikut 2005’ zëvendësohet me referimin ndaj "Rregulloren (AAC) 01/2020". (b) referimi në Shtojcën II, pika 4 (c), ndaj "Shtojcës 11 për shërbimet e trafikut ajror</p>	<p>(c) the heading and first indent of the Annex shall be replaced by the following:</p> <p>‘Provisions referred to in Article 3(1) 1. Section 4 of Regulation (AAC) 01/2020.</p> <hr/> <p>2. CAA Regulation 03/2016 is amended as follows: (a) Article 2(c) and (d) shall be replaced by the following: ‘(c) “IFR” means the symbol used to designate instrument flight rules; (d) “VFR” means the symbol used to designate visual flight rules.’.</p> <p>3. CAA Regulation 08/2017 is amended as follows: (a) Article 2(3) shall be replaced by the following: ‘3. “IFR” means the symbol used to designate instrument flight rules’.</p> <p>4. CAA Regulation 07/2012 is amended as follows: (a) the reference in Annex II, point 4(a), to ‘Annex 2 on rules of the air in its 10th edition of July 2005’ shall be replaced by a reference to ‘Regulation (CAA) 01/2020’. (b) the reference in Annex II, point 4(c), to ‘Annex 11 on air traffic services in its 13th</p>	<p>(c) naslov i prva alineja Aneksa zamenjuju se sledećim:</p> <p>‘Odredbe iz člana 3(1) 1. Odeljak 4 Uredbe (ACV) 01/2020.</p> <hr/> <p>2. ACV Uredba 03/2016 se menja kako sledi: (a) Član 2(c) i (d) zamenjuje se sledećim: ‘(c). “IFR” znači oznaka koja se upotrebljava za označavanje pravila instrumentalnog letenja (d). “VFR” znači oznaka koja se upotrebljava za označavanje pravila vizuelnog letenja’.</p> <p>3. ACV Uredba 08/2017 se menja kako sledi: (a) Član 2(3) zamenjuje se sledećim: ‘3. “IFR” znači oznaka koja se upotrebljava za označavanje pravila instrumentalnog letenja’.</p> <p>4. ACV Uredba 07/2012 se menja kako sledi: (a) u Aneksu II. tački 4.(a), upućivanje na „Aneks 2. o pravilima letenja, 10. izdanje iz jula 2005.”, zamenjuje se upućivanjem na ‘ Uredbu (ACV) 01/2020’. (b) u Aneksu II. tački 4.(c), upućivanje na „Aneks 11. o uslugama vazdušnog saobraćaja,</p>
---	--	---

<p>në publikimin e 13 të korrikut 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr. 47-B" ndryshohet duke shtuar në fund te ajo fjali 'dhe Rregullorja (AAC) 01/2020 si të jetë e zbatueshme.';</p> <p>(c) referimi në Shtojcën III, pika 2 (b), ndaj 'Shtojcës 11 për shërbimet e trafikut ajror në publikimin e 13 të korrikut 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr. 47-B' ndryshohet duke shtuar në fund te ajo fjali 'dhe Rregullorja (AAC) 01/2020 si të jetë e zbatueshme;'</p> <p style="text-align: center;">Neni 11 Hyrja në fuqi dhe zbatimi</p> <p>Kjo rregullore hyn në fuqi shtatë (7) ditë pas nënshkrimit të saj.</p> <p>Prishtinë, 29 maj 2020</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">Arianit Islami U.D. Drejtor i Përgjithshëm</p>	<p>edition of July 2001, including all amendments up to No 47-B' shall be amended by adding at the end of that sentence 'and Regulation (CAA) 01/2020 as applicable.';</p> <p>(c) the reference in Annex III, point 2(b), to 'Annex 11 on air traffic services in its 13th edition of July 2001, including all amendments up to No 47-B' shall be amended by adding at the end of that sentence 'and Regulation (CAA) 01/2020 as applicable;'</p> <p style="text-align: center;">Article 11 Entry into force</p> <p>This Regulation shall enter into force seven (7) days upon its signature.</p> <p>Done at Prishtina, 29 May 2020</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">Arianit Islami Acting Director General</p>	<p>13. izdanje iz jula 2001., uključujući sve izmene do br. 47-B", menja se dodavanjem na kraju te rečenice „i prema potrebi Uredbu (ACV) 01/2020 “;</p> <p>(c) u Aneksu III. tački 2.(b), upućivanje na „Aneks 11. o uslugama vazdušnog saobraćaja, 13. izdanje iz jula 2001., uključujući sve izmene do br. 47-B", menja se dodavanjem na kraju te rečenice ‘,i prema potrebi Uredbu (ACV) 01/2020 “;’</p> <p style="text-align: center;">Član 11 Stupanje na snagu</p> <p>Ova Uredba stupa na snagu sedam (7) dana nakon njenog potpisivanja.</p> <p>Sastavljeno u Prištini, 29 maja 2020. Godine.</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">Arianit Islami V.D. Generalni direktor</p>
---	--	--

SHTOJCA
RREGULLAT NË AJËR
SEKSIONI 1

Fluturimi mbi oqeanet e hapura

SERA.1001 Të përgjithshme

(a) Për fluturimin mbi oqeanet e hapura, rregullat e specifikuara në Shtojcën 2 të Konventës së Çikagos zbatohen pa përjashtim. Për qëllime të vazhdimësisë dhe funksionimit të qetë të shërbimeve të trafikut ajror, në veçanti brenda Bllokut Funkcional të Hapësirës Ajrore, dispozitat e Shtojcës 11 të Konventës së Çikagos mund të zbatohen në hapësirën ajrore mbi oqeanet e hapura në një mënyrë që është në përputhje me mënyrën se si ato dispozita zbatohen mbi territorin e shteteve anëtare. Kjo nuk cenon operacionet e avionëve shtetërorë sipas nenit 3 të Konventës së Çikagos. Kjo gjithashtu nuk cenon përgjegjësitë e Shteteve Anëtare për të siguruar që operacionet e avionëve brenda Rajoneve të Informacionit të Fluturimit, brenda të cilave ata janë përgjegjës për sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror, në përputhje me marrëveshjet rajonale të navigimit ajror të ICAO-së, janë ndërmarrë në mënyrë të sigurt, ekspeditive dhe efikase.

(b) Për ato pjesë të oqeanëve të hapura, në lidhje me të cilat një Shtet Anëtar ka pranuar, në bazë të një marrëveshjeje rajonale të navigimit ajror të ICAO-së, përgjegjësinë e ofrimit të shërbimeve të trafikut ajror, Shteti Anëtar do të caktojë ofruesin ATS për ofrimin e këtyre shërbimeve.

SEKSIONI 2

Zbatueshmëria dhe pajtueshmëria

SERA.2001 Lënda

Pa cenuar SERA.1001 më lart, kjo shtesë adreson, në përputhje me nenin 1, në veçanti përdoruesit e hapësirës ajrore dhe avionët:

(a) që operojnë në, brenda ose jashtë Republikës së Kosovës;

(b) që bartin kombësinë dhe shenjat e regjistrimit të Republikës së Kosovës, dhe që operojnë në një hapësirë ajrore në atë masë që ato të mos bien ndesh me rregullat e publikuara nga Shteti Anëtar që ka juridiksion mbi territorin mbi të cilin fluturohet.

Kjo shtesë adreson gjithashtu veprimet e autoriteteve kompetente, Ofruesve të Shërbimit të Navigimit Ajror (OSHNA), operatorëve të aerodromit dhe personelit përkatës tokësor të angazhuar në operacionet e avionëve.

SERA.2005 Pajtueshmëria me rregullat në ajër

Operimi i një avioni qoftë gjatë fluturimit, në zonën e lëvizjes së një aerodromi ose në një lokacion operimi bëhet në pajtueshmëri me rregullat e përgjithshme, dispozitat lokale të zbatueshme dhe, përveç kësaj, kur është në fluturim, me:

(a) rregullat vizuale të fluturimit; ose

(b) rregullat e fluturimit me instrumente.

SERA.2010 Përgjegjësitë

(a) Përgjegjësia e pilotit në komandë

Piloti në komandë i një avioni, pavarësisht nëse ai manipulon kontrollet ose jo, është përgjegjës për operimin e aeroplanit në përputhje me këtë rregullore, mirëpo piloti në komandë mund të mos u përmbahet këtyre rregullave në rrethana që e bëjnë këtë veprim absolutisht të nevojshëm në interes të sigurisë.

(b) Aksioni i para-fluturimit

Para fillimit të një fluturimi, piloti në komandë i një avioni duhet të jetë në dijeni për të gjitha informacionet në dispozicion të nevojshme për operacionin e

synuar. Veprimi i para-fluturimit për fluturime larg nga afërsia e një aerodromi, si dhe për të gjitha fluturimet e IFR-së, përfshin një studim të kujdesshëm të raporteve dhe parashikimeve aktuale të motit në dispozicion, duke marrë parasysh kërkesat e karburantit dhe një kurs alternativ të veprimit nëse fluturimi nuk mund të përfundojë sipas planit.

SERA.2015 Autoriteti i pilotit në komandë i një avioni

Piloti në komandë i një avioni duhet të ketë autorizimin përfundimtar për disponimin e avionit gjatë kohës që është në komandë.

SERA.2020 Përdorimi problematik i substancave psikoaktive

Asnjë person, funksioni i të cilit është thelbësor për sigurinë e aviacionit (personeli i ndjeshëm ndaj sigurisë) nuk do të marrë përsipër këtë funksion ndërsa janë nën ndikimin e ndonjë substancë psikoaktive, për shkak të së cilës dobësohet performanca e njeriut. Asnjë person i tillë nuk mund të angazhohet në asnjë lloj përdorimi problematik të substancave.

SEKSIONI 3

Rregullat e përgjithshme dhe shmangia e përplasjes

KAPITULLI 1

Mbrojtja e personave dhe pronës

SERA.3101 Operimi i pakujdesshëm ose i pamatur i avionëve

Një avion nuk duhet të operohet në mënyrë të pakujdesshme ose të pamatur në mënyrë që të rrezikojë jetën ose pronën e të tjerëve.

SERA.3105 Lartësitë minimale

Përveç kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveç me lejen nga autoriteti kompetent, avionët nuk duhet të fluturohen mbi zona të qyteteve, qytezave ose vendbanimeve me numër të madh të njerëzve ose mbi një tubim të hapur të personave, përveç në një lartësi të tillë që do të lejojë, në rast të paraqitjes së urgjencës, një ulje që të bëhet pa rrezik të madh ndaj personave ose pronave në sipërfaqe. Lartësitë minimale për fluturimet VFR do të jenë ato të specifikuara në SERA.5005 (f) dhe nivelet minimale për fluturimet IFR do të jenë ato të specifikuara në SERA.5015 (b).

SERA.3110 Nivelet e rrugëtimit

Nivelet e rrugëtimit në të cilat do të kryhet një fluturim ose një pjesë e fluturimit do të jenë në aspektin e:

- (a) niveleve të fluturimit, për fluturime në ose mbi nivelin më të ulët të shfrytëzueshëm të fluturimit ose, kur është e aplikueshme, mbi lartësinë e tranzicionit;
- (b) lartësisë, për fluturime nën nivelin më të ulët të shfrytëzueshëm të fluturimit ose, kur është e aplikueshme, në ose nën lartësinë e tranzicionit.

SERA.3115 Hedhja ose spërkatja

Hedhja ose spërkatja nga një aeroplan gjatë fluturimit do të kryhet vetëm në përputhje me:

- (a) legjislacionin e Bashkimit Evropian ose, kur është e zbatueshme, legjislacionin kombëtar për operimet e avionëve; dhe
- (b) siç tregohet nga çdo informacion, këshillë dhe/ose miratim përkatës nga njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3120 Rimorkimi

Një avion ose një tjetër objekt rimorkohet nga një avionë vetëm sipas:

- (a) legjislacionit të Bashkimit Evropian ose, kur është e zbatueshme, legjislacionit kombëtar; dhe
- (b) siç tregohet nga çdo informacion, këshillë dhe/ose miratim përkatës nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3125 Uljet me parashutë

Uljet me parashutë, përveç uljeve emergjente, bëhen vetëm në përputhje me:

- (a) legjislacionin e Bashkimit Evropian ose, kur është e zbatueshme, legjislacionin kombëtar për operimet e avionëve; dhe

(b) siç tregohet nga çdo informacion, këshillë dhe / ose miratim përkatës nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3130 Fluturimi aerobatik

Fluturimet aerobatike kryhen vetëm në përputhje me::

(a) legjislacionin e Bashkimit Evropian ose, kur është e zbatueshme, legjislacionin kombëtar për operimet e avionëve; dhe

(b) siç tregohet nga çdo informacion, këshillë dhe/ose miratim përkatës nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

SERA.3135 Fluturimet në formacion

Avionët nuk do të fluturohen në formacion, përveç se me marrëveshjen paraprake ndërmjet pilotëve në komandë të avionit që marrin pjesë në fluturim dhe, për fluturimin në formacion në hapësirën ajrore të kontrolluar, në përputhje me kushtet e përcaktuara nga autoriteti kompetent. Këto kushte përfshijnë si më poshtë:

(a) një prej pilotëve në komandë do të caktohet si udhëheqësi i fluturimit;

(b) formacioni operon si një avion i vetëm në lidhje me navigimin dhe raportimin e pozicionit;

(c) ndarja ndërmjet avionëve gjatë fluturimit duhet të jetë përgjegjësi e udhëheqësit të fluturimit dhe pilotëve në komandë të avionit tjetër në fluturim dhe përfshinë periudhat e tranzicionit kur avionët manovrohen për të arritur ndarjen e tyre brenda formacionit dhe gjatë bashkimit dhe ndarjes; dhe

(d) për avionët shtetëror një distancë maksimale anësore, gjatësore dhe vertikale midis secilit avion dhe udhëheqësit të fluturimit, në përputhje me Konventën e Çikagos. Për avionët e tjerë, përveç atyre shtetëror, një distancë jo më e madhe se 1 km (0,5 nm) anësore dhe gjatësore dhe 30 m (100 ft) vertikalisht nga udhëheqësi i fluturimit duhet të mbahet nga secili aeroplan.

SERA.3140 Balona të lira pa pilot

Balona e lirë pa pilot do të operohet në atë mënyrë që të minimizojë rreziqet për personat, pronën ose avionët e tjerë dhe në përputhje me kushtet e specifikuar në Shtojcën 2.

SERA.3145 Zonat e ndaluara dhe zonat e kufizuara

Avionët nuk do të fluturohen në një zonë të ndaluar, ose në një zonë të kufizuar, detajet e së cilës janë publikuar në mënyrën e duhur, përveç në përputhje me kushtet e kufizimeve ose me lejen e Shtetit Anëtar mbi territorin e të cilit janë vendosur zonat.

KAPITULLI 2

Shmangia e përplasjes

SERA.3201 Të përgjithshme

Asgjë në këtë rregullore nuk e liron pilotin në komandë të avionit nga përgjegjësia e ndërmarrjes së një veprimi të tillë, duke përfshirë manovrimet e shmangies së përplasjes bazuar në këshillat për zgjidhje të ofruara nga pajisjet ACAS, pasi që ato më së miri parandalojnë përplasjen.

SERA.3205 Distanca

Një aeroplan nuk duhet të operohet në distancë të tillë me avionët e tjerë që të krijojnë një rrezik përplasjeje.

SERA.3210 Përparësia e kalimit

(a) Avioni që ka përparësi kalimi duhet të mbajnë drejtimin dhe shpejtësinë e tij.

(b) Një avion i cili është i vetëdijshëm se pengohet manovrimi i një avioni tjetër duhet t'i japë përparësi këtij avioni.

(c) Një aeroplan i cili detyrohet sipas rregullave të mëposhtme që të mos i dalë në rrugë tjetrit duhet të shmangë kalimin, nën ose para tjetrit, përveç nëse kalon pa probleme dhe merr parasysh efektin e turbulencës së avionit.

(1) *Afrimi kokë-më-kokë*. Kur dy avionë afrohen kokë-më-kokë ose përafërsisht kështu dhe ekziston rreziku i përplasjes, secili duhet të ndryshojë drejtimin e tij në të djathtë.

- (2) *Konvergjimi*. Kur dy avionë konvergjojnë në afërsisht të njëjtin nivel, avioni që ka tjetrin në të djathtën e ti duhet t'i jap përparësi, përveç si më poshtë:
- (i) avionët më i rëndë se ajri që punojnë me forcë shtytëse duhet t'i jap përparësi aerostatëve, velorëve dhe balonave;
 - (ii) aerostatët duhet t'i japin përparësi velorëve dhe balonave;
 - (iii) velorët duhet t'i japin përparësi balonave;
 - (iv) avionët që punojnë me forcë shtytëse duhet t'i japin përparësi avionëve që shihen se janë duke rimorkuar avionët ose objektet tjera.
- (3) *Tejkalimi*. Një avion në tejkalimi është një avion që i afrohet një tjetri nga ana e pasme në një vijë duke formuar një kënd më të vogël se 70 shkallë me aeroplanin e simetrisë së këtij të fundit, d.m.th është në një pozicion të tillë në raport me avionin tjetër që natën normalisht nuk ka mundësi të shoh as pjesën e majtë të avionit (portën) e as dritat e navigimit (starboard) në të djathtë të avionit. Një aeroplan i cili është duke u tejkaluar ka përparësi dhe avioni që tejkalon qoftë në ngjitje, ulje ose në fluturim horizontal, duhet të largohet nga rruga e avionit tjetër duke ndryshuar drejtimin e tij në të djathtë, dhe të mos bëjnë ndryshime vijuese në pozicionet relative të dy avionëve do të lirojnë aeroplanin tejkalues nga ky detyrim derisa të tejkalojë plotësisht.
- (i) *Tejkalim nga velorët*. Një velor në tejkalim të një tjetër velori mund të ndryshojë kursin e tij në të djathtë ose në të majtë.
- (4) *Ulja*. Një avion në fluturim, ose që operon në tokë ose ujë, do t'i japë përparësi një avioni në ulje ose në fazat përfundimtare të një afrimi ndaj tokës.
- (i) Kur dy ose më shumë avionë më të rëndë se ajri i afrohen aerodromit ose një lokacioni operativ me qëllim të uljes, avionët në nivelin më të lartë duhet t'i jap përparësi avionëve në nivel më të ulët, por këto të fundit nuk duhet të shfrytëzojnë avantazhin e kësaj rregulle për t'ia prerë rrugën përpara një tjetri i cili është në fazat e fundit të një afrimi ndaj tokës, ose për ta tejkaluar atë avion. Sidoqoftë, avionët më të rëndë se ajri që punojnë me forcë shtytëse duhet t'u japin përparësi velorëve.
 - (ii) *Ulja emergjente*. Një avion i cili është i vetëdijshëm se një tjetër është i detyruar të ulët, duhet t'i japë përparësi këtij avioni.
- (5) *Ngritja*. Një avion që është duke u parkuar në zonën e manovrimit të një aerodromi do t'i japë përparësi avionëve që janë duke u ngritur ose gati për t'u ngritur.
- (d) Lëvizja sipërfaqësore e avionëve, personave dhe automjeteve.
 - (1) Në rast të rrezikut të përplasjes midis dy avionëve që janë duke u parkuar në zonën e lëvizjes së një aerodromi ose një pjese ekuivalente të një lokali operativ, zbatohen rregullat më poshtë:
 - (i) kur dy avionë po afrohen drejtpërdrejt, ose afërsisht kështu, secili duhet të ndalojë ose kur është e mundshme të ndryshojë rrugën në të djathtë, në mënyrë që të ruajë sigurinë;
 - (ii) kur dy avionë janë në një kurs të përputhshëm, ai që ka tjetrin në të djathtën e tij duhet të japë përparësi;
 - (iii) një avion i cili po tejkalohet nga një avion tjetër duhet të ketë përparësi dhe avioni që e kryen tejkalimin duhet të mbajë distancë nga avioni tjetër.
 - (2) Në një aerodrom të kontrolluar, një avion që është duke u parkuar në zonën e manovrimit duhet të ndalet dhe të mbajë në të gjitha pozicionet e mbajtjes së pistës, përveç nëse një lëshim i qartë për të hyrë ose përshkuar pistën është lëshuar nga kulla e kontrollit të aerodromit.
 - (3) Një avion që është duke u parkuar në zonën e manovrimit duhet të ndalojë dhe të presë në të gjitha shiritat e ndalimit të ndriçuar dhe mund të vazhdojë më tej në përputhje me (2) kur dritat janë fikur.
 - (4) Lëvizja e personave dhe automjeteve në aerodrome:
 - (i) Lëvizja e personave ose automjeteve, përfshirë avionët që janë duke u tërhequr, në zonën e manovrimit të një aerodromi kontrollohet nga kulla e kontrollit të aerodromit, sipas nevojës, për të shmangur rreziqet për ta ose për avionët që janë duke ateruar, parkuar ose ngritur.
 - (ii) Në kushtet kur funksionojnë procedurat e shikueshmërisë së ulët:
 - (A) personat dhe automjetet që veprojnë në zonën e manovrimit të një aerodromi do të kufizohen në minimumin thelbësor, dhe do t'i kushtohet vëmendje e

veçantë kërkesave për të mbrojtur zonën(at) e ndjeshme të ILS/MLS kur veprimet e instrumenteve precize të kategorisë II ose kategorisë III janë në progres;
(B) në varësi të dispozitave në (iii) ndarja minimale ndërmjet automjeteve dhe avionëve që janë duke u parkuar do të jetë siç përcaktohet nga Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror (OSHNA) dhe i aprovuar nga autoriteti kompetent duke marrë parasysh ndihmat në dispozicion;
(C) kur operacionet e instrumenteve precize të ILS dhe MLS të kategorisë II ose kategorisë III po bëhen vazhdimisht në të njëjtën pistë, zonat më kufizuese të ILS ose MLS do të mbrohen.

(iii) Automjetet e urgjencës që vazhdojnë të asistojnë një avion në vështirësi do t'u jepet përparësi mbi të gjithë trafikun tjetër të lëvizjes sipërfaqësore.

(iv) Në varësi të dispozitave në (iii), automjetet në zonën e manovrimit kërkohet të zbatojnë rregullat e mëposhtme:

(A) automjetet dhe automjetet që tërheqin avionët do t'i japin përparësi avionëve që janë duke u ulur, duke u ngritur, duke u parkuar ose duke u tërhequr;

(B) automjetet do t'i japin përparësi automjeteve të tjera që janë duke e tërhequr një avion;

(C) automjetet do t'u japin përparësi automjeteve të tjera në përputhje me udhëzimet e njesisë së shërbimeve të trafikut ajror;

(D) pavarësisht nga parashikimet e (A), (B) dhe (C), automjetet dhe automjetet që tërheqin avionët duhet të respektojnë udhëzimet e dhëna nga kulla e kontrollit të aerodromit.

SERA.3215 Dritat që do të shfaqen me avion

(a) Përveç siç parashikohet nga (e), gjatë natës të gjithë avionët që janë në fluturim duhet të shfaqin si në vijim:

(1) dritat anti-përplasje të destinuara për të tërhequr vëmendjen e avionëve; dhe

(2) përveç balonave, dritat e navigimit kanë për qëllim të tregojnë rrugën relative të avionit drejt një vëzhguesi. Dritat e tjera nuk do të ndizen nëse ka të ngjarë të shkaktojnë huti në lidhje me këto drita.

(b) Përveç siç parashikohet nga (e), gjatë natës:

(1) të gjithë avionët që lëvizin në zonën e lëvizjes së një aerodromi duhet të shfaqin dritat e navigimit të destinuara për të treguar rrugën relative të avionit drejt një vëzhguesi dhe dritat e tjera nuk do të shfaqen nëse ka të ngjarë të shkaktojnë huti në lidhje me këto drita.

(2) përveç nëse janë të palëvizshëm dhe të ndriçuar në mënyrë të përshtatshme, të gjithë avionët në zonën e lëvizjes së një aerodromi duhet të shfaqin dritat e destinuara për të treguar ekstremitetet e strukturës së tyre, aq sa është e mundur;

(3) të gjithë avionët që janë duke u parkuar ose duke u tërhequr në zonën e lëvizjes së një aerodromi duhet të shfaqin dritat e destinuara për të tërhequr vëmendjen e avionit; dhe

(4) të gjithë avionët në zonën e lëvizjes së një aerodromi motorët e të cilit po funksionojnë duhet të shfaqin drita të cilat tregojnë atë fakt.

(c) Me përjashtim të parashikuar nga (e), të gjithë avionët që janë duke fluturuar dhe të pajisur me drita anti-përplasjeje për të përmbushur kërkesën e (a) (1) do të shfaqin drita të tilla edhe gjatë ditës.

(d) Me përjashtim të parashikuar nga (e), të gjithë avionët:

(1) duke u parkuar ose tërhequr në zonën e lëvizjes së një aerodromi dhe pajisur me drita anti-përplasjeje, për të përmbushur kërkesën e (b) (3); ose

(2) në zonën e lëvizjes së një aerodromi dhe të pajisur me drita për të përmbushur kërkesën e (b)(4);

do të shfaq dritat e tilla edhe gjatë ditës.

(e) Një pilot i lejohet të fikë ose të zvogëlojë intensitetin e çdo ndriçimi të përshtatur për të përmbushur kërkesat e (a), (b), (c) dhe (d) nëse ato bëjnë ose ka të ngjarë të:

(1) ndikojnë negativisht në kryerjen e kënaqshme të detyrave; ose

(2) nënshtrajnë një vëzhgues të jashtëm në verbim të dëmshëm.

SERA.3220 Fluturime të simuluar me instrumente

Një avion nuk do të fluturojë në kushte të fluturimit të simuluar me instrumente, përveç nëse:

- (a) janë të instaluar kontrollet e dyfishta plotësisht funksionale në avion; dhe
- (b) një pilot i kualifikuar shtesë (në këtë rregull të quajtur pilot sigurie) zë një vend kontrolli për të vepruar si pilot sigurie për personin që po fluturon në kushte të fluturimit të simuluar me instrumente. Piloti i sigurisë duhet të ketë vizion adekuat përpara dhe secilës anë të avionit, ose një vëzhgues kompetent në komunikim me pilotin e sigurisë do të zërë një pozicion në aeroplan nga i cili fusha e shikimit të vëzhguesit plotëson në mënyrë të duhur atë të pilotit të sigurisë.

SERA.3225 Operacioni në aerodrom dhe në afërsi të një aerodromi

Një avion i operuar në aerodrom ose në afërsi të një aerodromi duhet të:

- (a) vëzhgojë trafikun tjetër të aerodromit me qëllim të shmangies së përplasjes;
- (b) jetë në përputhje me ose të shmangë modelin e trafikut të formuar nga avionët e tjerë në veprim;
- (c) përveç balonave, bëni të gjitha kthesat në të majtë, kur afroheni për një ulje dhe pas ngritjes, përveç nëse tregohet ose udhëzohet ndryshe nga KTA-ja;
- (d) me përjashtim të balonave, tokës dhe zbritjes në erë përveç nëse siguria, konfigurimi i pistës ose marrja parasysh e trafikut ajror përcaktojnë që një drejtim tjetër është më i preferueshëm.

SERA.3230 Operacionet ujore

(a) Kur dy avionë ose një avion dhe një anije po i afrohen njëri-tjetrit dhe ekziston rreziku i përplasjes, avioni do të vazhdojë me kujdes të veçantë për rrethanat dhe kushtet ekzistuese duke përfshirë kufizimet e avionit përkatës.

(1) *Konvergjimi*. Një avion i cili ka një avion tjetër ose një automjet tjetër në të djathtë të tij, do t'u japë përparësi atyre.

(2) *Afrimi i drejtpërdrejtë*. Një avion që afrohet me një avion tjetër ose një automjet tjetër drejtpërdrejt, ose afërsisht kështu, do të ndryshojë drejtimin e tij në të djathtë për të qenë të sigurt.

(3) *Tejkalimi*. Avioni ose automjeti tjetër që është duke u tejkaluar ka përparësi kalimi, dhe ai që e kryen tejkalimin do të ndryshojë drejtimin e tij për të ruajtur sigurinë.

(4) *Aterrimi dhe ngritja*. Aterrimi i avionëve në ose ngritja nga uji, për aq sa është e mundur, duhet të mbajë sigurinë të gjitha anijet dhe të mos pengojë navigimin e tyre.

(b) *Dritat që do të shfaqen nga avioni mbi ujë*. Gjatë natës ose gjatë ndonjë periudhe tjetër të përcaktuar nga autoriteti kompetent, të gjithë avionët mbi ujë duhet të shfaqin dritat siç kërkohet nga Konventa për Rregulloret Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972, përveç nëse është jopraktike që ata ta bëjnë këtë, me ç' rast ata shfaqin drita sa më afër të jetë e mundur në karakteristikat dhe pozicionin me ato që kërkohen nga rregulloret ndërkombëtare.

KAPITULLI 3

Sinjalet

SERA.3301 Të përgjithshme

(a) Pas vëzhgimit ose marrjes së ndonjë prej sinjaleve të dhëna në Shtojcën 1, avioni do të ndërmarrë një veprim të tillë siç mund të kërkohet nga interpretimi i sinjalit të dhënë në atë Shtojcë.

(b) Sinjalet e Shtojcës 1, kur përdoren, kanë kuptimin e treguar në të. Ato do të përdoren vetëm për qëllimin e treguar dhe nuk do të përdoren sinjale të tjera që mund të ngatërrohen me to.

(c) Një sinjalizues/marshaller do të jetë përgjegjës për sigurimin e sinjaleve standarde të marshallimit në aeroplan në mënyrë të qartë dhe të saktë duke përdorur sinjalet e paraqitura në Shtojcën 1.

(d) Vetëm personat e trajnuar, të kualifikuar dhe të aprovuar siç kërkohet nga legjislacioni përkatës i Bashkimit Evropian ose legjislacioni kombëtar do të kryejnë funksionet e një sinjalizuesi/marshalleri.

(e) Sinjalizuesi/marshalleri duhet të ketë një jelek dallues identifikues fluoreshent për të lejuar ekuipazhin e fluturimit të identifikojë që ai ose ajo është personi përgjegjës për operacionin e marshallimit.

(f) Bandat fluoreshente të ditës, shkopat e tenisit të tavolinës ose dorezat do të përdoren për të gjitha sinjalizimet nga të gjithë stafi pjesëmarrës në terren gjatë orëve të ditës. Bandat e ndriçuara përdoren gjatë natës ose kur ka shikueshmëri të ulët.

KAPITULLI 4

Koha

SERA.3401 Të përgjithshme

(a) Koha e Koordinuar Universale (UTC) do të përdoret dhe do të shprehet në orë dhe minuta dhe, kur kërkohet, sekonda të ditës 24-orëshe që fillojnë në mesnatë.

(b) Një kontroll kohor do të merret përpara se të përdorni një fluturim të kontrolluar dhe në raste të tjera gjatë fluturimit siç mund të jetë e nevojshme.

(c) Kudo që të shfrytëzohet koha në aplikimin e komunikimeve të lidhjeve të të dhënave, do të jetë e saktë brenda 1 sekondës së UTC.

(d) Koha në shërbimet e trafikut ajror

(1) Kullat e kontrollit të aerodromit, përpara se një avion të parkohet dhe përgatitet për ngritje, i sigurojnë pilotit kohën e duhur, përveç nëse janë bërë masa që piloti ta marrë atë nga burime të tjera. Përveç kësaj, njësitë e shërbimit të trafikut ajror do t'i ofrojnë avionëve kohën e duhur sipas kërkesës. Kontrollat e kohës do të jepen të paktën në minutën më të afërt.

SEKSIONI 4

Planet e fluturimit

SERA.4001 Dorëzimi i planit të fluturimit

(a) Informatat në lidhje me një fluturim të caktuar ose një pjesë të fluturimit, që do t'u ofrohen njësitë të shërbimeve të trafikut ajror, duhet të jenë në formën e një plani të fluturimit. Shprehja "plan fluturimi" përdoret për të kuptuar në mënyrë të ndryshme, informacion të plotë për të gjithë artikujt e përfshirë në përshkrimin e planit të fluturimit, që mbulon tërë linjën e një fluturimi, ose informacion të kufizuar të kërkuar, ndër të tjera, kur qëllimi është të merret një leje për një pjesë e vogël e një fluturimi si për të kaluar në një linjë ajrore, për të marrë fluturimin, ose për të zbritur në një aerodrom të kontrolluar.

(b) Një plan fluturimi duhet të dorëzohet para operimit:

(1) të çdo fluturimi ose pjese të tij që të pajiset me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror;

(2) të çdo fluturimi të IFR-së brenda hapësirës ajrore këshilluese;

(3) të çdo fluturimi brenda zonave ose në zonë, ose përgjatë linjave të përcaktuara nga autoriteti kompetent, për të lehtësuar sigurimin e informacionit mbi fluturimin, alarmet dhe shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit;

(4) të çdo fluturimi brenda zonave ose në zonë ose përgjatë rrugëve të përcaktuara nga autoriteti kompetent, për të lehtësuar koordinimin me njësitë e duhura ushtarake ose me njësitë e shërbimeve të trafikut ajror në shtetet fqinje në mënyrë që të shmanget nevoja e mundshme e përgjimit për qëllimin e identifikimit;

(5) të çdo fluturimi përtej kufijve ndërkombëtarë, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga shtetet përkatëse;

(6) të çdo fluturimi të planifikuar të operohet gjatë natës, nëse largohet nga afërsia e një aerodromi.

(c) Një plan fluturimi duhet të dorëzohet, para nisjes, në një zyrë raportimi të shërbimeve të trafikut ajror ose, gjatë fluturimit, të transmetohet në njësinë e

duhur të shërbimit të trafikut ajror ose stacionin të radio kontrollit tokë-ajër, përveç nëse janë bërë masa për dorëzimin e planeve përsëritëse të fluturimit.

(d) Në qoftë se nuk është caktuar një periudhë më e shkurtër kohe nga autoriteti kompetent për fluturimet e brendshme VFR, një plan fluturimi për çdo fluturim të planifikuar të funksionojë përtej kufijve ndërkombëtarë ose të pajiset me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror ose shërbimin këshillues të trafikut ajror do të dorëzohet së paku 60 minuta para nisjes, ose nëse dorëzohet gjatë fluturimit, në kohën që do të sigurojë marrjen e tij nga njësia përkatëse ATS të paktën 10 minuta para se avioni të parashikohet të mbërrijë:

(1) pika e synuar e hyrjes në një zonë kontrolli ose zonë këshillimi; ose

(2) pika e kalimit në një linjë ajrore ose një linjë këshilluese.

SERA.4005 Përmbajtja e planit të fluturimit

(a) Plani i fluturimit do të përfshijë informacione në lidhje me ato nga pikat e mëposhtme që konsiderohen të rëndësishme nga autoriteti kompetent:

(1) Identifikimi i avionit

(2) Rregullat e fluturimit dhe lloji i fluturimit

(3) Numri dhe lloji (et) e avionëve dhe kategoria e turbulencave të ngritjes

(4) Pajisjet

(5) Aerodromi i nisjes ose vendit të operimit

(6) Koha e parashikuar jashtë bllokut

(7) Shpejtësia e lëvizjes

(8) Niveli i lëvizjes

(9) Linja që duhet të ndiqet

(10) Aerodromi ose vendi i destinacionit dhe koha totale e parashikuar e vlerësuar

(11) Aerodromi(et) alternative ose vendet e operacionit

(12) Qëndrueshmëria e karburantit

(13) Numri i përgjithshëm i personave në bord

(14) Pajisjet e urgjencës dhe të mbijetesës

(15) Informata të tjera.

(b) Për planet e fluturimit të paraqitura gjatë fluturimit, aerodromi i nisjes ose vendi i operimit i dhënë do të jetë vendi nga i cili mund të merren informacione shtesë në lidhje me fluturimin, nëse kërkohet. Për më tepër, informacioni që duhet të jepet në vend të kohës së parashikuar jashtë bllokut do të jetë koha gjatë pikës së parë të itinerarit me të cilin lidhet plani i fluturimit.

SERA.4010 Përfundimi i planit të fluturimit

(a) Një plan fluturimi duhet të përmbajë informacione, siç është e zbatueshme, për artikujt përkatës duke përfshirë "Aerodromin (et) alternative ose vendet operative" në lidhje me të gjithë itinerarin ose pjesën e tyre për të cilën është paraqitur plani i fluturimit.

(b) Për më tepër, ai përmban informacion, siç është e zbatueshme, për të gjithë artikujt e tjerë kur përcaktohet kështu nga autoriteti kompetent ose kur vlerësohet ndryshe nga personi që paraqet planin e fluturimit.

SERA.4015 Ndryshimet në planin e fluturimit

(a) Në varësi të dispozitave të SERA.8020 (b) të gjitha ndryshimet në një plan fluturimi të paraqitur për një fluturim IFR, ose një fluturim VFR të operuar si një fluturim i kontrolluar, do të raportohen sa më shpejt që të jetë e mundur në njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror. Për fluturimet e tjera VFR,

ndryshimet e rëndësishme në një plan fluturimi raportohen sa më shpejt që të jetë e mundur në njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror.

(b) Informacioni i paraqitur para nisjes në lidhje me qëndrueshmërinë e karburantit ose numrin e përgjithshëm të personave të transportuar në bord, nëse nuk janë të sakta në kohën e nisjes, përbëjnë një ndryshim të rëndësishëm në planin e fluturimit dhe si i tillë do të raportohet.

SERA.4020 Mbyllja e planit të fluturimit

(a) Një raport i mbërritjes bëhet në person, nga radiotelefonia, përmes lidhjes së të dhënave ose me mjete të tjera siç përcaktohet nga autoriteti kompetent në momentin më të shpejtë të mundshëm pas aterimit, në njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror në aerodromin e mbërritjes, nga çdo fluturim për të cilin një plan fluturimi është paraqitur që mbulon tërë fluturimin ose pjesën e mbetur të një fluturimi në aerodromin e destinacionit.

(1) Dorëzimi i një raporti të mbërritjes nuk kërkohet pas aterimit në një aerodrom ku shërbimet e trafikut ajror ofrohen me kusht që komunikimi radio ose sinjalet vizuale tregojnë se aterimi është observuar.

(b) Kur një plan fluturimi është paraqitur vetëm në lidhje me një pjesë të fluturimit, përveç pjesës tjetër të fluturimit për në destinacion, ai, kur kërkohet, do të mbyllet nga një raport i duhur në njësinë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

(c) Kur nuk ka njësi të shërbimit të trafikut ajror në aerodromin e mbërritjes ose në vendin e operimit, raporti i mbërritjes, kur kërkohet, do të bëhet sa më shpejt që të jetë e mundur pas zbarkimit dhe me mjetet më të shpejta në dispozicion të njësisë së shërbimeve më të afërt të trafikut ajror.

(d) Kur objektet e komunikimit në aerodromin e mbërritjes ose në vendin e operimit dihet se janë të papërshtatshme dhe aranzhimet alternative për trajtimin e raporteve të mbërritjes në tokë nuk janë në dispozicion, do të ndërmerret veprimi i mëposhtëm. Menjëherë para aterimit së avionit, nëse është e mundur, do të transmetojë në njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror, një mesazh të krahasueshëm me një raport mbërritjeje, kur kërkohet një raport i tillë. Normalisht, ky transmetim do të bëhet në stacionin aeronautik që shërben njësinë e shërbimeve të trafikut ajror përgjegjës për rajonin e informacionit të fluturimit në të cilin operohet avioni.

(e) Raportet e mbërritjes të bëra nga avionët përmbajnë elementet e mëposhtme të informacionit:

(1) identifikimi i avionit;

(2) aerodromi i nisjes ose vendi i operimit;

(3) aerodromi i destinacionit ose vendi i operimit (vetëm në rastin e një aterimi diferencial);

(4) aerodromi i mbërritjes ose vendi i operimit;

(5) koha e mbërritjes.

(c) Kur është përshkruar kështu nga autoriteti kompetent, fluturimet e VFR gjatë natës mund të lejohen në kushtet e mëposhtme:

(1) nëse largohet nga afërsia e një aerodromi, një plan fluturimi duhet të dorëzohet në përputhje me SERA.4001 (b)(6);

(2) fluturimet duhet të krijojnë dhe mirëmbajnë komunikimin radioaktiv të dyanshëm në kanalën e duhur të komunikimit ATS, kur është në dispozicion;

(3) dukshmëria dhe distanca nga VMC nga minimumi i reve siç përcaktohet në tabelën S5-1 do të zbatohet përveç se:

(i) tavani nuk duhet të jetë më i vogël se 450 m (1 500 ft);

(ii) Dispozitat e zvogëluara të dukshmërisë së fluturimit të specifikuar në Tabelën S5-1 (a) dhe (b) nuk do të zbatohen;

(iii) në klasat e hapësirës ajrore B, C, D, E, F dhe G, në dhe nën 900 m (3 000 ft) AMSL ose 300 m (1 000 ft) mbi tokë, cilado qoftë më e lartë, piloti do të mbajë shikueshmërinë e vazhdueshëm të sipërfaqes; dhe

(v) për zonën malore, dukshmëri më e lartë e VMC dhe distanca nga minimumi i reve mund të përcaktohet nga autoriteti kompetent;

(5) përveç kur është e nevojshme për ngritje ose aterim, ose përveç kur autorizohet posaçërisht nga autoriteti kompetent, një fluturim VFR gjatë natës do të fluturohet në një nivel që nuk është nën lartësinë minimale të fluturimit të vendosur nga Shteti, territori i të cilit është i tejmbushur, ose, kur nuk është vendosur

lartësi e tillë minimale e fluturimit:

(i) mbi terrene të larta ose në zona malore, në një nivel i cili është të paktën 600 m (2 000 ft) mbi pengesën më të lartë që ndodhet brenda 8 km nga pozicioni i parashikuar i avionit;

(ii) diku tjetër se sa përcaktohet në i), në një nivel i cili është të paktën 300 m (1 000 ft) mbi pengesën më të lartë të vendosur brenda 8 km nga pozicioni i vlerësuar i avionit.

(d) Fluturimet VFR nuk do të operohen:

(1) me shpejtësi transonike dhe supersonike përveç nëse autorizohet nga autoriteti kompetent;

(2) mbi NF 195. Përjashtimet nga kjo kërkesë janë si në vijim:

(i) është krijuar një rezervim i hapësirës ajrore, atëherë kur është praktike, nga Shtetet Anëtare, në të cilat mund të lejohen fluturimet VFR; ose

(ii) hapësira ajrore *deri në* dhe *duke përfshirë* nivelin e fluturimit 285, kur trafiku VFR në atë hapësirë ajrore është autorizuar nga njësia përgjegjëse ATS, në përputhje me procedurat e autorizimit të përcaktuara nga Shtetet Anëtare dhe botuar në botimin përkatës të informacionit aeronautik.

(e) Autorizimi për fluturimet VFR që të operojnë mbi NF 285 nuk do të jepet kur një minimum vertikal i ndarjes 300 m (1 000 ft) aplikohet mbi NF 290.

(f) Përveç kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveç me lejen nga autoriteti kompetent, një fluturim VFR nuk do të fluturohet:

(1) mbi zonat e ngjeshura të qyteteve, qytezave ose vendbanimeve ose mbi një asamble të hapur të personave në një lartësi më të vogël se 300 m (1 000 ft) mbi pengesën më të lartë brenda një rrezeje prej 600 m nga avioni;

(2) diku tjetër përveç siç përcaktohet në (1), në një lartësi më të vogël se 150 m (500 ft) mbi tokë ose ujë, ose 150 m (500 ft) mbi pengesën më të lartë brenda një rrezeje prej 150 m (500 ft) nga avioni.

(g) Me përjashtim të rasteve kur tregohet ndryshe në lejet e kontrollit të trafikut ajror ose të specifikuara nga autoriteti kompetent, fluturimet e VFR në fluturimin e nivelit të navigimit kur operohet mbi 900 m (3 000 ft) nga toka ose uji, ose një datum më e lartë siç përcaktohet nga autoriteti kompetent, të bëhet në një nivel navigimi të përshtatshëm për pistën siç përcaktohet në tabelën e niveleve të navigimit në Shtojcën 3.

(h) Fluturimet VFR duhet të jenë në përputhje me dispozitat e nenit 8:

(1) kur operohet brenda hapësirës ajrore të Klasave B, C dhe D;

(2) kur formojnë pjesë të trafikut të aerodromit në aerodromet e kontrolluar; ose

(3) kur operohen si fluturime speciale VFR.

(i) Një fluturim VFR që vepron brenda zonave ose në zonat ose përgjatë linjave të përcaktuara nga autoriteti kompetent, në përputhje me SERA.4001 (b) (3) ose (4), do të ruajë vëzhgimin e vazhdueshëm të komunikimit zanor tokë-ajër në kanalën e duhur të komunikimit, dhe të raportojë pozicionin e tij sipas nevojës për njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që ofrojnë shërbimin e informacionit të fluturimit.

(j) Një avion që operon në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit i cili dëshiron të ndryshojë në përputhje me rregullat e fluturimit të instrumentit:

(1) nëse është paraqitur një plan fluturimi, komunikoni ndryshimet e nevojshme për t'u realizuar në planin aktual të fluturimit; ose

(2) siç kërkohet nga SERA.4001 (b), dorëzoni një plan fluturimi në njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror sa më shpejt që të jetë e mundur dhe të merrni konfirmimin para se të procedoni IFR kur jeni në hapësirën ajrore të kontrolluar.

SEKSIONI 5

Kushtet vizuale meteorologjike, rregullat vizuale të fluturimit, rregullat speciale të VFR dhe rregullat e fluturimit me anë të instrumenteve SERA.5001 Dukshmëria dhe distanca nga VMC nga minimumi i reve

Dukshmëria e VMC dhe distanca nga minimumi i reve përfshihen në Tabelën S5-1.

Tabela S5-1.*			
Brezi i lartësisë	Klasa e hapësirës ajrore	Dukshmëria e fluturimit	Largësia nga retë
Në dhe mbi 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**), B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalisht dhe 300 m (1 000 ft) vertikalisht
Nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL dhe mbi 900 m (3 000 ft) AMSL, ose mbi 300 m (1 000 ft) mbi tokë, cilado që është më e larta	A (**), B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalisht dhe 300 m (1 000 ft) vertikalisht
Në dhe nën 900 m (3 000 ft) AMSL, ose 300 m (1 000 ft) mbi tokë, cilado që është më e larta	A (**), B C D E	5 km	1 500 m horizontalisht dhe 300 m (1 000 ft) vertikalisht
	F G	5 km (***)	Pa re dhe me sipërfaqe në pamje
<p>(*)Kur lartësia e tranzicionit është më e ulët se 3 050 m (10 000 ft) AMSL, NF 100 do të përdoret në vend të 10 000 ft.</p> <p>(**)Minimalet VMC në hapësirën ajrore të Klasës A përfshihen për udhëzime për pilotët dhe nuk nënkupton pranimin e fluturimeve VFR në hapësirën ajrore të Klasës A.</p> <p>(***)Kur është përshkruar kështu nga autoriteti kompetent:</p> <p>(a) dukshmëria e fluturimit duhet të zvogëlohet në jo më pak se 1 500 m mund të lejohet për fluturimet që operojnë: (1) me shpejtësi 140 kts SNK ose më pak për të dhënë mundësi të përshtatshme për të vëzhguar trafikun tjetër ose pengesat në kohë për të shmangur përplasjen; ose (2) në rrethana në të cilat probabiliteti i takimeve me trafik tjetër normalisht do të ishte i ulët, p.sh. në zonat me trafik me vëllim të ulët dhe për punë ajrore në nivele të ulëta;</p> <p>(b) helikopterët mund të lejohen të operojnë në më pak se 1 500 m, por jo më pak se 800 m dukshmëri</p>			

fluturimi, nëse manovrohen me një shpejtësi që do t'i japë mundësinë e duhur për të vëzhguar trafikun tjetër ose ndonjë pengesë në kohë për të shmangur përplasjen.

SERA.5005 Rregullat vizuale të fluturimit

(a) Përveç kur vepron si fluturim special VFR, fluturimet VFR do të kryhen në mënyrë që avioni të fluturohet në kushte të dukshmërisë dhe distancës nga retë të barabartë ose më të madhe se ato të specifikuara në Tabelën S5-1.

(b) Me përjashtim të rastit kur një konfirmim i veçantë VFR është marrë nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror, fluturimet VFR nuk duhet të zbriten ose zbarkojnë në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose të hyjnë në zonën e trafikut të aerodromit ose qarkun e trafikut aerodrom kur kushtet e raportuara meteorologjike në atë aerodrom janë poshtë minimaleve vijuese:

(1) lartësia më e madhe është më pak se 450 m (1 500 ft); ose

(2) dukshmëria e tokës është më pak se 5 km.

(c) Kur është përshkruar kështu nga autoriteti kompetent, fluturimet e VFR natën mund të lejohen në kushtet e mëposhtme:

(1) nëse largohet nga afërsia e një aerodromi, një plan fluturimi duhet të dorëzohet në përputhje me SERA.4001 (b) (6);

(2) fluturimet duhet të krijojnë dhe mirëmbajnë komunikimin radioaktiv të dyanshëm në kanalën e duhur të komunikimit ATS, kur është në dispozicion;

(3) Dukshmëria dhe distanca nga VMC nga minimumi i reve siç përcaktohet në tabelën S5-1 do të zbatohet vetëm kur:

(i) lartësia më e madhe nuk duhet të jetë më e vogël se 450 m (1 500 ft);

(ii) Dispozitat e zvogëluara të dukshmërisë së fluturimit të specifikuara në Tabelën S5-1 (a) dhe (b) nuk do të zbatohen;

(iii) në klasat e hapësirës ajrore B, C, D, E, F dhe G, në dhe nën 900 m (3 000 ft) AMSL ose 300 m (1 000 ft) mbi tokë, cilado qoftë më e lartë, piloti do të mbajë dukshmërinë e vazhdueshme të sipërfaqes; dhe

(v) për zonën malore, dukshmëria më e lartë VMC dhe distanca nga minimumi i reve mund të përcaktohet nga autoriteti kompetent;

(5) përveç kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveç kur autorizohet posaçërisht nga autoriteti kompetent, një fluturim VFR natën do të fluturohet në një nivel që nuk është nën lartësinë minimale të fluturimit të vendosur nga Shteti, territori i të cilit është i tejmbushur, ose, kur nuk është vendosur lartësi e tillë minimale e fluturimit:

(i) mbi terrene të larta ose në zona malore, në një nivel i cili është të paktën 600 m (2 000 ft) mbi pengesën më të lartë që ndodhet brenda 8 km nga pozicioni i parashikuar i avionit;

(ii) diku tjetër se sa përcaktohet në i), në një nivel i cili është të paktën 300 m (1 000 ft) mbi pengesën më të lartë të vendosur brenda 8 km nga pozicioni i vlerësuar i avionit.

(d) Fluturimet VFR nuk do të operohen atëherë kur:

(1) me shpejtësi transonike dhe supersonike përveç nëse autorizohet nga autoriteti kompetent;

(2) mbi NF 195. Përjashtime nga kjo kërkesë janë këto:

(i) është krijuar një rezervim i hapësirës ajrore, atëherë kur është praktike, nga Shtetet Anëtare, në të cilat mund të lejohen fluturimet VFR; ose

(ii) hapësira ajrore deri dhe përfshirë nivelin e fluturimit 285, kur trafiku VFR në atë hapësirë ajrore është autorizuar nga njësia përgjegjëse ATS, në përputhje me procedurat e autorizimit të përcaktuara nga Shtetet Anëtare dhe publikuar në botimin përkatës të informacionit aeronautik.

(e) Autorizimi për fluturimet VFR për të operuar mbi NF 285 nuk do të jepet kur një minimum i ndarjes vertikale prej 300 m (1 000 ft) aplikohet mbi NF 290.

(f) Përveç kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveç me lejen nga autoriteti kompetent, një fluturim VFR nuk do të fluturohet:

(1) mbi zonat e ngjeshura të qyteteve, qytezave ose vendbanimeve ose mbi një asamble të hapur të personave në një lartësi më të vogël se 300 m (1 000 ft) mbi pengesën më të lartë brenda një rrezeje prej 600 m nga avioni;

(2) diku tjetër përveç siç përcaktohet në (1), në një lartësi më të vogël se 150 m (500 ft) mbi tokë ose ujë, ose 150 m (500 ft) mbi pengesën më të lartë brenda një rrezeje prej 150 m (500 ft) nga avioni .

(g) Me përjashtim të rasteve kur tregohet ndryshe në lejet e kontrollit të trafikut ajror ose të specifikuara nga autoriteti kompetent, fluturimet e VFR në fluturimin e nivelit të navigimit kur operohet mbi 900 m (3 000 ft) nga toka ose uji, ose një datum më të lartë siç përcaktohet nga autoriteti kompetent, të bëhet në një nivel navigimi të përshtatshëm për pistën siç përcaktohet në tabelën e niveleve të navigimit në Shtojcën 3.

(h) Fluturimet VFR duhet të jenë në përputhje me dispozitat e nenit 8:

(1) kur operohet brenda hapësirës ajrore të Klasave B, C dhe D;

(2) kur formojnë pjesë të trafikut të aerodromit në aerodromet e kontrolluar; ose

(3) kur operohen si fluturime speciale VFR.

(i) Një fluturim VFR që vepron në zona ose brenda zonave ose përgjatë linjave të përcaktuara nga autoriteti kompetent, në përputhje me SERA.4001 (b) (3) ose (4), do të ruajë vëzhgimin e vazhdueshëm të komunikimit zanor ajër-tokë në kanalën e duhur të komunikimit, dhe të raportojë pozicionin e tij sipas nevojës për njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që ofrojnë shërbimin e informacionit të fluturimit.

(j) Një aeroplan i operuar në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit i cili dëshiron të ndryshojë në përputhje me rregullat e fluturimit të instrumentit:

(1) nëse është paraqitur një plan fluturimi, komunikoni ndryshimet e nevojshme për t'u realizuar në planin aktual të fluturimit; ose

(2) siç kërkohet nga SERA.4001 (b), dorëzoni një plan fluturimi në njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror sa më shpejt që të jetë e mundur dhe të merrni një pastrim para se të procedoni IFR kur jeni në hapësirën ajrore të kontrolluar.

SERA.5010 VFR Speciale në zonat e kontrollit

Fluturime speciale VFR mund të autorizohen të operojnë brenda një zone kontrolli, duke iu nënshtuar një pastrimi KTA. Përveç kur lejohet nga autoriteti kompetent për helikopterët në raste të veçanta siç janë, por pa u kufizuar vetëm në, policia, mjekësia, operacionet e kërkimit dhe shpëtimit dhe fluturimet e zjarrfikësve, do të zbatohen kushtet e mëposhtme shtesë:

(a) fluturime të tilla speciale VFR mund të kryhen gjatë ditës vetëm nëse lejohet ndryshe nga autoriteti kompetent;

(b) nga piloti:

(1) pa re dhe me dukshmëri në sipërfaqe;

(2) dukshmëria e fluturimit nuk është më pak se 1 500 m ose, për helikopterët, jo më pak se 800 m;

(3) fluturojnë me një shpejtësi prej 140 kt SNK ose më pak për të dhënë mundësi të përshtatshme për të vëzhguar trafikun tjetër dhe çdo pengesë në kohë për të shmangur një përplasje; dhe

(c) një njësi e kontrollit të trafikut ajror nuk lëshon një leje të veçantë VFR për aeroplanët që të zbriten ose zbarkojnë në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose të hyjnë në zonën e trafikut të aerodromit ose qarkun e trafikut të aerodromit kur kushtet e raportuara meteorologjike në atë aerodrom janë nën minimumet e mëposhtme:

- (1) dukshmëria e tokës është më pak se 1 500 m ose, për helikopterët, më pak se 800 m;
- (2) lartësia më e madhe është më pak se 180 m (600 ft).

SERA.5015 Rregullat e fluturimit me anë të instrumenteve (SNRF) - Rregulla të zbatueshme për të gjitha fluturimet e IFR-së

(a) Pajisjet e aeroplanit

Avioni duhet të jetë i pajisur me instrumente të përshtatshme dhe me pajisje navigimi të përshtatshme për itinerarin që do të fluturohet dhe në përputhje me legjislacionin në fuqi të operacioneve ajrore.

(b) Nivele minimale

Me përjashtim kur është e nevojshme për ngritje ose ulje, ose përveç kur autorizohet posaçërisht nga autoriteti kompetent, një fluturim IFR do të fluturohet në një nivel që nuk është nën lartësinë minimale të fluturimit të vendosur nga Shteti, territori i të cilit është i tejmbushur, ose, kur jo lartësia e tillë minimale e fluturimit është vendosur:

- (1) mbi terrene të larta ose në zona malore, në një nivel i cili është të paktën 600 m (2 000 ft) mbi pengesën më të lartë që ndodhet brenda 8 km nga pozicioni i parashikuar i avionit;
- (2) diku tjetër se sa përcaktohet në (1), në një nivel i cili është të paktën 300 m (1 000 ft) mbi pengesën më të lartë të vendosur brenda 8 km nga pozicioni i vlerësuar i avionit.

(c) Ndryshimi nga fluturimi i IFR në fluturimin VFR

(1) Një avion që zgjedh të ndryshojë sjelljen e fluturimit të tij nga pajtueshmëria me rregullat e fluturimit të instrumentit në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit, duhet të njoftojë njësinë e duhur të shërbimit të trafikut ajror në mënyrë specifike që fluturimi i IFR-së është anuluar dhe të komunikojë në lidhje me ndryshimet që duhen bërë në planin aktual të fluturimit.

(2) Kur një aeroplan që vepron sipas rregullave të fluturimit të instrumentit është hedhur brenda ose has në kushte vizuale meteorologjike, ai nuk do të anulojë fluturimin e tij IFR përveç nëse parashikohet, dhe synohet, që fluturimi të vazhdojë për një periudhë të arsyeshme kohore në kushte vizuale të pandërprera meteorologjike.

(3) Ndryshimi nga fluturimi i IFR-së në fluturimin VFR do të jetë i pranueshëm vetëm kur një mesazh i iniciuar nga pilot-komanda që përmban shprehjen specifike 'CANCELLING MY IFR FLIGHT,' (ANULIMI I FLUTURIMIT TIM IFR) së bashku me ndryshimet, nëse ka, do të bëhen në planin aktual të fluturimit, është pranuar nga një njësi ATS. Asnjë ftesë për të ndryshuar nga fluturimi i IFR në fluturimin VFR nuk do të bëhet nga ATS drejtpërdrejt ose me interferencë.

SERA.5020 SNRF - Rregulla të zbatueshme për fluturimet e IFR brenda hapësirës ajrore të kontrolluar

(a) Fluturimet e IFR-së duhet të jenë në përputhje me dispozitat e nenit 8 kur ato operohen në hapësirën ajrore të kontrolluar.

(b) Një fluturim IFR që operon në navigimin e fluturimit në hapësirën ajrore të kontrolluar do të fluturohet në një nivel navigimi, ose, nëse autorizohet nga njësi ATS për të përdorur teknikat e ngjitjes së lundrimit, midis dy niveleve ose mbi një nivel, të zgjedhura nga tabela e niveleve të navigimit në Shtojcën 3, përveç që korrelacioni i niveleve për të ndjekur ato të përcaktuara në të nuk do të zbatohet kur tregohet ndryshe në lejet e kontrollit të trafikut ajror ose të specifikuar nga autoriteti kompetent në publikimet e informacionit aerotnautik.

SERA.5025 IFR — Rregullat e zbatueshme për fluturimet e IFR-së jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar

(a) Nivelet e navigimit

Një fluturim IFR që vepron në fluturimin e nivelit të navigimit jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar do të fluturohet në një nivel navigimi të përshtatshëm me gjurmën e tij siç përcaktohet në tabelën e niveleve të navigimit në Shtojcën 3, përveç kur specifikohet ndryshe nga autoriteti kompetent për fluturim në ose nën

900 m (3 000 ft) mbi nivelin e detit.

(b) Komunikimet

Një fluturim IFR që vepron jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar, por në zonë ose brenda zonave, ose përgjatë linjave, të përcaktuara nga autoriteti kompetent në përputhje me SERA.4001 (b) (3) ose (4) do të mbajë kujdestari komunikimi me zë tokë-ajër në kanalën e duhur të komunikimit dhe të krijojë komunikim të dyanshëm, sipas nevojës, me njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që ofron shërbimin e informacionit të fluturimit.

(c) Raportet e pozicionit

Një fluturim IFR që vepron jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar dhe kërkohet nga autoriteti kompetent të mbajë kujdestari komunikimi tokë-ajër në kanalën e duhur të komunikimit dhe të krijojë një komunikim të dyanshëm, sipas nevojës, me njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që ofron shërbimin e informacionit të fluturimit, do të raportojë pozicionin, siç përcaktohet në SERA.8025 për fluturime të kontrolluara.

SEKSIONI 6

Klasifikimi i hapësirave ajrore

SERA.6001 Klasifikimi i hapësirave ajrore

(a) Shtetet Anëtare do të përcaktojnë hapësirën ajrore në përputhje me klasifikimin e hapësirës ajrore në vijim dhe në përputhje me Shtojcën 4:

(1) *Klasa A.* Vetëm fluturimet IFR lejohen. Të gjitha fluturimet ofrohen me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror dhe janë të ndara nga njëra-tjetra. Komunikimet e vazhdueshme me zë tokë-ajër janë të nevojshme për të gjitha fluturimet. Të gjitha fluturimet do t'i nënshtrohen autorizimit nga ATC-ja.

(2) *Klasa B.* Fluturimet IFR dhe VFR janë të lejuara. Të gjitha fluturimet ofrohen me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror dhe janë të ndara nga njëra-tjetra. Komunikimet e vazhdueshme me zë tokë-ajër janë të nevojshme për të gjitha fluturimet. Të gjitha fluturimet do t'i nënshtrohen autorizimit nga ATC-ja.

(3) *Klasa C.* Fluturimet IFR dhe VFR janë të lejuara. Të gjitha fluturimet janë të pajisura me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror dhe fluturimet e IFR janë të ndara nga fluturimet e tjera të IFR dhe nga fluturimet VFR. Fluturimet VFR janë të ndara nga fluturimet e IFR dhe marrin informacionin e trafikut në lidhje me fluturimet e tjera VFR dhe këshilla për shmangien e trafikut sipas kërkesës. Komunikimet e vazhdueshme me zë tokë-ajër kërkohen për të gjitha fluturimet. Për fluturimet VFR një kufizim i shpejtësisë ajrore prej 250 kts të treguar nga shpejtësia ajrore (SNK) zbatohet nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL, përveç kur është aprovuar nga autoriteti kompetent për llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike ose sigurie, nuk mund ta mbajnë këtë shpejtësi. Të gjitha fluturimet do t'i nënshtrohen autorizimit nga KTA.

(4) *Klasa D.* Fluturimet IFR dhe VFR janë të lejuara dhe të gjitha fluturimet sigurohen me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror. Fluturimet e IFR ndahen nga fluturimet e tjera IFR, marrin informacionin e trafikut në lidhje me fluturimet VFR dhe këshillat për shmangien e trafikut sipas kërkesës. Fluturimet VFR marrin informacionin e trafikut në lidhje me të gjitha fluturimet e tjera dhe këshillat e shmangies së trafikut sipas kërkesës. Komunikimet e vazhdueshme me zë tokë-ajër kërkohen për të gjitha fluturimet dhe një kufizim i shpejtësisë prej 250 kt SNK zbatohet për të gjitha fluturimet nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL, përveç kur është aprovuar nga autoriteti kompetent për llojet e avionëve, të cilat për arsye teknike ose sigurie, nuk mund ta ruajnë këtë shpejtësi. Të gjitha fluturimet do t'i nënshtrohen autorizimit nga ATC.

(5) *Klasa E.* Fluturimet IFR dhe VFR janë të lejuara. Fluturimet IFR sigurohen me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror dhe janë të ndara nga fluturimet e tjera IFR. Të gjitha fluturimet marrin informacione për trafikun, për aq sa është praktike. Komunikimet e vazhdueshme me zë tokë-ajër janë të nevojshme për fluturimet IFR. Një kufizim i shpejtësisë prej 250 kts SNK zbatohet për të gjitha fluturimet nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL, përveç rasteve kur miratohet nga autoriteti kompetent për llojet e avionëve, i cili për arsye teknike ose sigurie nuk mund ta mbajë këtë shpejtësi. Të gjitha fluturimet SNRF do t'i nënshtrohen autorizimit nga KTA. Klasa E nuk do të përdoret për zonat e kontrollit.

(6) *Klasa F.* Fluturimet IFR dhe VFR janë të lejuara. Të gjitha fluturimet pjesëmarrëse të IFR marrin një shërbim këshillimor të trafikut ajror dhe të gjitha fluturimet marrin shërbim informacioni fluturimi nëse kërkohet. Kërkohen komunikime të vazhdueshme me zë tokë-ajër për fluturimet IFR që marrin pjesë në shërbimin këshillimor dhe të gjitha fluturimet e IFR-së do të jenë në gjendje të krijojnë komunikime me zë në tokë. Një kufizim i shpejtësisë prej 250 kts SNK zbatohet për të gjitha fluturimet nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL, përveç rasteve kur miratohet nga autoriteti kompetent për llojet e avionëve, i cili për arsye teknike ose sigurie nuk mund ta mbajë këtë shpejtësi. Autorizimi nga KTA nuk kërkohet.

(7) *Klasa G.* Fluturimet e IFR dhe VFR lejohen dhe marrin shërbim informacioni mbi fluturimin nëse kërkohet. Të gjitha fluturimet e IFR-së do të jenë në gjendje të krijojnë komunikime me zë në tokë. Një kufizim i shpejtësisë prej 250 kts SNK zbatohet për të gjitha fluturimet nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL, përveç rasteve kur miratohet nga autoriteti kompetent për llojet e avionëve, i cili për arsye teknike ose sigurie nuk mund ta mbajë këtë shpejtësi. Nuk kërkohet autorizimi nga KTA.

(8) Zbatimi i Klasës F do të konsiderohet si masë e përkohshme deri në kohën kur mund të zëvendësohet nga një klasifikim alternativ.

(b) Përcaktimi i klasifikimit të hapësirës ajrore do të jetë i përshtatshëm për nevojat e Shteteve Anëtare, përveç që të gjithë hapësira ajrore mbi NF 195 duhet të klasifikohet si hapësira ajrore e Klasës C.

SERA.6005 Kërkesat për komunikim dhe transponder SSR

(a) Zona e detyrueshme e radios (RMZ)

(1) Fluturimet VFR që operojnë në pjesë të fluturimeve të hapësirave ajrore të Klasave E, F ose G dhe fluturimet IFR që veprojnë në pjesë të hapësirave ajrore të Klasave F ose G të përcaktuara si zonë e detyrueshme radio (RMZ) nga autoriteti kompetent duhet të mbajnë vëzhgimin e vazhdueshëm të komunikimit me zë në tokë ajrore dhe të krijojnë dy -komunikimi, sipas nevojës, në kanalën e duhur të komunikimit, përveç nëse në përputhje me dispozitat alternative të përcaktuara për atë hapësirë ajrore të veçantë nga OSHNA-ja.

(2) Para hyrjes në një zonë të detyrueshme të radios, thirrja fillestare që përmban përcaktimin e stacionit që thirret, shenjën e thirrjes, llojin e avionit, pozicionin, nivelin, qëllimet e fluturimit dhe informacione të tjera të përcaktuara nga autoriteti kompetent, bëhen nga pilotët. në kanalën e duhur të komunikimit.

(b) Zona e detyrueshme e transponderit (TMZ)

(1) Të gjitha fluturimet që operojnë në hapësirën ajrore të caktuar nga autoriteti kompetent si zonë e detyrueshme e transponderit (TMZ) duhet të mbajnë dhe të përdorin transmisionuesit SSR të aftë për të punuar në Modat A dhe C ose në Mode S, përveç nëse në përputhje me dispozitat alternative të përcaktuara për atë hapësirë të veçantë ajrore nga ANSP.

(c) Hapësirat ajrore të përcaktuara si zonë e detyrueshme për radio dhe/ose zona e detyrueshme e transponderit do të shpallen siç duhet në botimet e informacionit aeronautik.

SEKSIONI 7

Shërbimet e trafikut ajror

SERA.7001 Të përgjithshme - Objektivat e shërbimeve të trafikut ajror

Objektivat e shërbimeve të trafikut ajror do të jenë:

(a) parandalimi i përplasjeve ndërmjet avionëve;

(b) parandalimin e përplasjeve ndërmjet avionëve në zonën e manovrimit dhe pengesave në atë zonë;

(c) mundësia dhe mbajtja e rrjedhës së rregullt të trafikut ajror;

- (d) ofrimi i këshillave dhe informatave të dobishme për sjelljen e sigurt dhe efikase të fluturimeve;
- (e) njoftimi i organizatave të duhura në lidhje me avionët që kanë nevojë për ndihmë kërkimi dhe shpëtimi, dhe të ndihmuarit e organizatave të tilla sipas kërkesës.

SERA.7002 Informatat mbi rrezikun e përplasjes kur jepen ATS bazuar në mbikëqyrje

(a) Kur një fluturim i kontrolluar i identifikuar vërehet se është në një rrugë konfliktuale me një avion të panjohur, që konsiderohet se përbën një rrezik përplasjeje, piloti i fluturimit të kontrolluar, kur është e mundur:

- (1) të informohet për avionin e panjohur, dhe nëse piloti e kërkon, ose nëse situata e garanton sipas mendimit të kontrolluesit, të sugjerohet shmangia e veprimit; dhe
- (2) të njoftohet kur konflikti nuk ekziston më.

SERA.7005 Koordinimi ndërmjet operatorit të avionit dhe shërbimeve të trafikut ajror

(a) Njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, gjatë përmbushjes së objektivave të tyre, do të kenë kujdes të duhur për kërkesat e operatorëve të avionëve, si pasojë e detyrimeve të tyre siç përcaktohet në legjislacionin përkatës të Bashkimit Evropian për Operacionet Ajrore, dhe nëse kërkohet nga operatorët e avionëve, do të vënë në dispozicion për ata ose përfaqësuesit e tyre të caktuar informacione të tilla që mund të jenë në dispozicion për t'u mundësuar atyre ose përfaqësuesve të tyre të caktuar të kryejnë përgjegjësitë e tyre.

(b) Kur kërkohet një gjë e tillë nga një operator i avionit, mesazhet (përfshirë raportet e pozicionit) të marra nga njësitë e shërbimit të trafikut ajror dhe që kanë të bëjnë me funksionimin e avionit për të cilin shërbimi i kontrollit operacional ofrohet nga ai operator i aeroplanit, aq sa është e mundur, do të vihen në dispozicion menjëherë tek operatori i avionit ose një përfaqësuesi i caktuar në përputhje me procedurat e dakorduara në vend.

SEKSIONI 8

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror

SERA.8001 Aplikimi

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror do të ofrohet:

- (a) për të gjitha fluturimet IFR në hapësirat ajrore Klasat A, B, C, D dhe E;
- (b) për të gjitha fluturimet VFR në hapësirat ajrore Klasat B, C dhe D;
- (c) për të gjitha fluturimet speciale VFR;
- (d) në të gjithë trafikun e aerodromit në aerodromet e kontrolluar.

SERA.8005 Funksionimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror

(a) Për të ofruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror, një njësi e kontrollit të trafikut ajror duhet:

- (1) të pajiset me informacion mbi lëvizjen e parashikuar të secilit avion, ose ndryshimet prej tij, dhe me informacionin aktual për progresin aktual të secilit avion;
- (2) të përcaktojë nga informacionet e marra pozicionet relative të avionëve të njohur me njëri-tjetrin;
- (3) të lëshojë lejet dhe informatat me qëllim parandalimin e përplasjes ndërmjet avionëve nën kontrollin e saj dhe përshpejtimin dhe mbajtjen e qarkullimit të rregullt të trafikut;
- (4) të koordinojë lejet e nevojshme sipas njësive të tjera:
 - (i) sa herë që një aeroplan mund të bie ndesh me trafikun që operohet nën kontrollin e njësive të tjera;

(ii) para transferimit të kontrollit të një avioni në njësi të tilla të tjera.

(b) Lejet e lëshuara nga njësitë e kontrollit të trafikut ajror sigurojnë ndarje:

(1) ndërmjet të gjitha fluturimeve në hapësirat ajrore Klasat A dhe B;

(2) ndërmjet fluturimeve IFR në hapësirat ajrore Klasat C, D dhe E;

(3) midis fluturimeve IFR dhe fluturimeve VFR në hapësirën ajrore Klasa C;

(4) ndërmjet fluturimeve IFR dhe fluturimeve speciale VFR;

(5) ndërmjet fluturimeve speciale VFR përveç nëse përcaktohet ndryshe nga autoriteti kompetent;

me përjashtim të kësaj, kur kërkohet nga piloti i një avioni dhe është pajtuar nga piloti i aeroplanit tjetër dhe nëse është përshkruar kështu nga autoriteti kompetent për rastet e listuara nën b) më lart në Klasat e hapësirës ajrore D dhe E, një fluturim mund të autorizohet duke iu nënshtruar mbajtja e ndarjes vetanake në lidhje me një pjesë specifike të fluturimit nën 3 050 m (10 000 ft) gjatë ngritjes ose aterrimit, gjatë ditës në kushte meteorologjike vizuale.

(c) Me përjashtim të rasteve kur mund të aplikohet një ulje në minimumin e ndarjes në afërsi të aerodromeve, ndarja nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror do të merret nga të paktën një nga këto:

(1) ndarje vertikale, e marrë me caktimin e niveleve të ndryshme të zgjedhura nga tabela e niveleve të navigimit në Shtojcën 3 të Shtojcës së kësaj rregulloreje, përveç që korrelacioni i niveleve për të ndjekur siç përshkruhet në të nuk do të zbatohet kur tregohet ndryshe në publikimet përkatëse të informacionit aeronautik ose lejet e kontrollit të trafikut ajror. Minimumi vertikal i ndarjes do të jetë një nominal 300 m (1 000 ft) deri dhe duke përfshirë NF 410 dhe 600 m nominal (2 000 ft) mbi këtë nivel;

(2) ndarje horizontale, e marrë duke siguruar:

(i) ndarje gjatësore, duke mbajtur një interval midis avionëve që veprojnë përgjatë të njëjtave, gjurmët konvergjente ose reciproke, të shprehura në kohë ose distancë; ose

(ii) ndarje anësore, duke mbajtur avionë në linja të ndryshme ose në zona të ndryshme gjeografike.

SERA.8010 Minimalet e ndarjes

(a) Përzgjedhja e minimeve të ndarjes për aplikim brenda një pjese të caktuar të hapësirës ajrore bëhet nga OSHNA përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror dhe miratohet nga autoriteti kompetent përkatës.

(b) Për trafikun që do të kalojë nga njëra në tjetrën të hapësirave ajrore fqinje dhe për rrugët që janë më afër kufirit të përbashkët të hapësirave ajrore fqinje sesa minimalet e ndarjes të zbatueshme në rrethana, zgjedhja e minimeve të ndarjes do të bëhet në konsultim ndërmjet OSHNA-ve përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore fqinje.

(c) Për detajet e minimumit të përzgjedhur të ndarjes dhe fushave të tyre të aplikimit do të njoftohen:

(1) për njësitë e shërbimeve të trafikut ajror në fjalë; dhe

(2) për pilotët dhe operatorët e avionëve përmes publikimeve të informacionit aeronautik, ku ndarja bazohet në përdorimin nga aeroplanët e ndihmave të specifikuara të navigimit ose teknikave të specifikuara të navigimit.

SERA.8012 Zbatimi i ndarjes së turbullirave të zgjimit

(a) Minimalet e ndarjes së turbulencave të zgjuara në avion në fazat e afrimit dhe të nisjes së fluturimit në rrethanat e mëposhtme:

(1) një avion po vepron drejtpërdrejt pas një avioni tjetër në të njëjtën lartësi ose më pak se 300 m (1 000 ft) nën të; ose

(2) të dy avionët përdorin të njëjtën pistë ose pistë paralele të ndara me më pak se 760 m (2 500 ft); ose

(3) një avion po kalon pas një avioni tjetër në të njëjtën lartësi ose më pak se 300 m (1 000 ft) poshtë tij.

SERA.8015 Autorizimet e kontrollit të trafikut ajror

(a) Autorizimet e kontrollit të trafikut ajror bazohen vetëm në kërkesat e mëposhtme për ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror:

(1) Autorizimet do të jepen vetëm për përshpejtimin dhe ndarjen e trafikut ajror dhe bazohen në kushtet e njohura të trafikut që ndikojnë në sigurinë në funksionimin e avionëve. Kushtet e tilla të trafikut përfshijnë jo vetëm avionët në ajër dhe zonën e manovrimit mbi të cilën ushtrohet kontrolli, por edhe çdo trafik automjetesh ose pengesa të tjera që nuk janë instaluar përgjithmonë në zonën e manovrimit në përdorim.

(2) Njësitë e KTA-së lëshojnë autorizime të tilla KTA sipas nevojës për të parandaluar përplasjet, për të përshpejtuar dhe mirëmbajtur një qarkullim të rregullt të trafikut ajror.

(3) Autorizimet KTA lëshohen mjaft herët për të siguruar që ato transmetohen në avion në kohën e mjaftueshme që ai të pajtohet me to (b) Operacioni që i nënshtrohet autorizimit

(1) Një autorizim i kontrollit të trafikut ajror do të merret para se të operohet me një fluturim të kontrolluar, ose një pjesë të fluturimit si një fluturim i kontrolluar. Një autorizim i tillë do të kërket përmes paraqitjes së një plani fluturimi në një njësi të kontrollit të trafikut ajror.

(2) Komanda e pilotit të një avioni duhet të informojë KTA nëse një kontroll i trafikut ajror nuk është i kënaqshëm. Në raste të tilla, KTA do të lëshojë një autorizim të ndryshuar, nëse është e mundur.

(3) Kurdoherë që një avion ka kërkuar një pastrim që përfshin prioritet, një raport që shpjegon domosdoshmërinë për një prioritet të tillë duhet të dorëzohet, nëse kërkohet nga njësi përkatese e kontrollit të trafikut ajror.

(4) *Ri-autorizimi potencial i fluturimit.* Nëse, para nisjes, parashikohet që, në varësi të qëndrueshmërisë së karburantit dhe i nënshtrohet autorizimit gjatë fluturimit, mund të merret një vendim për të vazhduar në një aerodrom të destinuar të rishikuar, njësitë e duhura të kontrollit të trafikut ajror njoftohen kështu me futjen në plani i informacionit të fluturimit në lidhje me rrugën e rishikuar (kur dihet) dhe destinacionin e rishikuar.

(5) Një avion i operuar në një aerodrom të kontrolluar nuk duhet të parkoj në zonën e manovrimit pa pastrim nga kulla e kontrollit të aerodromit dhe duhet të respektojë çdo udhëzim të dhënë nga ajo njësi.

(c) Leje për fluturim transonik

(1) Largimi i kontrollit të trafikut ajror në lidhje me fazën e përshpejtitimit transonik të një fluturimi supersonik do të shtrihet së paku deri në fund të asaj faze.

(2) Autorizimi i kontrollit të trafikut ajror në lidhje me ngadalësimin dhe zbritjen e një avioni nga navigimi supersonik në fluturimin subsonik do të kërkojë të sigurojë zbritjen e pandërprerë të paktën gjatë fazës transonike.

(d) Përmbajtja e autorizimeve

Një autorizim i kontrollit të trafikut ajror do të tregojë:

(1) identifikimin e avionit siç tregohet në planin e fluturimit;

(2) kufirin i autorizimit;

(3) linjën e fluturimit, ...

(i) linja e fluturimit do të detajohet në secilin autorizim kur vlerësohet e nevojshme; dhe

(ii) fraza "e autorizuar përmes linjës së planifikuar të fluturimit" nuk do të përdoret kur jepet një ri-autorizim;

(4) nivelin(et) e fluturimit për të gjithë itinerarin ose një pjesë të tij dhe ndryshimet e niveleve nëse kërkohet;

(5) çdo udhëzim ose informacion i nevojshëm për çështje të tjera të tilla si manovrat e afrimit ose të nisjes, komunikimet dhe koha e skadimit të autorizimit.

(e) Leximi i autorizimeve dhe informacionit që lidhet me sigurinë

(1) Ekuipazhi i fluturimit do t'i lexojë pjesët që lidhen me sigurinë e kontrolluesit të trafikut ajror të autorizimeve KTA dhe udhëzimeve që transmetohen me

zë. Artikujt e mëposhtëm gjithmonë lexohen:

- (i) Autorizimet e linjës nga KTA ;
 - (ii) autorizimet dhe udhëzimet për hyrje, aterrim, ngritje, qëndrim jashtë linjës së pritjes, kalim, parkim dhe rulim prapa në çdo pistë; dhe
 - (iii) pista në përdorim, cilësimet e altimetrit, kodet SSR, kanalet e komunikimit të caktuara rishtazi, udhëzimet e nivelit, udhëzimet për drejtimin dhe shpejtësinë; dhe
 - (iv) nivelet e tranzicionit, qoftë të lëshuara nga kontrolluesi ose të përfshira në transmetimet ATIS.
- (2) Autorizimet ose udhëzimet e tjera, duke përfshirë autorizimin në bazë të kushteve dhe udhëzimet për parking, do të lexohen përsëri ose do të njihen në atë mënyrë që të tregojnë qartë se ato janë kuptuar dhe do të respektohen.
- (3) Kontrolluesi do të dëgjojë kthimin e leximit për të konstatuar se autorizimi ose udhëzimi është pranuar saktë nga ekuipazhi i fluturimit dhe do të ndërmarrë veprime të menjëhershme për të korrigjuar çdo mospërputhje të zbuluar nga leximi..
- (4) Leximi i zërit për mesazhet CPDLC nuk do të kërkohet, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga OSHNA.
- (ea) Ndryshimet në autorizim në lidhje me linjën ose nivelin
- (1) Kur lëshoni një leje që mbulon një ndryshim të kërkuar në linjë ose në nivel, natyra e saktë e ndryshimit do të përfshihet në autorizim.
 - (2) Kur kushtet e trafikut nuk do të lejojnë autorizimin e një ndryshimi të kërkuar, do të përdoret fjala "UNABLE" (e pamundshme). Kur garantohet nga rrethanat, do të ofrohet një linjë alternative ose një nivel tjetër alternativ.
- (eb) Autorizimi në lidhje me lartësinë
- (1) Për fluturimet në zonat ku është vendosur një lartësi tranzicioni, pozicioni vertikal i avionit, përveç siç parashikohet në (5) më poshtë, shprehet në drejtim të lartësive në ose nën lartësinë e tranzicionit dhe për sa i përket niveleve të fluturimit në ose më lart nivelin e tranzicionit. Ndërsa kaloni nëpër shtresën e tranzicionit, pozicioni vertikal do të shprehet në aspektin e niveleve të fluturimit kur jeni duke e rritur lartësinë dhe për sa i përket lartësive kur jeni duke e ulur lartësinë.
 - (2) Ekuipazhi i fluturimit do të pajiset me nivelin e tranzicionit në kohën e duhur përpara se ta arrijë atë gjatë uljes së lartësisë.
 - (3) Një cilësim lartësie QNH përfshihet në uljen e lartësisë kur autorizohet së pari në një lartësi nën nivelin e tranzicionit, në vlerësimet e afrimit ose autorizimet për të hyrë në qarkullimin e trafikut, dhe në autorizimet për parkim për avionët që nisen, përveç kur dihet që avioni tashmë ka marrë informacionin në një transmetim të drejtuar.
 - (4) Një vendosje për lartësi QFE do t'i sigurohet avionëve në kërkesë ose në baza të rregullta në përputhje me rregullimet lokale.
 - (5) Kur një avion të cilit iu është dhënë leje për të aterruar është duke përfunduar qasjen e tij duke përdorur presionin atmosferik në lartësinë e aerodromit (QFE), pozicioni vertikal i avionit shprehet në aspektin e lartësisë mbi lartësinë e aerodromit gjatë asaj pjese të fluturimit të tij për të cilin mund të QFE të përdoret, përveç që do të shprehet në lidhje me lartësinë mbi lartësinë e pragut të pistës:
 - (i) për pistat me instrumente, nëse pragu është 2 m (7 ft) ose më shumë nën lartësinë e aerodromit; dhe
 - (ii) për pistat e afrimit preciz.
- (ec) Autorizimet e kushtëzuara
- Frazat e kushtëzuara, të tilla si "mbrapa avionit në aterrim" ose "pas aeroplanit në ngritje", nuk do të përdoren për lëvizje që prekin pistën aktive, përveç kur avionët ose automjetet në fjalë shihen nga kontrolluesi dhe piloti i duhur. Avioni ose automjeti që shkakton gjendjen në autorizimin e lëshuar do të jetë avioni/automjeti i parë që kalon përpara avionit tjetër në fjalë. Në të gjitha rastet, një autorizim i kushtëzuar jepet në rendin e mëposhtëm dhe përbëhet nga:
- (1) shenja e thirrjes;

- (2) kushti;
- (3) Autorizimi; dhe
- (4) një përsëritje e shkurtër e kushtit.
- (f) Koordinimi i autorizimeve

Miratimi i kontrollit të trafikut ajror koordinohet ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror për të mbuluar tërë linjën e një avioni ose një pjesë të caktuar të tyre siç përshkruhet në dispozitat (2) deri (6).

(2) Avioni merr miratim për të gjithë linjën deri tek aerodromi i uljes së parë të planifikuar:

- (i) nëse ka qenë e mundur, para nisjes, të koordinohet miratimi ndërmjet të gjitha njësive nën kontrollin e të cilave do të vijë avioni; ose
- (ii) kur ekziston siguri e arsyeshme që koordinimi paraprak do të bëhet midis atyre njësive nën kontrollin e të cilave do të vijë më pas avioni.

(3) Nëse nuk është arritur ose nuk është parashikuar koordinimi si në (2), avioni duhet të miratohet vetëm deri në atë pikë ku koordinimi sigurohet në mënyrë të arsyeshme; para arritjes së një pike të tillë, ose në atë pikë, avioni merr miratimin e mëtejshëm, duke mbajtur udhëzimet që lëshohen sipas rastit.

(4) Kur përshkruhet nga njësia ATS, avioni kontakton një njësi të kontrollit të trafikut ajror downstream, me qëllim të marrjes së miratimit downstream para transferimit të pikës së kontrollit.

(i) Avioni ruan komunikimin e nevojshëm të dyanshëm me njësinë aktuale të kontrollit të trafikut ajror, ndërsa merr miratimin për rrjedhën e poshtme.

(ii) Miratimi i lëshuar si miratim i rrjedhës së poshtme është qartë i identifikueshëm si i tillë për pilotin.

(iii) Përveçse nëse nuk koordinohen, miratimet për rrjedhën e poshtme nuk ndikojnë në profilin origjinal të fluturimit të avionit në ndonjë hapësirë ajrore, përveç asaj të njësive të kontrollit të trafikut ajror përgjegjëse për dhënien e miratimit për rrjedhën e poshtme.

(5) Nëse avioni synon të niset nga një aerodrom brenda një zone kontrolli për të hyrë në një zonë tjetër kontrolli brenda një periudhe prej tridhjetë minutash, ose një periudhë tjetër specifike kohore siç është rënë dakord ndërmjet qendrave të kontrollit të zonës në fjalë, koordinimi me qendrën vijuese të kontrollit të zonës kryhet para lëshimit të miratimit të nisjes.

(6) Nëse avioni synon të lërë një zonë kontrolli për fluturim jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar, dhe më pas do të ri-hyjë përsëri në të njëjtën ose një zonë tjetër kontrolli, mund të lëshohet miratimi nga pika e nisjes për në aerodromin e uljes së parë të planifikuar. Miratimi ose rishikimi i tillë zbatohen vetëm për ato pjesë të fluturimit, të kryer brenda hapësirës ajrore të kontrolluar.

SERA.8020 Respektimi i planit të fluturimit

(a) Me përjashtim të rasteve të parapara në pikat (b) dhe (d) avioni duhet t'i përmbahet planit aktual të fluturimit ose pjesës në fuqi të një plani aktual të fluturimit të dorëzuar për një fluturim të kontrolluar, përveç nëse është bërë kërkesë për një ndryshim dhe është marrë miratimi nga njësia e përshtatshme e kontrollit të trafikut ajror, ose nëse nuk krijohet një situatë emergjente që kërkon veprime të menjëhershme nga avioni, në atë rast sa më shpejt që të lejojnë rrethanat, pasi të ushtrohet një autoritet i tillë emergjent, njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror njoftohet për veprimet e marra dhe që ky veprim është ndërmarrë nën autoritetin e emergjencës.

(1) Përveç nëse autorizohet ndryshe nga autoriteti kompetent, ose drejtohet nga njësia përkatëse e kontrollit të trafikut ajror, fluturimet e kontrolluara, aq sa është e mundur:

(i) nëse në një linjë të caktuar të ATS, operojnë përgjatë vijës qendrore të përcaktuar të asaj linje; ose

(ii) nëse në ndonjë linjë tjetër, operojnë drejtpërdrejt midis objekteve të navigimit dhe/ose pikave që përcaktojnë atë linjë.

(2) Përveç nëse autorizohet ndryshe nga autoriteti kompetent, ose udhëzohet nga njësia përkatëse e kontrollit të trafikut ajror, një avion që vepron përgjatë një segmenti të rrugës ATS të përcaktuar duke iu referuar brezit të radio frekuencave të larta shumëdrejtimëshe ndryshon për udhëzimet e tij kryesore të navigimit

nga objekti që qëndron pas avionit në atë përpara tij, ose sa më afër të jetë e mundur nga pikëpamja operative, në pikën e ndërrimit, nëse caktohet.

(3) Devijimi nga kërkesat në pikën (1) i njoftohet njësisë përkatëse ATS.

(b) *Ndryshimet e paqëllimshme*. Në rast se një fluturim i kontrolluar devijon pa dashje nga plani i tij aktual i fluturimit, ndërmerren veprimet e mëposhtme:

(1) Devijimi nga pista: nëse avioni është jashtë pistës, menjëherë merren masa për të rregulluar drejtimin e avionit për të rigjetur pistën sa më shpejt që të jetë e mundur.

(2) Ndryshim në shpejtësinë e vërtetë ajrore: nëse mesatarja e vërtetë e shpejtësisë ajrore në nivelin e udhëtimit ndërmjet pikave të raportimit ndryshon ose pritet të ndryshojë me plus ose minus 5 për qind të shpejtësisë së vërtetë të fluturimit, nga ajo e dhënë në planin e fluturimit, për këtë informohet njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

(4) Për më tepër, kur ekziston një marrëveshje ADS-C, njësia e shërbimeve të trafikut ajror informohet automatikisht përmes lidhjes së të dhënave sa herë që ndodhin ndryshime përtej vlerave të pragut të përcaktuara me kontratën e ngjarjeve ADS-C.

(c) *Ndryshime të qëllimshme*. Kërkesat për ndryshime të planit të fluturimit përfshijnë informacionin siç tregohet më poshtë:

(1) Ndryshimi i nivelit të udhëtimit: identifikimi i avionëve; kërkohet niveli i ri i udhëtimit dhe shpejtësia e udhëtimit në këtë nivel, vlerësimet e rishikuara të kohës (kur aplikohen) në kufijtë e rajonit pasues të informacionit për fluturimin.

(2) Ndryshimi i linjës:

(i) *Destinacioni i pandryshuar*: identifikimi i avionit; rregullat e fluturimit; përshkrimi i linjës së re të fluturimit, duke përfshirë të dhënat e planit të fluturimit, duke filluar me pozicionin nga i cili do të fillojë ndryshimi i linjës; vlerësimet e rishikuara të kohës; çdo informacion tjetër i rëndësishëm.

(ii) *Destinacioni i ndryshuar*: identifikimi i avionit; rregullat e fluturimit; përshkrimi i linjës së rishikuar të fluturimit drejt aerodromit të rishikuar të destinacionit, duke përfshirë të dhënat e planit të fluturimit, duke filluar me pozicionin nga i cili do të fillojë ndryshimi i linjës; vlerësimet e rishikuara të kohës; aerodromi (et) alternativ (e); çdo informacion tjetër i rëndësishëm.

(d) *Përkeqësimi i motit nën VMC*. Kur bëhet e qartë se fluturimi në VMC në përputhje me planin aktual të fluturimit nuk do të jetë i zbatueshëm, fluturimi VFR i operuar si një fluturim i kontrolluar:

(1) kërkon miratim të ndryshuar që i mundëson avionit të vazhdojë në VMC deri në destinacion ose në një aerodrom alternativ, ose të lëshojë hapësirën ajrore brenda së cilës kërkohet një miratim i ATC-së; ose

(2) nëse nuk mund të sigurohet miratimi në përputhje me a), vazhdon të operojë në VMC dhe njofton njësinë e duhur ATC për veprimet që po ndërmerren ose për të lënë hapësirën ajrore në fjalë ose për të zbritur në aerodromin më të afërt të përshtatshëm; ose

(3) nëse operohet brenda një zone kontrolli, kërkon autorizim për të vepruar si një fluturim special VFR; ose

(4) kërkon leje për të vepruar në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental.

SERA.8025 Raportet mbi pozicionin

(a) Përveç nëse përjashtohet nga autoriteti kompetent ose nga njësia e duhur e shërbimit të trafikut ajror në kushte të përcaktuara nga ai autoritet, fluturimi i kontrolluar i raporton njësisë së duhur të shërbimeve të trafikut ajror, sa më shpejt që të jetë e mundur, kohën dhe nivelin e kalimit të secilës pikë të caktuar të raportimit të detyrueshëm, së bashku me çdo informacion tjetër të kërkuar. Raportet e pozicionit bëhen në mënyrë të ngjashme në lidhje me pikat shtesë kur kërkohen nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror. Në mungesë të pikave të përcaktuara të raportimit, raportet e pozicionit bëhen në intervalet e përcaktuara nga autoriteti kompetent ose specifikohen nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

(1) Fluturimet e kontrolluara që ofrojnë informacione për pozicionin në njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror përmes komunikimeve të lidhjeve të të dhënave, vetëm kur kërkohen, japin raporte zanore të pozicionit.

(2) Nëse fluturimi i kontrolluar është liruuar nga kërkesa për të raportuar në pikat e raportimit të detyrueshëm, pilotët, përveç nëse raportimi i automatizuar i pozicionit është në fuqi, rifillojnë raportimin zanor të pozicionit ose CPDLC:

(i) kur udhëzohen ashtu;

(ii) kur këshillohen që shërbimi i mbikëqyrjes ATS ka përfunduar; ose

(iii) kur këshillohen që identifikimi i mbikëqyrjes ATS është i humbur.

(3) Format i raporteve të pozicionit është në përputhje me Shtojcën 5, Pika A.

SERA.8030 Ndërprerja e kontrollit

Fluturimi i kontrolluar, përveç kur zbret në një aerodrom të kontrolluar, këshillon njësinë e duhur ATC posa të pushojë së nënshtruar shërbimit të kontrollit të trafikut ajror.

SERA.8035 Komunikimet

(a) Aeroplani i operuar si një fluturim i kontrolluar mban vëzhgimin e vazhdueshëm të komunikimit me zë ajër-tokë në kanal in e duhur të komunikimit, dhe krijon komunikim të dyanshëm, sipas nevojës, me njësinë e duhur të kontrollit të trafikut ajror, përveç siç mund të përshkruhet nga ANSP përkatëse në aspektin e avionëve që bëjnë pjesë në trafikun e aerodromit në një aerodrom të kontrolluar.

(1) Kërkesa për një avion për të mbajtur mbikëqyrje të komunikimit me zë ajër-tokë mbetet në fuqi kur të jetë krijuar CPDLC.

(b) Republika e Kosovës respekton dispozitat e duhura për dështimet në komunikim siç janë miratuar në bazë të Konventës së Çikagos.

SEKSIONI 9

Shërbimi i informacionit të fluturimit

SERA.9001 Aplikimi

(a) Shërbimi i informacionit të fluturimit ofrohet nga njësitë e përshtatshme të shërbimit të trafikut ajror për të gjithë avionët që ka të ngjarë të preken nga informacioni dhe të cilat:

(1) janë të pajisur me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror; ose

(2) njihen ndryshe për njësitë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

(b) Pritja e shërbimit të informacionit të fluturimit nuk e liron pilotin në komandim të aeroplanit nga ndonjë përgjegjësi dhe piloti në komandim merr vendimin përfundimtar në lidhje me çdo ndryshim të sugjeruar të planit të fluturimit.

(c) Kur njësitë e shërbimit të trafikut ajror ofrojnë shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin e kontrollit të trafikut ajror, ofrimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror ka përparësi ndaj ofrimit të shërbimit të informacionit të fluturimit, sa herë që kjo kërkohet nga shërbimi i kontrollit të trafikut ajror.

SERA.9005 Fushëveprimi i shërbimit të informacionit të fluturimit

(a) Shërbimi i informacionit të fluturimit përfshin ofrimin përkatës të:

(1) informacioneve për SIGMET dhe AIRMET;

(2) informacioneve në lidhje me veprimtarinë vullkanike para-shpërthimit, shpërthimet vullkanike dhe retë e hirit vullkanik;

(3) informacioneve në lidhje me lëshimin në atmosferë të materialeve radioaktive ose kimikateve toksike;

(4) informacioneve mbi ndryshimet në disponueshmërinë e shërbimeve të radio navigimit;

(5) informacioneve mbi ndryshimet në gjendjen e aerodromeve dhe objekteve shoqëruese, përfshirë informacionin mbi gjendjen e zonave të lëvizjes në aerodrom kur ato preken nga dëborat, akulli ose thellësia e konsiderueshme e ujit;

(6) informacioneve për balonat pa pilot;

dhe çdo informacion tjetër që mund të ndikojë në sigurinë.

(b) Shërbimi i informacionit të fluturimit që i ofrohet fluturimeve përfshin, përveç asaj të përshkruar në (a), sigurimin e informacionit në lidhje me:

- (1) kushtet e motit të raportuara ose parashikuara në nisje, destinacion dhe aerodrome alternativ;
- (2) rreziqet e përplasjes, për aeroplanët që veprojnë në hapësirën ajrore Klasat C, D, E, F dhe G;
- (3) për fluturim mbi zonat ujore, aq sa është e mundur dhe kur kërkohet nga një pilot, çdo informacion në dispozicion siç është shenja e thirrjeve radio, pozicioni, pista e vërtetë, shpejtësia, etj., të anijeve sipërfaqësore në zonë.

(c) Shërbimi i informacionit të fluturimit i ofruar për fluturimet VFR përfshin, përveç asaj të përshkruar në (a), sigurimin e informacionit të disponueshëm në lidhje me trafikun dhe kushtet e motit përgjatë linjës së fluturimit, të cilat ka të ngjarë të bëjnë funksionimin sipas rregullave vizuale të fluturimit të pamundur.

SERA.9010 Shërbim automatik i informacionit mbi terminalin (ATIS)

(a) Përdorimi i mesazheve ATIS në transmetimin e kërkesave/përgjigjeve të drejtuara

(1) Nëse kërkohet nga piloti, mesazhi (et) i aplikueshëm ATIS transmetohet nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

(2) Kurdo që jepet ATIS me zë dhe/ose D-ATIS:

(i) avioni pranon marrjen e informacionit pas vendosjes së komunikimit me njësinë ATS që ofron shërbimin e kontrollit të qasjes, kullën e kontrollit të aerodromit ose Shërbimin e Informacionit të Fluturimit të Aerodromit (AFIS), sipas rastit; dhe

(ii) njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror, kur i përgjigjet një avioni që pranon marrjen e një mesazhi ATIS ose, në rastin e avionit në arritje, në periudha të tjera të përcaktuara nga autoriteti kompetent, i siguron avionit përcaktimin e lartësisë aktuale.

(3) Informacioni i përfshirë në ATIS-in aktual, marrja e të cilit është pranuar nga avioni në fjalë, nuk ka nevojë të përfshihet në një transmetim të drejtuar avionit, me përjashtim të përcaktimit të lartësisë, që sigurohet në përputhje me (2).

(4) Nëse një avion konfirmon marrjen e një ATIS që nuk është më aktual, çdo element i informacionit që ka nevojë për përditësim duhet t'i transmetohet avionit pa vonesë.

(b) ATIS për aeroplanët në arritje dhe nisje

Mesazhet ATIS që përmbajnë informacionin e arritjes dhe të nisjes përmbajnë elementët e mëposhtëm të informacionit në renditjen e shënuar:

- (1) emrin e aerodromit;
- (2) treguesin e arritjes dhe/ose nisjes;
- (3) llojin e kontratës, nëse komunikimi bëhet përmes D-ATIS;
- (4) përcaktuesin;
- (5) kohën e vëzhgimit, nëse është e përshtatshme;
- (6) llojin e qasjes që pritet;
- (7) pistën (at) në përdorim; statusin e sistemit të frenimit (*arresting*) që përbën një rrezik të mundshëm, nëse ka;
- (8) kushte të rëndësishme të sipërfaqes së pistës dhe, nëse është e përshtatshme, veprimi i frenimit;
- (9) vonesën e mbajtjes, nëse është e përshtatshme;
- (10) nivelin e tranzicionit, nëse aplikohet;
- (11) informacione të tjera thelbësore operacionale;
- (12) drejtimi i erës sipërfaqësore (në shkallë magnetike) dhe shpejtësia, duke përfshirë ndryshime të konsiderueshme dhe, nëse janë në dispozicion censorë të erës sipërfaqësore që lidhen posaçërisht me seksionet e pistës (ave) në përdorim dhe informacioni kërkohet nga operatorët e avionëve, treguesi i pistës dhe

pjesës së pistës të cilës i referohet informacioni;

(13) dukshmërinë dhe, kur është e aplikueshme, RVR (1) dhe, nëse janë në dispozicion censorë të dukshmërisë/RVR që lidhen posaçërisht me seksionet e pistës (ave) në përdorim dhe informacioni kërkohet nga operatorët, tregimi i pistës dhe seksionit të pistës të cilës i referohet informacioni;

(14) motin aktual (1);

(15) retë nën 1 500 m (5 000 ft) ose nën lartësinë më të lartë minimale të sektorit, cilado që është më e madhe; kumulunimbuse; nëse qielli është i errësuar, shikimi vertikal kur është i disponueshëm (1);

(16) temperaturën e ajrit;

(17) temperaturën e pikës së vesës;

(18) përcaktimin (et) e lartësisë;

(19) çdo informacion i disponueshëm për fenomene të rëndësishme meteorologjike në zonat e afrimit dhe ngjitjes, duke përfshirë shkallën e erës (wind shear), dhe informacionin për motin e fundit me rëndësi operative;

(20) parashikimin e trendit, kur është në dispozicion; dhe

(21) udhëzimet specifike për ATIS.

(c) ATIS për aeroplanët në arritje

Mesazhet ATIS që përmbajnë vetëm informacionin e arritjes përmbajnë elementet e mëposhtëm të informacionit në renditjen e listuar:

(1) emrin e aerodromit;

(2) treguesin e arritjes;

(3) llojin e kontratës, nëse komunikimi bëhet përmes D-ATIS;

(4) përcaktuesin;

(5) kohën e vëzhgimit, nëse është e përshtatshme;

(6) llojin e qasjes (eve) që priten;

(7) pistën (at) kryesore të aterimit; statusi i sistemit të frenimit (*arresting*) që përbën një rrezik të mundshëm, nëse ka;

(8) kushte të rëndësishme të sipërfaqes së pistës dhe, nëse është e përshtatshme, veprimi i frenimit;

(9) vonesën e mbajtjes, nëse është e përshtatshme;

(10) nivelin e tranzicionit, nëse aplikohet;

(11) informacione të tjera thelbësore operacionale;

(12) informacione të tjera thelbësore operacionale;

(12) drejtimi i erës sipërfaqësore (në shkallë magnetike) dhe shpejtësia, duke përfshirë ndryshime të konsiderueshme dhe, nëse janë në dispozicion censorë të erës sipërfaqësore që lidhen posaçërisht me seksionet e pistës (ave) në përdorim dhe informacioni kërkohet nga operatorët e avionëve, treguesi i pistës dhe pjesës së pistës të cilës i referohet informacioni;

(13) dukshmëria dhe, kur është e aplikueshme, RVR (1) dhe, nëse janë në dispozicion censorë të dukshmërisë/RVR që lidhen posaçërisht me seksionet e pistës (ave) në përdorim dhe informacioni kërkohet nga operatorët, tregimi i pistës dhe seksionit të pistës të cilës i referohet informacioni;

(14) motin aktual (1);

(15) retë nën 1 500 m (5 000 ft) ose nën lartësinë më të lartë minimale të sektorit, cilado që është më e madhe; kumulunimbuse; nëse qielli është i errësuar, shikimi vertikal kur është i disponueshëm (1);

- (16) temperaturën e ajrit;
 - (17) temperaturën e pikës së vesës;
 - (18) përcaktimin (et) e lartësisë;
 - (19) çdo informacion i disponueshëm për fenomene të rëndësishme meteorologjike në zonat e afrimit dhe ngjitjes, duke përfshirë qethjen e erës (wind shear), dhe informacionin për motin e fundit me rëndësi operative;
 - (20) parashikimin e trendit, kur është në dispozicion; dhe
 - (21) udhëzimet specifike për ATIS.
- (c) ATIS për aeroplanët në arritje
 Mesazhet ATIS që përmbajnë vetëm informacionin e nisjes përmbajnë elementet e mëposhtëm të informacionit në renditjen e listuar:
- (1) emrin e aerodromit;
 - (2) treguesin i nisjes;
 - (3) llojin e kontratës, nëse komunikimi bëhet përmes D-ATIS;
 - (4) përcaktuesin;
 - (5) kohën e vëzhgimit, nëse është e përshtatshme;
 - (6) pistën (at) që do të përdoren për nisje; statusi i sistemit të frenimit (arresting) që përbën një rrezik të mundshëm, nëse ka;
 - (7) kushte të rëndësishme të sipërfaqes së pistës dhe, nëse është e përshtatshme, veprimi i frenimit;
 - (8) vonesën në nisje, nëse është e përshtatshme;
 - (9) nivelin e tranzicionit, nëse aplikohet;
 - (10) informacione të tjera thelbësore operationale;
 - (11) drejtimin e erës sipërfaqësore (në shkallë magnetike) dhe shpejtësia, duke përfshirë ndryshime të konsiderueshme dhe, nëse censorë të erës sipërfaqësore që lidhen posaçërisht me seksionet e pistës (ave) në përdorim janë në dispozicion dhe informacioni kërkohet nga operatorët e avionëve, treguesi i pistës dhe pjesës së pistës të cilës i referohet informacioni;
 - (12) dukshmërinë dhe, kur është e aplikueshme, RVR (1) he, nëse censorë të dukshmërisë/RVR që lidhen posaçërisht me seksionet e pistës (ave) në përdorim janë në dispozicion dhe informacioni kërkohet nga operatorët, tregimi i pistës dhe seksionit të pistës të cilës i referohet informacioni;
 - (13) motin aktual (1);
 - (14) retë nën 1 500 m (5 000 ft) ose nën lartësinë më të lartë minimale të sektorit, cilado që është më e madhe; kumulunimbuse; nëse qielli është i errësuar, shikimi vertikal kur është i disponueshëm (1);
 - (15) temperaturën e ajrit;
 - (16) temperaturën e pikës së vesës;
 - (17) përcaktimin (et) e lartësisë;
 - (18) çdo informacion i disponueshëm për fenomene të rëndësishme meteorologjike në zonat e afrimit dhe ngjitjes, duke përfshirë shkallën e erës (wind shear);
 - (19) parashikimin e trendit, kur është në dispozicion; dhe
 - (20) udhëzimet specifike për ATIS.

SEKSIONI 10
Shërbimi i paralajmërimit

SERA.10001 Aplikimi

(a) Shërbimi i paralajmërimit sigurohet nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror:

(1) për të gjithë avionët e pajisur me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror;

(2) aq sa është e mundur, për të gjithë avionët e tjerë që kanë dorëzuar një plan fluturimi ose të njohur ndryshe për shërbimet e trafikut ajror; dhe

(3) për çdo avion që dihet ose besohet të jetë subjekt i ndërhyrjes së paligjshme.

(b) Në rast se nuk përcaktohet ndryshe nga autoriteti kompetent, avionët e pajisur me radio-komunikime të dyanshme të përshtatshme raportojnë gjatë periudhës 20 deri në 40 minuta pas kohës së kontaktit të fundit, cilido qoftë qëllimi i këtij kontakti, thjesht për të treguar që fluturimi po përparon sipas planit, raport i tillë që përfshin identifikimin e avionit dhe fjalët 'Operacionet normale'.

(c) Mesazhi "Operacionet normale" i transmetohet njësisë së përshtatshme ATS në mënyrë tokë-ajër.

SERA.10005 Informacioni për avionin që vepron në afërsi të një avioni në gjendje emergjente

(a) Nëse është konstatuar nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror që një aeroplan është në gjendje të jashtëzakonshme, avionët e tjerë që dihet se janë në afërsi të avionit të përfshirë, përveç siç parashikohet në (b), informohen për natyrën e emergjencës sa më shpejt që të jetë e mundur.

(b) Nëse njësi e shërbimeve të trafikut ajror e di ose beson se një avion po i nënshtrohet ndërhyrjes së paligjshme, nuk bëhet asnjë referencë në komunikimet tokë-ajër ATS për natyrën e emergjencës, përveç nëse është referuar për herë të parë në komunikimet nga avionët e përfshirë dhe është e sigurt që një referencë e tillë nuk do ta përkeqësojë situatën.

SEKSIONI 11
Ndërhyrjet, ngjarjet emergjente dhe interceptimet

SERA.11001 të përgjithshme

(c) Në rast se një avion dihet ose besohet të jetë në gjendje emergjente, duke përfshirë nënshtimin ndaj ndërhyrjeve të paligjshme, njësitë ATS i japin avionit konsideratën, ndihmën dhe përparësinë maksimale ndaj avionëve të tjerë, siç mund të kërkohej nga rrethanat.

(d) Veprimet pasuese të ATC bazohen në qëllimet e pilotit, situatën e përgjithshme të trafikut ajror dhe dinamikën në kohë reale të kontigjencës.

SERA.11005 Ndërhyrjet e paligjshme

(aa) Avioni i cili i nënshtrohet ndërhyrjes së paligjshme përpiqet të vendosë transponderin në Kodin 7500 dhe njofton njësinë e duhur ATS për çdo rrethanë të rëndësishme që lidhet me të dhe çdo devijim nga plani aktual i fluturimit i kërkuar nga rrethanat, në mënyrë që të mundësojë njësinë ATS për t'i dhënë përparësi avionit dhe për të minimizuar konfliktin me avionët e tjerë.

(ab) Nëse një avion u nënshtrohet ndërhyrjeve të paligjshme, piloti në komandë përpiqet të ulet sa më shpejt që të jetë e mundur në aerodromin më të afërt të përshtatshëm ose në një aerodrom të dedikuar të caktuar nga autoriteti kompetent, përveç nëse konsideratat në bordin e avionit diktojnë ndryshe.

(b) Nëse ndodh ose dyshohet për një ngjarje të ndërhyrjes së paligjshme në një avion, njësitë e shërbimeve të trafikut ajror u përgjigjen menjëherë kërkesave të avionit. Informacioni që ka të bëjë me sjelljen e sigurt të fluturimit vazhdon të transmetohet dhe ndërmerren veprime të nevojshme për të përshpejtuar kryerjen e të gjitha fazave të fluturimit, veçanërisht uljen e sigurt të avionit.

(c) Nëse ndodh ose dyshohet për një ngjarje të ndërhyrjes së paligjshme në një aeroplan, njësitë ATS, në përputhje me procedurat e dakorduara vendore, menjëherë informojnë autoritetin përkatës të caktuar nga shteti dhe shkëmbejnë informacionin e nevojshëm me operatorin e avionit ose përfaqësuesin e tij të

caktuar.

SERA.11010 Avioni i humbur ose i paidentifikuar

Avioni i humbur ose i paidentifikuar

(a) Sapo një njësi e shërbimeve të trafikut ajror të jetë në dijeni për një aeroplan të humbur, ajo ndërmerr të gjitha hapat e nevojshëm siç përshkruhen në (1) dhe (3) për të ndihmuar avionin dhe për të mbrojtur fluturimin e tij.

(1) Nëse pozicioni i avionit nuk dihet, njësia e shërbimeve të trafikut ajror:

- (i) bën përpjekje për të vendosur një komunikim të dyanshëm me avionin, përveç nëse komunikimi i tillë tashmë ekziston;
- (ii) përdor të gjitha mjetet në dispozicion për të përcaktuar pozitën e tij;
- (iii) informon njësi të tjera të shërbimit të trafikut ajror në zonën e të cilit avioni mund të ketë humbur ose mund të humbë, duke marrë parasysh të gjithë faktorët që mund të kenë ndikuar në navigimin e avionit në këto rrethana;
- (iv) informon, në përputhje me procedurat e dakorduara në vend, njësitë e duhura ushtarake dhe u siguron atyre planin përkatës të fluturimit dhe të dhëna të tjera në lidhje me avionin e humbur;
- (v) kërkon nga njësitë e përmendura në (iii) dhe (iv) dhe nga avionët e tjerë gjatë fluturimit çdo ndihmë në krijimin e komunikimit me avionin dhe përcaktimin e pozicionit të tij.

(2) Kërkesat në (1)(iv) dhe (1)(v) zbatohen edhe për njësitë e shërbimeve të trafikut ajror të informuar në përputhje me (1)(iii).

(3) Kur të përcaktohet pozicioni i avionit, njësia e shërbimeve të trafikut ajror:

- (i) këshillon avionin për pozicionin e tij dhe veprimet korrigjuese që duhen ndërmarrë. Kjo këshillë jepet menjëherë, me kusht që njësia ATS është e vetëdijshme se ekziston mundësia e interceptimit ose rreziku tjetër për sigurinë e avionit; dhe
- (ii) siguron, sipas nevojës, njësi të tjera të shërbimit të trafikut ajror dhe njësitë të përshtatshme ushtarake, informacione përkatëse në lidhje me avionin e humbur dhe çdo këshillë që i jepet atij avioni.

(b) Sapo një njësi e shërbimeve të trafikut ajror të ndërjegjësohet për një aeroplan të paidentifikuar në zonën e tij, ai përpiqet të përcaktojë identitetin e avionit sa herë që kjo është e nevojshme për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror ose të kërkuara nga autoritetet e duhura ushtarake në përputhje me procedurat e dakorduara vendore. Për këtë qëllim, njësia e shërbimeve të trafikut ajror ndërmerr hapat e mëposhtëm siç janë të përshtatshme në rrethana:

- (1) bën përpjekje për të vendosur komunikim të dyanshëm me avionin;
- (2) heton njësi të tjera të shërbimeve të trafikut ajror brenda rajonit të informacionit të fluturimit në lidhje me fluturimin dhe kërkon ndihmën e tyre në krijimin e një komunikimi të dyanshëm me avionin;
- (3) heton njësitë e shërbimit të trafikut ajror që shërbejnë në rajonet fqinje me informacionin e fluturimit në lidhje me fluturimin dhe kërkon ndihmën e tyre në krijimin e një komunikimi të dyanshëm me avionin;
- (4) bën përpjekje për të marrë informacion nga avionët e tjerë në zonë;
- (5) njësia e shërbimeve të trafikut ajror, kur është e nevojshme, informon njësinë e përshtatshme ushtarake posa të jetë përcaktuar identiteti i avionit.

(c) Në rastin e një avioni të humbur ose të paidentifikuar, mundësia që avioni të jetë objekt i ndërhyrjes së paligjshme merret në konsideratë. Nëse njësia e shërbimeve të trafikut ajror konsideron që një aeroplan i humbur ose i paidentifikuar mund të jetë objekt i ndërhyrjes së paligjshme, autoriteti përkatës i caktuar nga shteti informohet menjëherë, në përputhje me procedurat e dakorduara në vend.

SERA.11012 Karburanti minimal dhe emergjenca për karburant

(a) Nëse piloti raporton një gjendje të karburantit minimal, kontrollori informon pilotin sa më shpejt që të jetë e mundur për çdo vonesë të parashikuar ose që

nuk priten vonesa.

(b) Nëse niveli i karburantit e bën të domosdoshëm një situatë rreziku, piloti, në përputhje me SERA.14095, e tregon këtë duke përdorur sinjalin e shqetësimit të radiotelefonisë (MAYDAY), mundësisht të shqiptuar tri herë, të përcjellë nga natyra të gjendjes së shqetësimit (KARBURANTI).

SERA.11013 Performanca e degraduar e avionit

(a) Kurdoherë që, si rezultat i dështimit ose degradimit të navigacionit, komunikimit, lartësisë, kontrollit të fluturimit ose sistemeve të tjera, performanca e avionëve degradohet nën nivelin e kërkuar për hapësirën ajrore në të cilën po operon, ekuipazhi i fluturimit këshillon njësinë ATC në fjalë pa vonesë. Nëse dështimi ose degradimi ndikon në ndarje, minimumi i atyre aktualisht të punësuar, kontrolluesi ndërmer veprime për të vendosur një lloj tjetër të duhur të ndarjes ose minimumin e ndarjes.

(b) Degradimi ose dështimi i sistemit RNAV

Nëse avioni nuk mund të përmbushë specifikimet siç kërkohet nga linja ose procedura e ARNV-së, si rezultat i dështimit ose degradimit të sistemit RNAV, piloti duhet të kërkojë një miratim të rishikuar.

(c) Humbja e performancës së navigimit vertikal që kërkohet për zvogëlimin e hapësirës ajrore të minimaleve vertikale të ndarjes (RVSM)

(1) Piloti informon ATC-në sa më shpejt që të jetë e mundur për çdo rrethanë kur kërkesat vertikale të performancës së navigimit për hapësirën ajrore RVSM nuk mund të mirëmbahen. Në raste të tilla, piloti merr një miratim të rishikuar të ATC përpara se të fillojë çdo devijim nga linja e miratuar dhe/ose niveli i fluturimit, kur është e mundur. Nëse një miratim i rishikuar i ATC nuk mund të merret para një devijimi të tillë, piloti merr një miratim të rishikuar sa më shpejt që të jetë e mundur pas kësaj.

(2) Gjatë operacioneve në ose transitit vertikal *përmes* hapësirës ajrore RVSM me avionë të pa aprovuar për operacionet RVSM, pilotët raportojnë statusin e pa aprovuar si më poshtë:

(i) në thirrjen fillestare në çdo kanal brenda hapësirës ajrore RVSM;

(ii) në të gjitha kërkesat për ndryshime të nivelit; dhe

(iii) në të gjitha leximet konfirmuese të autorizimeve të niveleve.

(3) Kontrollorët e trafikut ajror pranojnë në mënyrë të qartë pranimin e mesazheve nga avionët që raportojnë statusin e pa aprovuar të RVSM.

(4) Degradimi i pajisjeve të avionëve - raportuar nga piloti:

(i) Nëse informohet nga piloti i një avioni të aprovuar nga RVSM që vepron në hapësirën ajrore RVSM se pajisjet e avionit nuk plotësojnë më kërkesat e RVSM, ATC do ta konsiderojë avionin si jo të aprovuar nga RVSM.

(ii) ATC ndërmer veprime menjëherë për të siguruar një ndarje minimale vertikale prej 600 m (2 000 ft) ose një ndarje të përshtatshme horizontale nga të gjithë avionët e tjerë të interesuar që veprojnë në hapësirën ajrore RVSM. Një aeroplan që nuk është i aprovuar nga RVSM normalisht pastrohë nga hapësira ajrore e RVSM nga ATC kur është e mundur të bëhet kjo.

(iii) Pilotët informojnë ATC-në, sa më shpejt që të jetë e mundur, për çdo restaurim të funksionimit të duhur të pajisjeve të kërkuara për të përmbushur kërkesat e RVSM.

(iv) ACC-ja e parë që bëhet e vetëdijshme për një ndryshim në statusin RVSM të një avioni koordinon me ACC-të fqinje, sipas rastit.

(5) Turbulenca të rënda - të pa parashikuara:

(i) Nëse një avion që vepron në hapësirën ajrore RVSM has në turbulencë të rënda për shkak të motit ose vorbull të ngritjes që piloti beson se do të ndikojë në aftësinë e avionit për të mbajtur nivelin e tij të miratuar të fluturimit, piloti informon ATC. ATC përcakton një ndarje të përshtatshme horizontale ose një ndarje minimale vertikale të rritur.

(ii) ATC akomodon, në masën e mundshme, kërkesat e pilotit për nivelin e fluturimit dhe/ose ndryshimet e rrugës dhe do të kalojë informacionin e trafikut, siç kërkohet.

(iii) ATC kërkon raporte nga avionë të tjerë për të përcaktuar nëse RVSM duhet të pezullohet plotësisht ose brenda një brezi specifik të nivelit të fluturimit dhe/ose zonës.

(iv) ACC që pezullon RVSM koordinon me ACC-të fqinje pezullimin (et) e tillë dhe çdo rregullim të kërkuar në kapacitetet e sektorit, siç është e përshtatshme, për të siguruar një përparim të rregullt të transferimit të trafikut.

(6) Turbulenca të rënda - të parashikuara:

(i) Nëse parashikimi meteorologjik parashikon një turbulencë të rëndë brenda hapësirës ajrore RVSM, ATC do të përcaktojë nëse RVSM duhet të pezullohet dhe, nëse po, për sa kohë dhe për cilin nivel(e) dhe/ose zonë specifike të fluturimit.

(ii) Në rastet kur RVSM do të pezullohet, ACC që pezullon RVSM koordinon me ACC-të fqinje në lidhje me nivelet e fluturimit të përshtatshme për transferimin e trafikut, përveç nëse skema e alokimit të nivelit të fluturimit është përcaktuar me letër marrëveshje. ACC që pezullon RVSM gjithashtu bashkërendon kapacitetet e sektorit të aplikueshëm me ACC-të fqinje, sipas rastit.

SERA.11014 Rezoluta këshilluese (RA) e ACAS

(a) ACAS II do të përdoret gjatë fluturimit, përveç siç parashikohet në listën minimale të pajisjeve të specifikuar në Rregulloren (CAA) Nr. 01/2019 në një mënyrë që lejon indikacionet RA të prodhohen për ekuipazhin e fluturimit kur zbulohet afërsia e panevojshme me një avion tjetër. Kjo nuk zbatohet nëse frenimi i mënyrës së ndikimit RA (duke përdorur vetëm indikacionin këshillues të trafikut (TA) vetëm ose ekuivalent) kërkohet nga një procedurë jonormale ose për shkak të kushteve kufizuese të performancës.

(b) Në rast të një ACAS RA, pilotët:

(1) i përgjigjen menjëherë duke ndjekur RA, siç tregohet, përveç nëse veprimi i tillë do të rrezikonte sigurinë e avionit;

(2) ndjekin RA edhe nëse ekziston një konflikt midis RA dhe udhëzimit të ATC për të manovruar;

(3) nuk manovrojnë në kuptimin e kundërt me një RA;

(4) sa më shpejt të jetë e mundur, siç lejohet nga ngarkesa e ekuipazhit të fluturimit, njofton njësinë e duhur ATC për çdo RA e cila kërkon një devijim nga udhëzimet aktuale ose ATC;

(5) menjëherë veprojnë në pajtueshmëri me ndonjë RA të modifikuar;

(6) kufizojnë ndryshimet e linjës së fluturimit në masën minimale të nevojshme për t'u pajtuar me RA-të;

(7) kthehen menjëherë në kushtet e udhëzimit të ATC ose miratimit kur zgjidhet konflikti; dhe

(8) njoftojnë ATC kur kthehen në miratimin aktual.

(c) Kur një pilot raporton një ACAS RA, kontrolluesi nuk përpiqet të modifikojë shtegun e fluturimit të avionit derisa piloti të raportojë 'CLEAR OF CONFLICT' [PA KONFLIKT].

(d) Pasi avioni nis nga miratimi ose udhëzimi i tij i ATC në përputhje me një RA, ose një pilot raporton një RA, kontrolluesi pushon të jetë përgjegjës për sigurimin e ndarjes midis këtij avioni dhe çdo avioni tjetër të prekur si pasojë e drejtpërdrejtë e manovrës së shkaktuar nga RA. Kontrolluesi rifillon përgjegjësinë për sigurimin e ndarjes për të gjithë aeroplanët e prekur nëse:

(1) kontrollori pranon një raport nga ekuipazhi i fluturimit se avioni ka rifilluar miratimin aktual; ose

(2) kontrollori pranon një raport nga ekuipazhi i fluturimit se avioni po rifillon miratimin aktual dhe lëshon një leje alternative që është e njohur nga ekuipazhi i fluturimit.

SERA.11015 Interceptimi

(a) Me përjashtim të shërbimit të interceptimit dhe shoqërimit të ofruar me kërkesë të një avioni, interceptimi i avionëve civilë rregullohet me rregulloret dhe direktivat administrative të lëshuara nga Republika e Kosovës në përputhje me Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, dhe veçanërisht seksionin 3 (d) sipas të cilit shtetet Kontraktuese të ICAO-s marrin përsipër, kur lëshojnë rregullore për avionët e tyre shtetëror, të kenë kujdes të duhur për sigurinë e navigimit të avionëve civilë.

(b) Piloti komandues i avionit civil, kur interceptohet:

(1) ndjek menjëherë udhëzimet e dhëna nga avioni interceptues, duke interpretuar dhe duke u përgjigjur sinjaleve vizuale në përputhje me specifikimet në Tabelat S11-1 dhe S11-2;

(2) njofton, nëse është e mundur, njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror;

(3) bën përpjekje për të krijuar radio-komunikim me avionët interceptues ose me njësinë e duhur të kontrollit të interceptimit, duke bërë një thirrje të përgjithshme në frekuencën e urgjencës 121,5 MHz, duke dhënë identitetin e avionit të interceptuar dhe natyrën e fluturimit; dhe nëse nuk është vendosur asnjë kontakt dhe nëse është e mundur, duke përsëritur këtë thirrje në frekuencën e urgjencës 243 MHz;

(4) nëse është i pajisur me transponder SSR, zgjedh Mënyrën A, Kodin 7700, përveç nëse udhëzohet ndryshe nga njësia përkatëse e shërbimeve të trafikut ajror;

(5) nëse është i pajisur me ADS-B ose ADS-C, zgjedh funksionalitetin e duhur urgjent, nëse është në dispozicion, përveç nëse udhëzohet ndryshe nga njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror.

Tabela S11-1

Sinjale të iniciuara nga avioni interceptues dhe përgjigjet nga avionët e interceptuar

Seritë	Sinjalet e avionit INTERCEPTUES	Kuptimi	Përgjigjet e avionit TË INTERCEPTUAR	Kuptimi
1	DITËS ose NATËS — Përkundje e lehtë e avionit dhe vezullimi i dritave naviguese në intervale të parregullta (dhe dritat e uljes në rast të helikopteri) nga një pozicion pak	Ju jeni interceptuar. Na ndiqni.	DITËS ose NATËS — Përkundje e lehtë e avionit, vezullon dritat e navigimit në interval të parregullt dhe përcjell.	Kuptova, do të bindem.

	<p>më lart dhe përpara, dhe normalisht në të majtë të avionit të interceptuar (ose në të djathtë nëse avioni i interceptuar është helikopter) dhe, pas pranimit, një kthesë e nivelit të ngadaltë, normalisht në të majtë (ose në të djathtë në rastin e një helikopteri) në kreun e dëshiruar.</p> <p><i>Shënim 1 Kushtet ose terreni meteorologjik mund të kërkojnë që avioni interceptues të kthejë pozicionet dhe drejtimin e kthesës së dhënë më sipër në Serinë 1.</i></p> <p><i>Shënim 2 Nëse avioni i interceptuar nuk është në gjendje të mbajë ritmin me avionin interceptues, ky i</i></p>			
--	---	--	--	--

	<i>fundit pritet të fluturojë një seri modelesh garash dhe Përkundje e lehtë e avionit sa herë që kalon aeroplanin e interceptuar.</i>			
2	DITËS ose NATËS — Një manovër e papritur e shkëputjes nga avioni i interceptuar, i përbërë nga një kthesë ngjitje prej 90 shkallësh ose më shumë pa kaluar kufirin e fluturimit të avionit të interceptuar.	Ju mund të vazhdoni.	DITËS ose NATËS — Përkundje e lehtë e avionit.	Kuptova, do të bindem.
3	DITËS ose NATËS — Ulja e mjeteve të uljes (nëse është e pajisur), duke treguar drita të qëndrueshme uljeje dhe fluturimi mbi pistën në përdorim ose, nëse avioni i interceptuar është helikopter, që fluturimi mbi zonën e uljes së helikopterit. Në	Zbrit në këtë aerodrom.	DITËS ose NATËS — Ulja e mjeteve të uljes, (nëse është e pajisur), tregimi i dritave të qëndrueshme të uljes dhe ndjekja e avionit interceptues dhe, nëse, pas fluturimit mbi pistën në përdorim ose zonën e uljes së helikopterit, ulja konsiderohet e	Kuptova, do të bindem.

	rastin e helikopterëve, helikopteri interceptues bën një qasje uljeje, duke ardhur të rri pezull pranë zonës së uljes.		sigurt, vazhdohet ulja.	
--	--	--	-------------------------	--

Tabela S11-2

Sinjale të iniciuara nga avioni i interceptuar dhe përgjigjet nga avioni interceptues

Seritë	Sinjalet e avionit TË INTERCEPTUAR	Kuptimi	Përgjigjet e avionit INTERCEPTUES	Kuptimi
4	NATËS — Ngritja e mjeteve të uljes (nëse është e pajisur) dhe vezullimi i dritave të uljes gjatë kalimit mbi pistë në përdorim ose zonës së uljes së helikopterit në një lartësi që tejkalon 300 m (1 000 ft) DITËS ose por duke mos tejkaluar 600 m (2 000 ft) (në rastin e një helikopteri, në një lartësi që tejkalon 50 m (170 ft) por	Aerodromi që keni caktuar është i papërshtatshëm.	DITËS ose NATËS — Nëse dëshirohet që avioni i interceptuar të ndjekë avionin interceptues në një aerodrom alternativ, avioni interceptues ngre mjetet e tij të uljes (nëse është i pajisur) dhe përdor sinjalet e Serisë 1 të përshkruara për avionët interceptues. Nëse vendoset të lëshohet avioni i interceptuar, avioni	Kuptova, na ndiqni. Kuptova, mund të vazhdoni.

	jo më shumë se 100 m (330 ft) mbi nivelin e aerodromit, dhe vazhdon të rrethojë pistën në përdorim ose zonën e uljes së helikopterëve. Nëse është e pamundur të ndizen dritat e uljes, të vezullohet çdo dritë tjetër të disponueshme.		interceptues përdor sinjalet e Serisë 2 të përcaktuara për avionët interceptues.	
5	DITËS ose NATËS — Ndezja dhe fikja e rregullt e të gjitha dritave të disponueshme, por në mënyrë të tillë që dallohet nga dritat vezulluese.	Nuk mund të bindem.	DITËS ose NATËS — Përdorni sinjalet e Serisë 2 të përshkruara për avionët interceptues.	Kuptova.
6	DITËS ose NATËS — Vezullim i parregullt i të gjitha dritave të disponueshme.	Jam në rrezik.	DITËS ose NATËS — Përdorni sinjalet e Serisë 2 të përshkruara për avionët interceptues.	Kuptova.

(c) Nëse ndonjë udhëzim i marrë nga radio nga ndonjë burim bie ndesh me ato të dhëna nga avioni interceptues me sinjale vizuale, avioni i interceptuar kërkon sqarim të menjëhershëm ndërsa vazhdon të zbatojë udhëzimet vizuale të dhëna nga avioni interceptues.

(d) Nëse ndonjë udhëzim i marrë nga radio nga ndonjë burim bie ndesh me ato të dhëna nga avioni interceptues me radio, avioni i interceptuar kërkon sqarim të menjëhershëm ndërsa vazhdon të zbatojë udhëzimet e radios të dhëna nga avioni interceptues.

(e) Nëse kontakti radio është vendosur gjatë interceptimit, por komunikimi në një gjuhë të përbashkët nuk është i mundur, bëhen përpjekje për të përcjellë udhëzime, njohje udhëzimesh dhe informacion thelbësor duke përdorur shprehjet dhe shqiptimet në Tabelën S11-3 dhe transmetuar secilin shprehje dy herë:

Tabela S11-3 Shprehjet për përdorim nga avioni INTERCEPTUES

Shprehjet për përdorim nga avioni INTERCEPTUES			Shprehjet për përdorim nga avioni i INTERCEPTUAR		
Shprehja	Shqiptimi (1)	Kuptimi	Shprehja	Shqiptimi (1)	Kuptimi
CALL SIGN	KOL SA-IN	Cila është shenja juaj e thirrjes?	CALL SIGN (shenja e thirrjes) (2)	KOL SA-IN (shenja e thirrjes)	Shenja ime e thirrjes është (shenja e thirrjes)
FOLLOW	FOL-LO	Na ndiqni	WILCO	VILL-KO	Kuptova, do të bindem
DESCEND	DEE-SEND	Zbritni për ulje			
			CAN NOT	KANN NOTT	Nuk mund të bindem
YOU LAND	YOU LAAND	Zbritni në këtë aerodrom	REPEAT	REE-PEET	Përsëritni udhëzimet tuaja
			AM LOST	AM LOSST	Pozicioni i panjohur
PROCEED	PRO-SEED	Ju mund të vazhdoni			
			MAYDAY	MAYDAY	Jam në rrezik
			HIJACK (3)	HI-JACK	Unë jam rrëmbyer
			LAND (emri i	LAAND (emri	Kërkoj të zbres

			vendit)	i vendit)	në (emri i vendit)
			DESCEND	DEE-SEND	Kërkoj të zbres
<p>(1) Në kolonën e dytë, janë nënvizuar rrokjet që duhen theksuar.</p> <p>(2) Shenja e thirrjes që duhet të jepet është ajo që përdoret në komunikimet radiotelefonike me njësitë e shërbimeve të trafikut ajror dhe që korrespondon me identifikimin e avionit në planin e fluturimit</p> <p>(3) Rrethanat mund të mos lejojnë gjithmonë, as ta bëjnë të dëshirueshëm, përdorimin e frazës ‘HIJACK’.</p>					

(f) Sapo një njësi e shërbimeve të trafikut ajror të mësojë se një aeroplan është duke u interceptuar në fushën e tij të përgjegjesisë, ajo ndërmerr hapat e mëposhtëm siç janë të përshtatshme në rrethanat:

(1) përpjekje për të vendosur një komunikim të dyanshëm me avionin e interceptuar përmes çdo mjeti të disponueshëm, duke përfshirë frekuencën e emergjencës së radios 121,5 MHz, përveç nëse komunikimi i tillë tashmë ekziston;

(2) informon pilotin e avionit të interceptuar për interceptimin;

(3) krijon kontakte me njësinë e kontrollit të interceptimit duke mbajtur komunikim të dyanshëm me avionin përgjues dhe i siguron asaj informacionin e disponueshëm në lidhje me avionin;

(4) sipas nevojës transmeton mesazhe midis avionit interceptues ose njësisë së kontrollit të interceptimit dhe avionit të interceptuar;

(5) në koordinim të ngushtë me njësinë e kontrollit të interceptimit ndërmerr të gjitha hapat e nevojshëm për të siguruar sigurinë e avionit të interceptuar;

(6) informon njësitë e shërbimit të trafikut ajror që shërbejnë në rajonet fqinje të informacionit të fluturimit, nëse duket se avioni ka humbur nga rajone të tilla fqinje të informacionit të fluturimit.

(g) Sapo një njësi e shërbimeve të trafikut ajror të mësojë se një aeroplan është duke u interceptuar jashtë zonës së tij të përgjegjesisë, ajo do të ndërmarrë hapat e mëposhtëm siç janë të përshtatshme në rrethana:

(1) informon njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që shërben në hapësirën ajrore në të cilën po bëhet interceptimi, duke i siguruar kësaj njësie informacionin e disponueshëm që do të ndihmojë në identifikimin e avionit dhe duke kërkuar që ai të ndërmarrë veprime në përputhje me (f);

(2) transmeton mesazhe midis avionit të interceptuar dhe njësisë së duhur të shërbimeve të trafikut ajror, njësisë së kontrollit përgjues ose avionit interceptues.

SEKSIONI 12

Shërbimet e lidhura me meteorologjinë – Vëzhgimet e avionëve dhe raporte nga komunikimet zanore

SERA.12001 Llojet e vëzhgimeve të avionëve

(a) Vëzhgimet e mëposhtme të avionit bëhen gjatë çdo faze të fluturimit:

(1) vëzhgime speciale të avionëve; dhe

(2) vëzhgime të tjera jo-rutinore të avionëve.

SERA.12005 Vëzhgimet speciale të avionëve

(a) Vëzhgimet speciale bëhen dhe raportohen nga të gjithë avionët sa herë që hasen ose respektohen kushtet e mëposhtme:

- (1) turbulencë e moderuar ose e rëndë; ose
 - (2) akull i moderuar ose i rëndë; ose
 - (3) valë e fortë malore; ose
 - (4) stuhi me bubullimë, pa breshër, e zyrtë, brenda reve, të përhapur ose në rripa stuhie; ose
 - (5) stuhi me bubullimë, me breshër, e zyrtë, brenda reve, të përhapur ose në rripa stuhie; ose
 - (6) stuhi e rëndë pluhuri ose stuhi e rëndë ranore; ose
 - (7) re hiri vullkanik; ose
 - (8) aktivitet vullkanik para-shpërthimit ose një shpërthim vullkanik.
- (b) Autoritetet kompetente përcaktojnë si të domosdoshme kushte të tjera, të cilat raportohen nga të gjithë avionët kur ndeshen ose vëzhgohen.
- (c) Ekuipazhet e fluturimit përpilojnë raportet duke përdorur formularët bazuar në modelin AIREP SPECIAL, siç përcaktohet në pikën A të Shtojcës 5. Këto raporte duhet të jenë në përputhje me udhëzimet e hollësishme për raportimin, siç parashikohet në pikën 2 të Shtojcës 5.
- (1) Udhëzimet e hollësishme, duke përfshirë formatet e mesazheve dhe shprehjet e parashikuara në Shtojcën 5, përdoren nga ekuipazhet e fluturimit kur transmetojnë raportet ajrore dhe nga njësitë ATS gjatë ritransmetimit të raporteve të tilla.
 - (2) Raportet speciale ajrore që përmbajnë vëzhgime të veprimtarisë vullkanike regjistrohen në raportin special ajror të formularit të veprimtarisë vullkanike. Format bazuar në formularin e modelit për raportet speciale ajrore të veprimtarisë vullkanike të përcaktuara në pikën B të shtojcës 5, sigurohen për ekuipazhet e fluturimit që veprojnë në rrugë që mund të preken nga retë e hirit vullkanik.

SERA.12010 Vëzhgime të tjera jo-rutinore të avionëve

Kur hasen kushte të tjera meteorologjike që nuk janë të renditura nën SERA.12005 (a), si p.sh. çarja e erës, dhe të cilat, sipas mendimit të pilotit në komandë, mund të ndikojë në sigurinë ose të ndikojë dukshëm në efikasitetin e operacioneve të tjera të avionit, piloti në komandë këshillon njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror sa më shpejt që të jetë e mundur.

SERA.12015 Raportimi i vëzhgimeve të avionëve përmes komunikimit me zë

- (a) Vëzhgimet e avionëve raportohen gjatë fluturimit, në kohën kur bëhet vëzhgimi ose sa më shpejtë që të jetë e mundur.
- (b) Vëzhgimet e avionëve raportohen si raporte ajrore dhe duhet të jenë në përputhje me specifikimet teknike të përcaktuara në Shtojcën 5.

SERA.12020 Shkëmbimi i raporteve ajrore

- (a) Njësitë e Shërbimit të Trafikut Ajror (ATS) do të transmetojnë, sa më shpejt që të jetë e mundur, raportet ajrore speciale dhe jo-rutinore:
 - (1) avionët e tjerë përkatës;
 - (2) zyra shoqëruese për monitorim meteorologjik (MWO) në përputhje me pikën 3 të Shtojcës 5; dhe
 - (3) njësi të tjera përkatëse ATS-së.
- (b) Transmetimet për avionët përsëriten në një frekuencë dhe vazhdojnë për një periudhë kohore e cila përcaktohet nga njësi përkatëse e ATS-së.

*SEKSIONI 13****Transponderi i Radarit të Mbikëqyrjes Sekondare (SSR)*****SERA.13001 Funkionimi i një transponderi SSR**

- (a) Kur një avion bart një transponder SSR në shërbim, piloti operon me transponderin gjatë gjithë kohës së fluturimit, pavarësisht nëse avioni është brenda ose jashtë hapësirës ajrore ku përdoret SSR për qëllime të ATS.
- (b) Pilotët nuk operojnë me karakteristikën IDENT, përveç nëse kjo kërkohet nga ATS.
- (c) Me përjashtim të fluturimit në hapësirën ajrore të caktuar nga autoriteti kompetent për operimin e detyrueshëm të transponderit, avionët pa furnizim të mjaftueshëm me energji përjashtohen nga kërkesa për të operuar me transponder gjatë gjithë kohës.

SERA.13005 Moduli A i transponderit SSR për rregullimin e kodit

- (a) Për të treguar që është në një situatë specifike emergjente, piloti i një avioni të pajisur me SSR duhet të:
 - (1) zgjedhë Kodin 7700 për të treguar gjendjen emergjente, përveç nëse Kontrolli i Trafikut Ajror (KTA) e ka urdhëruar paraprakisht pilotin që të operojë me transponderin në një kod të caktuar. Megjithatë në rastin e fundit, piloti mund të zgjedhë Kodin 7700 kurdo që te ekzistojë arsye për të besuar që kjo do të ishte mënyra më e mirë e veprimit;
 - (2) zgjedhë Kodin 7600 për të treguar një gjendje të dështimit të radio-komunikimit;
 - (3) tentojë të zgjedhë Kodin 7500 për të treguar një gjendje të ndërhyrjes së paligjshme. Nëse rrethanat e paralajmërojnë një gjë të tillë, duhet të përdoret Kodi 7700 në vend të Kodit 7500.
- (b) Me përjashtim të rasteve të përshkruara në pikën (a) më lart, piloti duhet të:
 - (1) përzgjedhë kodet siç udhëzohen nga njësi ATS; ose
 - (2) në mungesë të udhëzimeve ATS që lidhen me rregullimin e kodit, duhet të përzgjedhë Kodin 2000 ose ndonjë Kod tjetër, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent; ose

(3) kur nuk merr shërbime të trafikut ajror, duhet të zgjedhë kodin 7000, në mënyrë që të përmirësohet detektimi i avionëve të pajisur siç duhet, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga autoriteti kompetent.

(c) Kur vërehet se kodi i shfaqur në ekranin që tregon situatën është ndryshe nga ai që i është caktuar avionit:

(1) pilotit do t'i kërkohet të konfirmojë kodin e përzgjedhur dhe, nëse situata e paralajmëron këtë, të ri-përzgjedhë kodin e saktë; dhe

(2) nëse vazhdon mospërputhja mes kodit të caktuar dhe atij të shfaqur, pilotit mund t'i kërkohet të ndalojë operimin me transponderin e avionit. Pozicioni tjetër i kontrollit dhe çdo njësi tjetër e prekur duke përdorur SSR dhe/ose multilateratimin (MLAT) në ofrimin e ATS do të informohet në përputhje me rrethanat.

SERA.13010 Informacionet e dala nga presioni i lartësisë

(a) Kur avioni mbart pajisje në shërbim të Moduli C, piloti operon vazhdimisht me këtë modul, përveç nëse urdhërohet ndryshe nga KTA.

(b) Përveç nëse nuk përcaktohet ndryshe nga autoriteti kompetent, verifikimi i informacioneve të dala nga presioni i lartësisë që i shfaqet kontrollorit do të kryhet të paktën një herë nga secila njësi e KTA e pajisur në lidhje me kontaktin e parë me avionin përkatës ose, nëse kjo nuk është e realizueshme, sa më shpejt të jetë e mundur pas kësaj.

SERA.13015 Moduli S i transponderit SSR për rregullimi i identifikimit të avionit

(a) Avioni i pajisur me Modulin S që ka një karakteristikë të identifikimit të avionit, transmeton identifikimin e avionit siç përcaktohet në pikën 7 të planit të fluturimit të ICAO-s ose kur nuk është paraqitur kurrfarë plani i fluturimi, transmeton regjistrimin e avionëve.

(b) Kurdo që vërehet në ekranin që shfaq situatën se identifikimi i avionit të transmetuar nga një avion i pajisur me Modulin S është ndryshe nga ai që pritet nga avioni, nga piloti kërkohet që ta konfirmojë këtë dhe nëse është e nevojshme, të ri-futë të dhënat e sakta të identifikimit të avionit.

(c) Nëse pas konfirmimit të pilotit se identifikimi i saktë i avionit është përcaktuar në karakteristikën e identifikimit të Moduli S, mospërputhja vazhdon të ekzistojë, kontrollori duhet të ndër marrë veprimet e mëposhtme:

(1) të informojë pilotin për mospërputhjen e vazhdueshme;

(2) kur është e mundur, të korrigjojë etiketën që tregon identifikimin e avionit në ekranin që shfaq situatën; dhe

(3) të njoftojë pozitën tjetër të kontrollit dhe çdo njësi tjetër përkatëse që përdor Modulin S për qëllimet e identifikimit, se identifikimi i transmetuar i avionit nga avioni është i gabuar.

SERA.13020 Dështimi i transponderit SSR kur bartja e një transponderi funksionues është e detyrueshme

(a) Në rast të dështimit të transponderit pas nisjes së avionit, njësitë e KTA do të përpiqen të sigurojnë vazhdimin e fluturimit në aerodromin e destinacionit në përputhje me planin e fluturimit. Megjithatë, pilotët pritet të respektojnë kufizimet specifike.

(b) Në rast se një transponder i cili ka dështuar dhe nuk mund të rikthehet në funksion para nisjes, piloti duhet të:

(1) informojë ATS-në sa më shpejt të jetë e mundur, mundësisht përpara dorëzimit të planit të fluturimit;

(2) futë shkronjën 'N' në pikën 10 të formularit të planit të fluturimit të ICAO-s, nën SSR, për mos-shërbim të plotë të transponderit ose, në rast të dështimit të pjesshëm të transponderit, të futë shkronjën që korrespondon me aftësinë e mbetur të transponderit; dhe

(3) respektojë çdo procedurë të publikuar për të kërkuar përjashtim nga kërkesat për të bartur një transponder funksionues SSR.

SEKSIONI 14

Procedurat e komunikimit me zë

SERA.14001 Të përgjithshme

Frazeologjia e standardizuar do të përdoret në të gjitha situatat për të cilat është specifikuar. Vetëm kur frazeologjia e standardizuar nuk mund të shërbejë për një transmetim të synuar, do të përdoret gjuha e thjeshtë.

SERA.14005 Kategoritë e mesazheve

(a) Kategoritë e mesazheve të trajtuara nga shërbimi mobil aeronautik, dhe renditja e prioritetit në krijimin e komunikimeve dhe transmetimi i mesazheve duhet të jenë në përputhje me Tabelën S14-1.

Tabela S14-1 Kategoritë e mesazheve dhe renditja e radiotelefonisë për sinjalet prioritare

Kategoria e mesazheve dhe renditja e radiotelefonisë për sinjalet prioritare	Sinjali i radiotelefonisë
(a) Thirrjet e rrezikut, mesazhet e rrezikut dhe trafiku i rrezikut	MAYDAY
(b) Mesazhet e urgjencës, duke përfshirë mesazhet e paraprirë nga sinjali i transportit mjekësor	PAN PAN ose PAN PAN MEDICAL
(c) Komunikimet lidhur me gjetjen e drejtimit	—
(d) Mesazhet e sigurisë së fluturimit	—
(e) Mesazhet meteorologjike	—
(f) Mesazhet e rregullsisë së fluturimit	—

(b) Mesazhet e rrezikut dhe trafiku i rrezikut do të trajtohen në përputhje me dispozitat e pikës SERA.14095.

(c) Mesazhet e urgjencës dhe trafiku i urgjencës, duke përfshirë mesazhet e paraprirë nga sinjali i transportit mjekësor, do të trajtohen në përputhje me dispozitat e pikës SERA.14095.

SERA.14010 Mesazhet e sigurisë së fluturimit

Mesazhet e sigurisë së fluturimit përfshijnë si në vijim:

- (a) mesazhet e lëvizjes dhe kontrollit;
- (b) mesazhet e krijuara nga një operator i avionit ose nga një avion, me shqetësim imediat për një avion në fluturim;
- (c) këshilla meteorologjike për shqetësimin imediat për një avion në fluturim ose që është në prag të nisjes (të komunikuar individualisht ose përmes transmetimit);
- (d) mesazhe të tjera lidhur me avionin në fluturim ose që është në prag të nisjes.

SERA.14015 Gjuha që do të përdoret në komunikimin ajër-tokë

- (a) Radiotelefonia e komunikimeve ajër-tokë bëhen në gjuhën angleze ose në gjuhën e përdorur nga stacioni në tokë.
- (b) Gjuha angleze duhet të jetë në dispozicion, me kërkesë të ndonjë avioni, në të gjitha stacionet në tokë që janë në shërbim të aerodromit të caktuar dhe linjat e përdorura nga shërbimet ajrore ndërkombëtare. Nëse nuk përcaktohet ndryshe nga autoriteti kompetent për raste specifike, gjuha angleze do të përdoret për komunikime midis njësive ATS dhe avionit, në aerodromet me më shumë se 50,000 lëvizje ndërkombëtare të IFR në vit.
- (c) Gjuhët në dispozicion në një stacion të caktuar në tokë do të jenë pjesë e Publikimeve të Informacioneve Aeronautike dhe informacione të tjera aeronautike të publikuara lidhur me stacionet e tilla.

SERA.14020 Shqiptimi i fjalëve në radiotelefoni

Kur ne radiotelefoni shqiptohen emrat e duhur, shkurtesat e shërbimit dhe fjalët shqiptimi i të cilave është i dyshim, atëherë përdoret alfabeti i paraqitur në Tabelën S14-2.

Tabela S14-2**Alfabeti i shqiptimit të radiotelefonisë**

Shkronja	Fjala	Shqiptim i përafërt (Paraqitja e alfabetit latin)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE ose SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM or OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY

X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

Në paraqitjen e përfaqësuar duke përdorur alfabetin latin, nënvizohen rrokjet që duhen theksuar.

SERA.14025 Parimet që rregullojnë identifikimin e linjave të ATS përveç linjave standarde të nisjes dhe arritjes

(a) Përdorimi i përcaktuesve të rutave ATS në komunikime

(1) Në komunikimet me zë, shkronja bazë e një përcaktuesi duhet të thuhet në përputhje me alfabetin e shqiptimit, siç përcaktohet në Tabelën S14-2.

(2) Kur përdoren parashtesat K, U ose S, ato në komunikimet me zë duhet të thuhet si më poshtë:

(i) K — KOPTER

(ii) U — UPPER

(iii) S — SUPERSONIC

(b) Fjala ‘kopter’ shqiptohet si në fjalën ‘helicopter (helikopter)’ dhe fjalët ‘upper’ dhe ‘supersonic’ si në gjuhën angleze.

SERA.14026 Pikat domethënëse

Zakonisht, emri i gjuhës së thjeshtë për pikat domethënëse të shënuara nga faqja e një ndihme radio-navigimi, ose kodi unik i shqiptueshëm me pesë shkronja ‘emri-kodi’ për pika domethënëse që nuk janë shënuar nga faqja e një ndihme radio-navigimi, përdoret për t’iu referuar pikës domethënëse në komunikimet me zë. Nëse nuk përdoret emri i thjeshtë i gjuhës për vendin e një ndihme radio-navigimi, ai zëvendësohet nga përcaktuesi i koduar i cili, në komunikimet me zë, thuhet në përputhje me alfabetin e shqiptimit.

SERA.14030 Përdorimi i përcaktuesve për linjat standarde të instrumenteve të nisjes dhe arritjes

Përcaktuesi i gjuhës së thjeshtë përdoret në komunikimet me zë për linjat standarde të instrumenteve të nisjes ose arritjes.

SERA.14035 Transmetimi i numrave në radiotelefoni

(a) Transmetimi i numrave

(1) Të gjithë numrat e përdorur në transmetimin e shenjës së thirrjes së avionëve, drejtimit, pistës, drejtimit të erës dhe shpejtësisë duhet të transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç.

(i) Nivelet e fluturimit transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç, përveç rastit të niveleve të fluturimit me shifra të plota qindëshe.

(ii) Rregullimi i altimetrit transmetohet duke shqiptuar secilën shifër veç e veç, me përjashtim të rastit të një përcaktimi prej 1,000 hPa, e cila do të transmetohet si ‘NJË MIJË’.

(iii) Të gjithë numrat e përdorur në transmetimin e kodeve të transmetuesit do të transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç se, kur kodet e transmetuesit përmbajnë vetëm shifra mijëshe, informacioni transmetohet duke shqiptuar shifrën në numrin e mijërave të pasuar nga fjala ‘MIJËRA’.

(2) Të gjithë numrat e përdorur në transmetimin e informacioneve të tjera nga ato të përshkruara në pikën (a)(1) transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç, përveç se të gjithë numrat që përmbajnë shifra të plota qindëshe ose mijëshe transmetohen duke shqiptuar çdo shifër në numrin e qindësheve ose mijërave të pasuar nga fjala ‘QIND’ ose ‘MIJË’, sipas rastit. Kombinimet e mijërave e qindrave të plota do të transmetohen duke shqiptuar çdo shifër në numrin e mijërave të pasuar nga fjala ‘MIJË’, e pasuar nga numri i qindësheve të pasuara nga fjala ‘QIND’.

(3) Në rastet kur ekziston nevoja për të sqaruar numrin e transmetuar si shifër e plotë mijëshe dhe/ose qindëshe, numri transmetohet duke shqiptuar secilën shifër veç e veç.

(4) Kur jepni informacione në lidhje me bartjen relative të një objekti ose trafikun në kundërshtim sa i përket orës 12-orëshe, informacioni do të jepet duke shqiptuar shifrat së bashku si ‘ORA DHJETË’ ose ‘ORA NJËMBËDHJETË’.

(5) Numrat që përmbajnë një presje dhjetore transmetohen siç përshkruhet në pikën (a)(1) me presjen dhjetore në një sekuençë të përshtatshme, të treguar nga fjala ‘DHJETORE’.

(6) Të gjashtë shifrat e përcaktuesit numerik përdoren për të identifikuar kanalin transmetues në komunikime radiotelefoni me frekuencë shumë të lartë (VHF), përveç në rastin kur shifrat e pesta dhe të gjashta janë zero, në këtë rast përdoren vetëm katër shifrat e para.

SERA.14040 Shqiptimi i numrave

Kur gjuha e përdorur për komunikim është gjuha angleze, numrat do të transmetohen duke përdorur shqiptimin e treguar në Tabelën S14-3:

Tabela S14-3

Numri ose elementi numerik	Shqiptimi
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Teknika e transmetimit

(a) Transmetimet kryhen në mënyrë koncize me një ton normal bisedimi.

(b) Në komunikimet me radiotelefoni përdoren fjalët dhe frazat e mëposhtme, siç është e përshtatshme, dhe do të kenë kuptimin e përshkruar në Tabelën S14-4:

Tabela S14-4 Frazat

Fraza	Kuptimi
ACKNOWLEDGE	'Më njofto nëse e ke pranuar dhe kuptuar këtë mesazh.'
AFFIRM	'Po.'
APPROVED	'Aprovohet leja për veprimin e propozuar.'
BREAK	'Kështu unë tregoj ndarjen midis pjesëve të mesazhit.'
BREAK BREAK	'Kështu unë tregoj ndarjen midis mesazheve të transmetuara në avionë të ndryshëm në një mjedis shumë të ngarkuar.'
CANCEL	'Anulo lejimin e transmetuar më parë.'
CHECK	'Shqyrto një sistem ose procedure.'
CLEARED	'Autorizimi për të proceduar sipas kushteve të specifikuara.'
CONFIRM	'Kërkoj verifikimin e: (<i>autorizimit, udhëzimit, veprimit, informacionit</i>).'
CONTACT	'Vendosni komunikime me ...'
CORRECT	'E vërtetë' ose 'E saktë'.
CORRECTION	'Është bërë një gabim në këtë transmetim (<i>ose në mesazhin e treguar</i>). Versioni i saktë është...'
DISREGARD	'Mos e merr parasysht/Injoro.'
HOW DO YOU READ	'Si është kuptuar transmetimi im?' (shih pikën SERA.14070(c))
I SAY AGAIN	'E përsëris për ta qartësuar apo theksuar.'
MAINTAIN	'Vazhdoni në përputhje me gjendjen(-et) e specifikuar' ose në kuptimin e saj të fjalëpërfjalshëm.
MONITOR	'Dëgjo në (frekuencën).'
NEGATIVE	'Jo' ose 'Nuk jepet leja' ose 'Kjo nuk është e saktë' ose 'Nuk mundeni'.
OVER	'Transmetimi im mbaroi dhe pres një reagim nga ju'

OUT	‘Ky shkëmbim transmetimesh ka përfunduar dhe nuk pritet asnjë reagim.’
READ BACK	‘Përsëriteni tërë mesazhin, ose një pjesë të caktuar të këtij mesazhi saktësisht siç është pranuar.’
RECLEARED	‘Është bërë një ndryshim në autorizimin tuaj të fundit dhe kjo leje e re zëvendëson lejen tuaj të mëparshme ose një pjesë të saj.’
REPORT	‘Më jepni informacionet në vijim...’
REQUEST	‘Do të doja të di...’ ose ‘Do të doja të marr...’
ROGER	‘Kam pranuar tërë transmetimin tuaj të fundit.’
SAY AGAIN	‘Përsëriteni tërë mesazhin, ose pjesën vijuese të transmetimin tuaj të fundit.’
SPEAK SLOWER	‘Ulni ritmin e të folurit.’
STANDBY	‘Prisni dhe do t’ju thërras.’
UNABLE	‘Unë nuk mund të respektoj kërkesën tuaj, udhëzimin apo autorizimin tuaj.’
WILCO	(<i>Shkurtesa për ‘respektoj’</i>) ‘E kuptoj mesazhin tuaj dhe do të respektoj atë.’
WORDS TWICE	(a) <i>Si kërkesë:</i> ‘Komunikimi është i vështirë. Ju lutemi dërgoni çdo fjalë, ose grup fjalësh, dy herë.’ (b) <i>Si informacion:</i> ‘Meqenëse komunikimi është i vështirë, çdo fjalë ose grup fjalësh në këtë mesazh do të dërgohet dy herë.’

SERA.14050 Shenjat e thirrjes në radiotelefoni për avion

(a) Shenjat e plota të thirrjeve:

Një shenjë e thirrjes së radiotelefonisë së avionit është një nga llojet e mëposhtme:

- (1) Lloji (a) — shkronjat/numrat që korrespondojnë me shënjimin e regjistrimit të avionit; ose
- (2) Lloji (b) — përcaktuesi i telefonisë së operatorit të avionit, i pasuar nga katër shkronjat/numrat e fundit të shënjimit të regjistrimit të avionit;
- (3) Lloji (c) — përcaktuesi i telefonisë së operatorit të avionit, i pasuar nga identifikimi i fluturimit.

(b) Shenja të shkurtuara të thirrjeve:

Shenjat e thirrjes në radiotelefoni të avionit të paraqitura në pikën (a), me përjashtim të Llojit (c), mund të shkurtohen në rrethanat e përshkruara në pikën SERA.14055(c). Shenjat e shkurtuara të thirrjeve do të jenë në formën e mëposhtme:

- (1) Lloji (a) — shkronja/numri i parë i regjistrimit dhe të paktën dy shkronja/numra të fundit të shenjës së thirrjes;
- (2) Lloji (b) — përcaktuesi i telefonisë së operatorit të avionit, i pasuar nga të paktën dy shkronja/numra të fundit të shenjës së thirrjes;
- (3) Lloji (c) — nuk ka formë të shkurtuar.

SERA.14055 Procedurat e radiotelefonisë

(a) Një avion nuk duhet të ndryshojë llojin e shenjës së tij të telefonatës radiotelefonike gjatë fluturimit, përveçse përkohësisht sipas udhëzimit të një njësie KTA për interes të sigurisë. Me përjashtim të arsyeve të sigurisë, asnjë transmetim nuk duhet të drejtohet në një avion gjatë ngritjes, gjatë pjesës së fundit të afrimit përfundimtar ose gjatë uljes.

(b) Vendosja e komunikimeve radiotelefonike

(1) Shenjat e telefonatës së plotë me radiotelefoni përdoren gjithmonë kur vendoset komunikimi. Kur vendoset komunikimi, avioni e fillon thirrjen e tyre me përcaktimin e stacionit thirrës, pasuar nga përcaktimi i stacionit thirrës.

(2) Përgjigja ndaj thirrjeve të mësipërme përdorë shenjën e thirrjes së stacionit thirrës, pasuar nga shenja e thirrjes së stacionit që përgjigjet, e cila do të konsiderohet si një ftesë për të vazhduar me transmetimin nga thirrja e stacionit. Për transferimet e komunikimit brenda një njësie ATS, shenja e thirrjes së njësies ATS mund të hiqet, kur autorizohet kështu nga autoriteti kompetent.

(3) Komunikimet fillojnë me një telefonatë dhe një përgjigje kur dëshirohet të vendoset kontakti, përveç që, kur është e sigurt që stacioni i thirrur do të pranojë thirrjen, stacioni thirrës mund të transmetojë mesazhin, pa pritur një përgjigje nga stacioni i thirrur.

(c) Komunikimet pasuese të radiotelefonisë

(1) Shenjat e thirrjeve të shkurtuara të radiotelefonisë, të përshkruara në pikën SERA.14050(b), përdoren vetëm pasi të jetë vendosur një komunikim i kënaqshëm dhe me kusht që të mos ketë konfuzion. Një avion përdorë shenjën e thirrjes së tij të shkurtuar vetëm pasi të jetë adresuar në këtë mënyrë nga stacioni aeronautik.

(2) Kur jepen lejjimet e KTA -së dhe kur lexohen përsëri këto lejime, kontrollorët dhe pilotët duhet të shtojnë gjithmonë shenjën e thirrjes së avionit në të cilin aplikohet lejimi. Për raste të tjera pos këtyre, komunikimi i vazhdueshëm i dyanshëm pas vendosjes së kontaktit lejohet pa identifikim ose thirrje të mëtejshme deri në ndërprerje të kontaktit.

SERA.14060 Transferimi i komunikimeve VHF

(a) Një avion këshillohet nga njësia përkatëse ATS për të transferuar nga një frekuencë e radios në tjetrën, në përputhje me procedurat e dakorduara. Në mungesë të këshillave të tilla, avioni duhet të njoftojë njësinë ATS përpara se të bëhet një transferim i tillë.

(b) Kur vendosni kontaktin fillestar në, ose kur largoheni nga, një frekuencë VHF, një avion do të transmetojë informacione të tilla siç mund të përshkruhen nga ASHNA përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve dhe të aprovuar nga autoriteti kompetent.

SERA.14065 Procedurat e radiotelefonisë për ndërrimin e kanalit të komunikimit me zë ajër-tokë

(a) Përveç nëse përcaktohet ndryshe nga ASHNA përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve dhe aprovuar nga autoriteti kompetent, thirrja fillestare në një njësi ATS pas një ndërrimi të kanalit të komunikimit me zë ajër-tokë duhet të përmbajë elementët e mëposhtëm:

(1) përcaktimi i njësisë ATS e cila thirret;

(2) shenja e thirrjes dhe, për avionët në kategorinë e ballafaqimit me turbullirave të rënduara, fjala 'Heavy (e rëndë)' ose 'Super' nëse ai avion është identifikuar në mënyrë të tillë nga autoriteti kompetent;

(3) niveli, duke përfshirë nivelet e kaluara dhe ato të lejuara, nëse nuk mban nivelin e lejuar;

(4) shpejtësia, nëse caktohet nga KTA; dhe

(5) elemente shtesë, siç kërkohet nga ASHNA përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve dhe të aprovuar nga autoriteti kompetent.

(b) Pilotët duhet të japin informacione për nivelin në afërsinë e plotë më të afërt 30 m ose 100 ft siç tregohet në lartësinë e pilotit.

(c) Thirrja fillestare në kullën e kontrollit të aerodromit

Për avionët që pajisen me shërbimin e kontrollit të aerodromit, thirrja fillestare duhet të përmbajë:

(1) përcaktimin e njësisë ATS që thirret;

(2) shenja e thirrjes dhe, për avionët në kategorinë e ballafaqimit me turbullira të rënduara, fjala 'Heavy (e rëndë)' ose 'Super' nëse ai avion është identifikuar në mënyrë të tillë nga autoriteti kompetent;

(3) pozitën; dhe

(4) elemente shtesë, siç kërkohet nga ASHNA përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve dhe të aprovuar nga autoriteti kompetent.

SERA.14070 Procedurat e testit

(a) Forma e transmetimeve testuese do të jetë si më poshtë:

- (1) identifikimi i stacionit që thirret;
- (2) identifikimi i stacionit thirrës;
- (3) fjalët 'RADIO CHECK (kontrolli i radios)';
- (4) frekuenca që përdoret.

(b) Përgjigja ndaj një transmetimi testues do të jetë si më poshtë:

- (1) identifikimin e stacionit që kërkon testin;
- (2) identifikimin e stacionit që përgjigjet ndaj thirrjes për test;
- (3) informacionet lidhur me lexueshmërinë e stacionit që kërkon transmetimin e testit.

(c) Kur bëhen testet, do të përdoret shkalla e mëposhtme e lexueshmërisë:

Shkalla e lexueshmërisë

- (1) 1 E palexueshme
- (2) 2 E lexueshme kohë pas kohe
- (3) 3 E lexueshme, por me vështirësi
- (4) 4 E lexueshme
- (5) 5 E lexueshme plotësisht

SERA.14075 Shkëmbimi i komunikimeve

(a) Komunikimet duhet të jenë koncize dhe të qarta, duke përdorur frazeologjinë standarde sa herë që është e mundur.

(1) Kur transmetohet nga një avion, njohja e marrjes së një mesazhi duhet të përmbajë shenjën e thirrjes së këtij avioni.

(2) Kur vërtetimi i marrjes është transferuar nga një njësi ATS në një avion, ai duhet të përmbajë shenjën e thirrjes së avionit, e ndjekur nëse konsiderohet e nevojshme, nga shenja e thirrjes e njësisë ATS.

(b) Fundi i bisedës.

Një bisedë radiotelefonike mund të ndërpritet nga njësi marrëse e ATS ose avioni që përdor shenjën e vet të thirrjes.

(c) Korrigjimet dhe përsëritjet

(1) Kur të jetë bërë një gabim në transmetim duhet të thuhet fjala 'CORRECTION (korrigjim)', grupi ose fraza e fundit e përsëritur, dhe pastaj versioni i saktë i transmetuar.

(2) Nëse korrigjimi mund të bëhet më së miri duke përsëritur tërë mesazhin do të përdoret fraza 'CORRECTION, I SAY AGAIN (korrigjim – po e përsëris prapë)' para se mesazhi të transmetohet për herë të dytë.

(3) Nëse stacioni pranues dyshon për korrektësinë e mesazhit të marrë, do të kërkohet një përsëritje e plotë ose e pjesshme.

(4) Nëse kërkohet përsëritja e mesazhit, thuhet fjalët 'SAY AGAIN (përsërite edhe një herë)'. Nëse kërkohet përsëritja e një pjese të mesazhit, thuhet fraza: 'SAY AGAIN ALL BEFORE (përsërite tërë pjesën para)... ose 'SAY AGAIN (përsërite edhe një herë) ... (fjalët para se të humbë pjesa) TO (deri) ... (fjalët pas pjesës së humbur)'; ose 'SAY AGAIN ALL AFTER (përsërite tërë pjesën pas)... ' (fjalët e fundit të qarta të pranuar)'.

(d) Nëse gjatë kontrollimit të saktësisë së një pranimi vërehen fjalë të pasakta, fjalët ‘NEGATIVE I SAY AGAIN (negative, po e përsëris)’ duhet të transmetohen në përfundim të leximit pasuar nga versioni i saktë i fjalëve përkatëse.

SERA.14080 Vrojtimi i komunikimeve/Orët e shërbimit

(a) Gjatë fluturimit, avionët duhet të mirëmbajnë vrojtimin ashtu siç kërkohet nga autoriteti kompetent dhe nuk do të ndalin vrojtimin, përveç për arsye sigurie, pa informuar njësinë përkatëse ATS.

(1) Avionët gjatë fluturimeve të gjata mbi ujë ose gjatë fluturimeve mbi zonat e përcaktuara mbi të cilat kërkohet bartja e një transmetuesi të lokacionit për emergjencën (ELT), do të kontrollojë vazhdimisht frekuencën e emergjencës VHF 121,5 MHz, përveç atyre periudhave kur avionët kryejnë komunikime në kanale të tjera VHF ose kur kufizimet e pajisjeve ajrore ose detyrat e kabinës së pilotëve nuk lejojnë kontrollimin e njëkohshme të dy kanaleve.

(2) Avionët kontrollojnë vazhdimisht frekuencën e emergjencës VHF 121,5 MHz në zona ose mbi linja ku ekziston mundësia e përgjimit të avionëve ose situatave të tjera të rrezikshme, dhe kur një kërkesë e tillë është vendosur nga autoriteti kompetent.

(b) Stacionet aeronautike duhet të bëjnë vrojtimit të vazhdueshëm duke dëgjuar në kanalën VHF të emergjencës 121,5 MHz gjatë orëve të shërbimit të njërive në të cilat kjo është instaluar. Kur dy ose më shumë stacione të tilla janë të bashkë-vendosura, pajisja prej 121,5 MHz me vrojtimit dëgjimi në njërin prej tyre duhet të përmbushë atë kërkesë.

(c) Kur është e nevojshme që një avion ose njësi ATS të suspendoj operimin për ndonjë arsye, nëse është e mundur, ai duhet të informojë stacionet e tjera përkatëse, duke i dhënë kohën në të cilën pritet që të rikthehet operimi. Kur rikthehet operimi, stacionet e tjera përkatëse do të jenë të informuara. Kur është e nevojshme të suspendohet operimi përtej kohës së specifikuar në njoftimin origjinal, nëse është e mundur, një kohë e rishikuar e rifillimit të operimit do të transmetohet në ose afër kohës së specifikuar së pari.

SERA.14085 Përdorimi i transmetimit “të verbër”

(a) Kur një avion nuk arrin të vendos kontaktin në kanalën e caktuar, në kanalën e mëparshëm të përdorur ose në një kanal tjetër të përshtatshëm për linjën dhe nuk arrin të vendos komunikimin me njësinë përkatëse ATS, njësitë e tjera ATS ose avioni tjetër që përdor të gjitha mjetet e mundshme, avioni duhet të transmetojë mesazhin e tij dy herë në kanalën(-et) e caktuar, paraprirë nga fraza ‘TRANSMITTING BLIND (transmetim “i verbër”)’ dhe nëse është e nevojshme të përfshihet marrësi(-t) të cilit i dedikohet mesazhi.

(b) Kur një avion nuk është në gjendje të vendos komunikim për shkak të dështimit të marrësit, transmeton raportet në kohën e caktuar, ose pozicionet në kanalën në përdorim, paraprirë nga fraza ‘TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE (transmetim “i verbër” për shkak të dështimit të marrësit)’. Avioni duhet të:

(1) transmetojë mesazhin e synuar, pasuar me një përsëritje të plotë;

(2) këshillojë kohën e transmetimit të tij të ardhshëm të synuar;

(3) kur është i pajisur me ATS, të transmetojë informacionet në lidhje me qëllimin e pilotit në komandë në lidhje me vazhdimin e fluturimit.

SERA.14087 Përdorimi i teknikës së ritransmetimit të komunikimit

(a) Kur një njësi ATS nuk ka qenë në gjendje të vendos kontaktin me një avion pas thirrjeve në frekuencat në të cilat besohet se i dëgjon avioni, duhet:

(1) nëse është e nevojshme, të kërkojë nga njësi të tjera ATS për të ofruar ndihmë duke thirrur avionin dhe duke e ritransmetuar trafikun; dhe

(2) nëse është e nevojshme, të kërkojë avionin në linjë për të bërë përpjekje për të vendosur komunikim me avionët dhe të ritransmetojë trafikun.

(b) Dispozitat e pikës (a) do të zbatohen gjithashtu:

(1) me kërkesë të njësisë përkatëse ATS;

(2) kur një komunikim i pritshëm nga një avion nuk është pranuar brenda një periudhe kohore të tillë që dyshohet për shfaqjen e dështimit të komunikimit.

SERA.14090 Procedurat specifike të komunikimit

(a) Lëvizja e makinave

Frazeologjitë për lëvizjen e makinave, përveç traktorëve tërheqës, në zonën e manovrimit do të jenë të njëjta me ato të përdorura për lëvizjen e avionëve, me përjashtim të udhëzimeve të taksive, në të cilin rast fjala 'PROCEED (vazhdo)' do të zëvendësohet me fjalën 'TAXI' kur komunikoni me makina.

(b) Shërbimi këshillues i trafikut ajror

Shërbimi këshillues i trafikut ajror nuk jep 'autorizime' por vetëm 'informacione këshilluese' dhe do të përdorë fjalën 'këshillë' ose 'sugjerim' kur një avioni i propozohet një formë e veprimit.

(c) Treguesi i kategorisë së ballafaqimit me turbullira të rënduara

(1) Për avionët në kategorinë e ballafaqimit me turbullira të rënduara, fjala 'Heavy (e rëndë)' do të përfshihet menjëherë pas sinjalit të thirrjes së avionit në kontaktin fillestar të radiotelefonisë midis avionëve të tillë dhe njësive ATS.

(2) Për avionët specifikë në kategorinë e ballafaqimit me turbullira të rënduara, të përcaktuara nga autoriteti kompetent, fjala 'Super' do të përfshihet menjëherë pas shenjës së thirrjes së avionit në kontaktin fillestar të radiotelefonisë midis avionëve të tillë dhe njësive ATS.

(d) Procedurat që lidhen me devijimin e motit

Kur piloti fillon komunikimet me KTA, mund të merret një përgjigje e shpejtë duke thënë 'WEATHER DEVIATION REQUIRED (kërkohet devijimi i motit)' për të treguar se përparësia dëshirohet në frekuencën dhe për përgjigjen KTA. Kur është e nevojshme, piloti do të fillojë komunikime duke përdorur thirrjen urgjente "PAN PAN" (mundësisht thuhet tri herë).

SERA.14095 Procedurat e komunikimit me radiotelefoninë për rreziqe dhe urgjenca

(a) Të përgjithshme

(1) Trafiku i rrezikut dhe urgjencës përfshin të gjitha mesazhet radiotelefonike të lidhura përkatësisht me kushtet e rrezikut dhe urgjencës. Kushtet e rrezikut dhe urgjencës përcaktohen si:

(i) *Rrezik*: gjendje e të qenit i kërcënuar nga një rrezik i madh dhe/ose i pashmangshëm dhe e të kërkuarit ndihmë të menjëhershme.

(ii) *Urgjencë*: gjendje lidhur me sigurinë e një avioni ose makinave të tjera, ose të ndonjë personi në bord ose që e shohim, por që nuk kërkon ndihmë të menjëhershme.

(2) Sinjali i rrezikut në radiotelefonin 'MAYDAY' dhe sinjali i urgjencës në radiotelefonin 'PAN PAN' përdoren në fillim të komunikimit të rrezikut dhe urgjencës. Në fillimin e çdo komunikimi të mëvonshëm në trafik të rrezikut dhe urgjencës, në radiotelefonin lejohet përdorimi i sinjaleve të rrezikut dhe sinjaleve të urgjencës.

(3) Autori i mesazheve drejtuar avionit në kushte rreziku ose urgjence, kufizon në minimum numrin dhe volumin e përmbajtjes së mesazheve të tilla, siç kërkohet nga kushtet.

(4) Nëse nuk pranohet mesazhi i rrezikut ose urgjencës i bërë nga njësia KTA drejtuar avionit, njësi të tjera të ATS japin ndihmën siç përshkruhet në pikat (b)(2) dhe (b)(3).

(5) Trafiku i rrezikut dhe urgjencës zakonisht bëhet në frekuencën në të cilën fillon trafiku i tillë, derisa të konsiderohet se mund të ofrohet ndihmë më e mirë duke transferuar atë trafik në një frekuencë tjetër.

(6) Në përgjithësi, në rastet e komunikimit të rrezikut dhe urgjencës, transmetimet përmes radiotelefonisë bëhen ngadalë dhe qartë, secila fjalë shqiptohet qartë për të lehtësuar transkriptimin.

(b) Komunikimet e rrezikut në radiotelefonin

(1) Veprimi i avionit në situatë rreziku

Përveç që paraprihet nga sinjali 'MAYDAY' i rrezikut në radiotelefoni në përputhje me pikën (a)(2), preferohet të thuhet tri herë, mesazhi i rrezikut i dërguar nga një avion në rrezik duhet që:

- (i) të jetë në frekuencën e tokë-ajër që është në përdorim në atë kohë;
- (ii) të përbëhet nga sa më shumë elementë të mëposhtëm, të theksuar në mënyrë të qartë dhe nëse është e mundur, në rendin vijues:
 - (A) emri i njësisë së ATS së drejtuar (koha dhe rrethanat lejuese);
 - (B) identifikimi i avionit;
 - (C) natyra e rrezikut;
 - (D) qëllimi i pilotit në komandë;
 - (E) pozicioni i tanishëm, niveli dhe drejtimi.

(2) Veprim nga njësia ATS e drejtuar ose nga njësia e parë ATS që pranon mesazhin e rrezikut

Njësia ATS e adresuar nga një avion në rrezik, ose nga njësia e parë ATS që pranon mesazhin e rrezikut, duhet:

- (i) menjëherë të pranojë mesazhin e rrezikut;
- (ii) të marrë kontrollin e komunikimeve ose të transferojë në mënyrë specifike dhe të qartë atë përgjegjësi, duke këshilluar avionin nëse bëhet një transferim; dhe
- (iii) të ndërmarrë veprime të menjëhershme për të siguruar që të gjitha informatat e nevojshme të jenë në dispozicion sa më shpejt të jetë e mundur, për:
 - (A) njësinë përkatëse të ATS;
 - (B) operatorin përkatës të avionit, ose përfaqësuesin, në përputhje me marrëveshjet e paracaktuara;
 - (iv) të paralajmëruar njësitë e tjera ATS, sipas rastit, në mënyrë që të parandalohet transferimi i trafikut në frekuencën e komunikimit të rrezikut.

(3) Vendosja e heshtjes

(i) Avioni në rrezik, ose njësitë ATS në kontroll të trafikut të rrezikut, lejon të vendos heshtjen, qoftë në të gjitha stacionet e shërbimit mobil në zonë ose në ndonjë stacion që ndërhyt në trafikun e rrezikut. Këto udhëzime i drejton në 'të gjitha stacionet' ose vetëm në një stacion, varësisht nga rrethanat. Në të dyja rastet, do të përdorë:

- (A) 'STOP TRANSMITTING (pushoni transmetimin)';
- (B) sinjali i rrezikut të radiotelefonisë 'MAYDAY'.
- (ii) Përdorimi i sinjaleve të specifikuara në pikën (b)(3)(i) rezervohet për avionët në rrezik dhe për njësinë ATS që kontrollon trafikun e rrezikut.

(4) Veprimi nga të gjitha njësitë e tjera ATS /avionët

(i) Komunikimet e rrezikut kanë përparësi të plotë ndaj të gjitha komunikimeve dhe njësitë ATS /avionët që janë në dijeni për këtë dhe nuk duhet të transmetojnë në frekuencën përkatëse, përveç nëse:

- (A) anulohet rreziku ose ndërpritet trafiku i rrezikut;
- (B) i gjithë trafiku i rrezikut është transferuar në frekuencë të tjera;
- (C) njësia ATS që kontrollon komunikimet jep lejen;
- (D) mund të marrë vetë ndihmën.

(ii) Çdo njësi ATS/avion që ka njohuri për trafikun e rrezikut, dhe i cili nuk mund ta ndihmojë vetë avionin në rrezik, megjithatë do të vazhdojë të dëgjojë një trafik të tillë deri sa të jetë e qartë se po ofrohet ndihmë.

(5) Ndërprezja e komunikimeve të rrezikut dhe heshtja

(i) Kur një avion nuk është më në rrezik, ai transmeton një mesazh përmes të cilit e anulon gjendjen e rrezikut.

(ii) Kur njësisia ATS e cila ka kontrolluar trafikun e komunikimit të rrezikut e kupton se gjendja e rrezikut ka përfunduar, ajo do të ndërmarrë veprime të menjëhershme për të siguruar që këto informacione të jenë në dispozicion, sa më shpejt të jetë e mundur, për:

(A) njësinë përkatëse ATS;

(B) operatorin përkatës të avionit, ose përfaqësuesin e tij, në përputhje me marrëveshjet e paracaktuara.

(iii) Situata e komunikimit të rrezikut dhe heshtjes përfundojnë duke transmetuar një mesazh, duke përfshirë fjalët 'DISTRESS TRAFFIC ENDED (trafiku i rrezikut ka përfunduar)' në frekuencën ose frekuencat që përdoren për trafikun e rrezikut. Ky mesazh dërgohet vetëm nga njësisia ATS që kontrollon komunikimet kur, pas pranimit të mesazhit të përcaktuar në pikën (b)(5)(i), është i autorizuar ta bëjë këtë nga autoriteti kompetent.

(c) Komunikimet e radiotelefonisë së urgjencave

(1) Veprimi nga avioni që raporton gjendje urgjente, përveç siç tregohet në pikën (c)(4)

Përveç që paraprihet nga sinjali i urgjencës së radiotelefonisë 'PAN PAN' në përputhje me pikën (a)(2), mundësisht të thuhet tri herë dhe secila fjalë e grupit e shqiptuar si fjala frënge 'panne', mesazhi i urgjencës që duhet të dërgohet nga një avion që raporton një gjendje urgjente duhet të:

(i) të jetë në frekuencën tokë-ajër në përdorim në atë kohë;

(ii) përbëhet nga sa më shumë elementë të mëposhtëm të theksuar siç duhet, dhe nëse është e mundur, sipas renditjes vijuese:

(A) emri i njësisë ATS së adresuar;

(B) identifikimi i avionit;

(C) natyra e gjendjes së urgjencës;

(D) qëllimi i pilotit në komandë;

(E) pozicioni i tanishëm, niveli dhe drejtimi;

(F) çdo informacion tjetër i dobishëm.

(2) Veprim nga njësisia ATS i adresuar ose nga njësisia e parë ATS që pranon mesazhin e urgjencës

Njësisia ATS e adresuar nga një avion në kushte të urgjencës, ose nga njësisia e parë ATS që pranon mesazhin e urgjencës, duhet:

(i) të pranojë mesazhin e urgjencës;

(ii) të ndërmarrin veprime të menjëhershme për të siguruar që të gjitha informacionet e nevojshme janë në dispozicion, sa më shpejt të jetë e mundur, për:

(A) njësinë përkatëse ATS;

(B) operatorin përkatës të avionit, ose përfaqësuesin e tij, në përputhje me marrëveshjet e paracaktuara;

(iii) nëse është e nevojshme, të ushtrojë kontrollin e komunikimeve.

(3) Veprim nga të gjithë njësitë e tjera ATS/avionët

Komunikimet e urgjencës kanë përparësi ndaj të gjitha komunikimeve, përveç komunikimeve të rrezikut dhe njësitë ATS/avionët do të kujdesen që të mos ndërhyjnë në transmetimin e trafikut të urgjencës.

(4) Veprimi nga një avion i përdorur për transportet mjekësore

(i) Përdorimi i sinjalit të përshkruar në pikën (c)(4)(ii) tregon se mesazhi që vijon ka të bëjë me një transport mjekësor të mbrojtur, në përputhje me Konventat dhe Protokollet Shtesë të Gjenevës 1949.

(ii) Me qëllim të njoftimit dhe identifikimit të avionëve të përdorur për transport mjekësor, një transmetim i sinjalit të urgjencës së radiotelefonisë 'PAN PAN', preferohet të thuhet tri herë, dhe secila fjalë e grupit e shqiptuar si fjala frënge 'panne', do të pasohet nga sinjali i radiotelefonisë për transportin mjekësor 'MAY-DEE-CAL', i shqiptuar si në 'medical' në frëngjisht. Përdorimi i sinjaleve të përshkruara më sipër tregon se mesazhi që vijon ka të bëjë me një transport mjekësor të mbrojtur.

Mesazhi përcjellë të dhënat e mëposhtme:

(A) shenjën e thirrjes ose format tjera të njohura të identifikimit të transportit mjekësor;

(B) pozicionin e transportit mjekësor;

(C) numrin dhe llojin e transporteve mjekësore;

(D) linjën e synuar;

(E) koha e parashikuar gjatë linjës dhe nisja dhe mbërritja, sipas rastit; dhe

(F) çdo informacion tjetër si lartësia e fluturimit, radio frekuencat e kontrolluara, gjuhët e përdorura dhe modulet dhe kodet e radarit të survejimit sekondar.

(5) Veprimi nga njësia ATS e drejtuar ose nga stacione të tjera që marrin një mesazh të transportit mjekësor

Dispozitat e pikave (c)(2) dhe (c)(3) zbatohen sipas rastit për njësitë ATS që marrin një mesazh të transportit mjekësor.

Ndarja 1

Sinjalet

1. SINJALET E RREZIKUT DHE URGJENCËS

1.1. Të përgjithshme

1.1.1. Pavarësisht nga dispozitat në pikat 1.2 dhe 1.3, një avion në rrezik përdorë çdo mjet në dispozicion të tij për të tërhequr vëmendjen, për të bërë të njohur pozicionin e tij dhe për të marrë ndihmë.

1.1.2. Procedurat e transmetimit të telekomunikimit për sinjalet e rrezikut dhe urgjencës duhet të jenë në përputhje me Seksionin 14.

1.2. Sinjalet e rrezikut

1.2.1. Sinjalet e mëposhtme, të përdorura së bashku ose veç e veç, do të thotë që rreziku kërcënuet dhe i pashmangshëm kërcënon dhe kërkohet ndihmë e menjëhershme:

(a) një sinjal i dhënë nga radiotelegrafia ose nga ndonjë metodë tjetër e sinjalizimit që përbëhet nga grupi SOS (.. — — — .. sipas kodit të Morsit);

(b) një sinjal rreziku i dhënë nga radiotelefonia që përbëhet nga fjala e thënë MAYDAY;

(c) një mesazh rreziku i dërguar përmes linkut të të dhënave i cili transmeton qëllimin e fjalës MAYDAY;

(d) raketa ose predha që hidhnin dritat e kuqe, të ndezura një nga një në interval të shkurtër;

(e) një flakë parachute që tregon një dritë të kuqe;

(f) përcaktimi i transportuesit të Mënyrës A Kodi 7700.

1.3. Sinjalet e urgjencës

1.3.1. Sinjalet e mëposhtme, të përdorura së bashku ose veç e veç, nënkuptojnë që një avion dëshiron të njoftojë për vështirësitë që e detyrojnë atë të ulet pa kërkuar ndihmë të menjëhershme:

(a) ndezja dhe fikja e përsëritshme e dritave të aterimit; ose

(b) ndezja dhe fikja e përsëritshme e dritave të navigacionit në atë mënyrë që të jetë e dallueshme nga dritat e ndezjes së navigacionit.

1.3.2. Sinjalet e mëposhtme, të përdorura së bashku ose veç e veç, do të thotë që një avion ka një mesazh shumë urgjent për të transmetuar në lidhje me sigurinë e një anijeje, avioni ose makine tjetër, ose të ndonjë personi në bord ose që shihet:

(a) një sinjal i bërë nga radiotelegrafia ose nga ndonjë metodë tjetër e sinjalizimit që përbëhet nga grupi XXX (—..— —..— —..— sipas kodit të Morsit);

(b) një sinjal urgjence i radiotelefonisë i cili përbëhet nga fjalët e theksuara PAN, PAN;

(c) një mesazh urgjence i dërguar përmes linkut të të dhënave që transmeton qëllimin e fjalëve PAN, PAN.

2. SINJALE VIZUALE TË PËRDORURA PËR PARALAJMËRIMIN E NJË AVIONI TË PAAUTORIZUAR NË FLUTURIM BRENDA OSE NË AFËRSI TË NJË ZONE TË KUFIZUAR, TË NDALUAR OSE TË RREZIKSHME

2.1. Kur sinjalet vizuale përdoren për të paralajmëruar avionët e paautorizuar të fluturojnë brenda ose në afërsi të një zone të kufizuar, të ndaluar ose të rrezikuar gjatë ditës dhe gjatë natës, një seri predhash të lëshuara nga toka në interval prej 10 sekondash, secila duke treguar, në dritat e plasura, të kuqe dhe jeshile ose yjet, tregojnë se një avion i paautorizuar është brenda ose në afërsi të një zone të kufizuar, të ndaluar ose të rrezikuar, dhe se avioni duhet të ndër marrë veprime të shpejta, siç mund të jetë e nevojshme.

3. SINJALET PËR TRAFIKUN E AERODROMIT

3.1. Sinjale me drita dhe mjete piroteknike

3.1.1. Udhëzimet

Tabela AP 1-1 Dritat

Dritat		Nga Kontrolli i Aerodromit tek:	
		Avioni në fluturim	Avioni në tokë
Të drejtuara në drejtim të avionit përkatës (shih Figurën A1-1).	E gjelbër e qëndrueshme	Lejohet të aterojë	Lejohet për të fluturuar
	E kuqe e qëndrueshme	Hapja e rrugës për avionë të tjerë dhe vazhdimi i rrotullimit	Ndalo
	Seri flakërimesh me ngjyre të gjelbër	Kthim për ulje (*)	Lejohet lëvizja e avionit në rrugën lidhëse
	Seri flakërimesh me ngjyre të kuqe	Aerodromi i pasigurt, mos ateroni	Zona e lidhjes së avionit me platformë është e zënë
	Seri flakërimesh me ngjyre të bardhë	Ateroni në këtë aerodrom dhe vazhdoni deri tek platforma (*)	Kthehuni në pikën fillestare në aerodrom
Piroteknike e kuqe		Pavarësisht udhëzimeve të mëparshme, mos ateroni për momentin	
(*)Lejimet për ulje dhe lëvizja deri në platformë do të jepet në kohën e duhur			

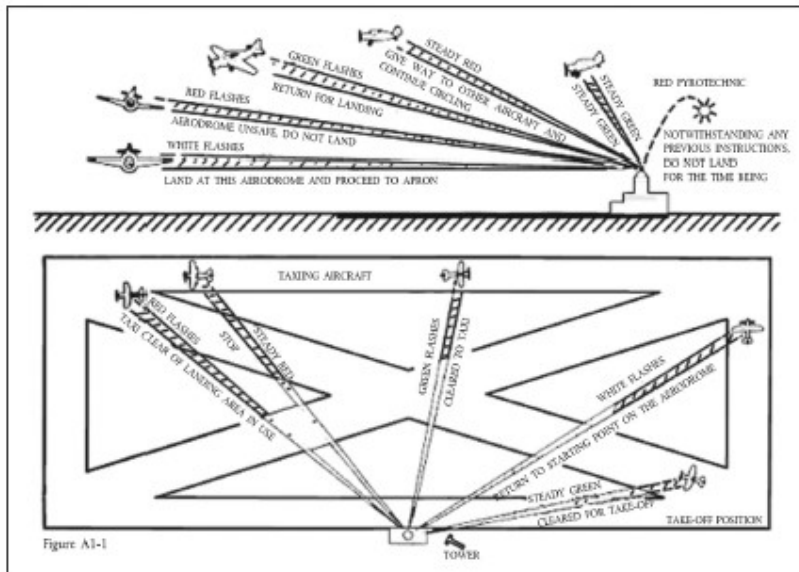


Figure A1-1

3.1.2. Pranimet nga avioni

(a) Kur është në fluturim:

(1) gjatë orëve të ditës:

— duke lëkundur krahët e avionit, me përjashtim të bazës dhe rrethit të fundit para qasjes;

(2) gjatë orëve të natës:

— duke ndezur dhe fikur dy herë dritat e aterimit të avionit ose, nëse nuk janë të pajisur me këto pajisje, duke ndezur dhe fikur dy herë dritat e navigacionit.

(b) Kur ndodhet në tokë:

(1) gjatë orëve të ditës:

— duke lëvizur sipërfaqet e lëvizshme në fund të krahut të avionit (aileron) ose timoni i avionit (rudder);

(2) gjatë orëve të natës:

— duke ndezur dhe fikur dy herë dritat e aterimit të avionit ose, nëse nuk janë të pajisur me këto pajisje, duke ndezur dhe fikur dy herë dritat e navigacionit të tij.

3.2. Sinjalet tokësore vizuale

3.2.1. Ndalimi i aterimit

3.2.1.1. Një panel i kuq horizontal në formë katrore me diagonale të verdha (Figura A1-2), kur shfaqet në një zonë sinjalizimi, tregon që aterimet janë të ndaluara dhe se ndalimi mund të zgjasë.



Figura A1-2

3.2.2. Nevoja për masat paraprake të veçantë gjatë afrimit ose aterimit

3.2.2.1. Një panel i kuq horizontal në formë katrore me një diagonale të verdhë (Figura A1-3) kur shfaqet në një zonë sinjalizimi tregon që për shkak të gjendjes së keqe të zonës së manovrimit, ose për ndonjë arsye tjetër, duhet të respektohen masat paraprake të veçanta gjatë afrimit në tokë ose gjatë aterimit.



Figura A1-3

3.2.3. Përdorimi i pistave të fluturimit dhe rrugëve lidhëse në platformë

3.2.3.1. Një element (në formë tegu) horizontal i bardhë (Figura A1-4) kur shfaqet në një zonë sinjalizimi tregon që avionit i kërkohet të aterrojë, të fluturojë dhe të lëvizin nëpër pista dhe në rrugët lidhëse në platformë.

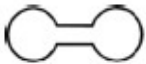


Figura A1-4

3.2.3.2. I njëjti element (në formë tegu) horizontal i bardhë si në pikën 3.2.3.1, por me një shirit të zi të vendosur pingul me boshtin përgjatë secilës pjesë rrethore të tegut (Figura A1-5) kur shfaqet në një zonë sinjalizimi tregon që avionit i kërkohet të aterrojë dhe të fluturojë vetëm në pista, mirëpo manovrat e tjera nuk duhen të kufizohet në pista dhe rrugët lidhëse në platformë.



Figure A1-5

Pistat ose rrugët lidhëse në platformë (taxiways) të mbyllura

3.2.4.1. Kryqet e një ngjyre të vetme me kontrast, ngjyrë e bardhë në pistën e avionëve dhe e verdhë në rrugët lidhëse në platformë (Figura A1-6), e shfaqur horizontalisht në pistën e avionëve dhe rrugët lidhëse në platformë ose në pjesët e saj tregojnë një zonë të pasigurt për lëvizjen e avionit. ▼B



Figura A1-6

3.2.5. Udhëzimet për aterrim ose fluturim

3.2.5.1. Simboli T me ngjyrë të bardhë ose të portokalltë për aterrim (Figura A1-7) tregon drejtimin që do të përdoret nga avioni për aterrim dhe fluturim, i cili do të jetë në drejtim paralel me boshtin e simbolit T në drejtim të krahut të kryqit. Kur përdoret gjatë natës, simboli T për aterrim ose ndriçohet ose përshkruhet me drita të bardha.



Figura A1-7

3.2.5.2. Një grup prej dy shifrash (Figura A1-8) e paraqitur vertikalisht në ose afër kullës së kontrollit të aerodromit tregon për avionët në zonën e manovrimit të drejtimin për fluturim, të shprehur në njësi prej 10 shkallësh deri në 10 shkallët më të afërta të busullës magnetike.



Figura A1-8

3.2.6. Trafiku i anës së djathtë

3.2.6.1. Kur shfaqet në një zonë sinjalizimi, ose në mënyrë horizontale në fund të pistës së avionëve ose në shiritin në përdorim, një shigjetë e anës së djathtë me ngjyrë të dukshme (Figura A1-9) tregon që kthimet duhet të bëhen në të djathtë para aterimit dhe pas fluturimit.

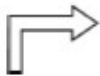


Figura A1-9

3.2.7. Zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror

3.2.7.1. Shkronja C e paraqitur në mënyrë vertikale me ngjyrë të zezë dhe me sfond të verdhë (Figura A1-10) tregon vendndodhjen e zyrës së raportimit të shërbimeve të trafikut ajror.



Figura A1-10

3.2.8. Fluturimet me planer në operim

3.2.8.1. Një kryq i dyfishtë i bardhë i shfaqur në mënyrë horizontale (Figura A1-11) në zonën e sinjalizimit tregon që aerodromi është duke u përdorur nga planerët dhe se janë duke u zhvilluar fluturime me planer.



Figura A1-11

4. SINJALET E MARSHALLIMIT




4.1. Nga sinjalizuesi/marshalleri për një avion





4.1.1. Sinjalet për përdorim nga sinjalizuesi/marshalleri, me duar, të ndriçuara sipas nevojës, për të lehtësuar vëzhgimin nga piloti dhe kthyer në drejtim të avionin në një pozicion do të jetë:





(a) për avionët me krahë të fiksuar, në anën e majtë të avionit, ku shihet më së miri nga piloti; dhe





(b) për helikopterë, ku sinjalizuesi/marshalleri mund të shihet më së miri nga piloti.





4.1.2. Para përdorimit të sinjaleve të mëposhtme, sinjalizuesi/marshalleri sigurohet që zona brenda së cilës do të udhëzohet një avion është e pastër nga objektet të cilat avioni, në përputhje me SERA.3301 (a), mund ti godasë.





	<p>1. Udhëzues krahu/udhëzues (*) Ngrini dorën e djathtë mbi nivelin e kokës me shkopin e ngritur lart; lëviz shkopin e dorës së majtë në drejtim poshtë drejt trupit.</p> <p>(*) Ky sinjal mundëson një shenjë nga një person i pozicionuar nga skajin e krahut të avionit, tek piloti/marshalleri/operatori për tërheqjen prapa, në mënyrë që lëvizja e avionit në/jashtë pozicionit për parkimi të mos pengohet.</p>
	<p>2. Identifikimi i portës Ngritni krahët plotësisht të hapur drejt, sipër kokës, me shkopinjtë të drejtuar lartë.</p>
	<p>3. Vazhdoni tek sinjalizuesi/marshalleri tjetër ose siç udhëzohet nga kontrolli i kullës/tokësor Drejtoni të dy krahët para-lartë; lëvizni dhe shtrini të dy duart jashtë-lartë në pjesët anësore të trupit dhe drejtoni shkopinjtë në drejtim të sinjalizuesit/marshallerit të ardhshëm të zonës së rrugës lidhëse.</p>





	<p>4. Drejtë përpara Lakoni krahët e hapur deri në bërryla dhe lëvizni shkopinjtë poshtë lartë nga niveli i lartësisë së gjoksit gjerë në kokë.</p>
	<p>5(a) Kthimi majtas (nga këndvështrimi i pilotit) Me krahun e djathtë dhe shkopin e shtrirë në kënd prej 90 shkallë nga trupi, sinjalizoni me dorën e majtë “eja përpara”. Shkalla e lëvizjes së sinjalit i tregon pilotit shkallën e kthimit të avionit.</p>
	<p>5(b) Kthimi djathtas (nga këndvështrimi i pilotit) Me krahun e majtë dhe shkopin e shtrirë në kënd prej 90 shkallë nga trupi, sinjalizoni me dorën e djathtë “eja përpara”. Shkalla e lëvizjes së sinjalit i tregon pilotit shkallën e kthimit të avionit.</p>
	<p>6(a) Ndalimi normal Shtrini plotësisht krahët dhe shkopinjtë në kënd prej 90 shkallë anash dhe lëvizni ngadalë mbi kokë lart derisa të kryqëzohen shkopinjtë.</p>





	<p>6(b) Ndalimi emergjent Shtrini vrullshëm krahët dhe shkopinjtë në majë të kokës, duke kryqëzuar shkopinjtë.</p>
	<p>7(a) Mbyll frenat Ngrini dorën pak mbi lartësinë e shpatullave me pëllëmbë të hapur. Siguroni kontaktin me sy me ekuipazhin e fluturimit, mbyllni dorën në grusht. Mos lëvizni deri në marrjen e pranimit ‘gishtin e madh lartë’ nga ekuipazhi i fluturimit.</p>
	<p>7(b) Lësho frenat Ngrini dorën pak mbi lartësinë e shpatullave me pëllëmbën e mbyllur grusht. Siguroni kontaktin me sy me ekuipazhin e fluturimit, hapni pëllëmbën . Mos lëvizni deri në marrjen e pranimit ‘gishtin e madh lartë’ nga ekuipazhi i fluturimit.</p>
	<p>8(a) Vendosja e pengesave të rrotave Me krahët dhe shkopinjtë plotësisht të shtrirë mbi kokë, lëvizni shkopinjtë për brenda me lëvizje ‘goditëse’ derisa shkopinjtë të preken. Sigurohuni se është marrë pranimi nga ekuipazhi i fluturimit.</p>




	<p>8(b) Largimi i pengesave të rrotave Me krahët dhe shkopinjtë plotësisht të shtrirë mbi kokë, lëvizni shkopinjtë nga jashtë me lëvizje 'goditëse'. Mos i hiqni pengesat e rrotave deri sa të autorizoheni nga ekuipazhi i fluturimit.</p>
	<p>9. Ndizni motorin (motorët) Ngrini krahun e djathtë deri në nivelin e kokës duke drejtuar me shkop dhe bëni lëvizjen rrethore me dorë; në të njëjtën kohë, me krahun e majtë të ngritur mbi nivelin e kokës, sinjalizoni me shkop për ndezjen e motorit.</p>
	<p>10. Fikni motorët Shtrini krahun me shkop përpara trupit në nivelin e shpatullave; lëvizni dorën dhe shkopin në majë të shpatullës së majtë dhe tërhiqni shkopin deri në majë të shpatullës së djathtë me një lëvizje të prerjes rreth fytit.</p>
	<p>11. Ngadalësoni Lëvizni krahët e zgjatur poshtë në formë të 'përkëdheljes', duke lëvizur krahët lartë-poshtë nga beli deri në gjunjë.</p>

	<p>12. Ngadalësoni motorin (motorët) në anën e treguar Me krahët poshtë dhe shkopinjtë drejt tokës, valëviteni shkopin ose <i>djathtas ose majtas</i> lartëposhtë duke treguar motorin (motorët) në anën <i>e majtë ose të djathtë</i> që përkatësisht duhet të ngadalësohen.</p>
	<p>13. Lëvizja mbrapa Me krahët përpara trupit në lartësinë e belit, rrotulloni krahët me lëvizje përpara. Për të ndaluar lëvizjen mbrapa, përdorni sinjalin 6(a) ose 6(b).</p>
	<p>14(a) Kthimet gjatë lëvizjes mbrapa (për të kthyer bishtin e avionit) Drejtoni krahun e majtë me shkop poshtë dhe ktheni krahun e djathtë nga pozicioni vertikal mbi kokë në pozicionin horizontal përpara, duke përsëritur lëvizjen e krahut të djathtë.</p>
	<p>14(b) Kthimet gjatë lëvizjes mbrapa (për të ndaluar bishtin e avionit) Drejtoni krahun e djathtë me shkop poshtë dhe ktheni krahun e majtë nga pozicioni vertikal mbi kokë në pozicionin horizontal përpara, duke përsëritur lëvizjen e krahut të majtë.</p>

	<p>15. Pastër/gjithçka në rregull (*) Ngrini krahun e djathtë në nivel të kokës me shkop të drejtuar lartë ose tregoni dorën me ‘gishtin e madh lartë’; krahu i majtë mbetet në drejtim me gjurin.</p> <p>_____</p> <p>(*) Ky sinjal përdoret gjithashtu si një sinjal komunikimi teknik/servisimi.</p>
	<p>16. Qëndrimi pezull (*) Shtrini plotësisht krahët dhe shkopinjtë në një kënd prej 90 shkallë anash.</p> <p>_____</p> <p>(*) Ky sinjal përdoret për mbajtjen pezull të helikopterëve.</p>
	<p>17. Lëvizja jashtë-lartë (*) Shtrini plotësisht krahët dhe shkopinjtë në kënd prej 90 shkallë anash dhe me pëllëmbët e kthyer lart, lëvizni duart jashtë-lartë. Shpejtësia e lëvizjes tregon shkallën e ngritjes.</p> <p>_____</p> <p>(*) Për përdorim të mbajtjes pezull të helikopterëve.</p>
	<p>18. Lëvizja jashtë-poshtë (*) Shtrini plotësisht krahët dhe shkopinjtë në kënd prej 90 shkallë anash dhe me pëllëmbët e kthyer poshtë, lëvizni duart jashtë-poshtë. Shpejtësia e lëvizjes tregon shkallën e zbritjes.</p> <p>_____</p> <p>(*) Për përdorim të mbajtjes pezull të helikopterëve.</p>


	<p>19(a) Lëvizni krahët majtas horizontalisht (nga këndvështrimi i pilotit) (*) Shtrini krahun horizontalisht në një kënd prej 90 shkallë në anën e djathtë të trupit. Lëvizni krahun tjetër në të njëjtin drejtim me një lëvizje fshirjeje.</p> <p>_____</p> <p>(*) Për përdorim të mbajtjes pezull të helikopterëve.</p>
	<p>19(b) Lëvizni krahët djathtas horizontalisht (nga këndvështrimi i pilotit) (*) Shtrini krahun horizontalisht në një kënd prej 90 shkallë në anën e majtë të trupit. Lëvizni krahun tjetër në të njëjtin drejtim me një lëvizje fshirjeje.</p> <p>_____</p> <p>(*) Për përdorim të mbajtjes pezull të helikopterëve.</p>
	<p>20. Aterrimi (*) Kryqëzimi i krahëve me shkopinjtë poshtë dhe përpara trupit.</p> <p>_____</p> <p>(*) Për përdorim të mbajtjes pezull të helikopterëve</p>
	<p>21. Qëndrimi në vend/në gjendje gatishmërie Shtrini plotësisht krahët dhe shkopinjtë poshtë të hapur në një kënd prej 45 shkallë anash. Qëndroni në vend derisa avioni të jetë gati për manovrën e radhës.</p>





	<p>22. Dispeçimi i avionit Përshëndetni në mënyrë standarde me dorën e djathtë dhe/ose me shkop për të dispeçuar avionin. Mbani kontaktin me sy me ekuipazhin e fluturimit derisa avioni të ketë filluar lëvizjen.</p>
	<p>23. Mos prekni pajisjet e kontrollit (sinjali i komunikimit teknik/servisimit) Shtrini krahun e djathtë plotësisht sipër kokës dhe mbyllni grushtin ose mbajeni shkopin në pozicionin horizontal; krahu i majtë mbetet në drejtim me gjurin.</p>
	<p>24. Kyçuni me furnizuesin me energji elektrike në tokë (sinjali i komunikimit teknik/servisimit) Mbani krahët plotësisht të shtrirë mbi kokë; hapeni dorën e majtë horizontalisht dhe lëvizni majat e gishtit të dorës së djathtë dhe prekni pëllëmbën e hapur të dorës së majtë (duke formuar simbolin 'T'). Gjatë natës, mund të përdoren edhe shkopinjë e ndriçuar për të formuar simbolin 'T' sipër kokës.</p>
	<p>25. Çkyçeni furnizimin me energji elektrike (sinjali i komunikimit teknik/servisimit) Mbani krahët plotësisht të shtrirë sipër kokës, me majat e gishtërinjve të dorës së djathtë duke prekur pëllëmbën e hapur në mënyrë horizontale të dorës së majtë (duke formuar simbolin 'T'); pastaj lëvizni dorën e djathtë larg dorës së majtë. Mos u çkyçeni nga furnizimi me energji elektrike derisa një gjë e tillë të autorizohet nga ekuipazhi i fluturimit. Gjatë natës, mund të përdoren edhe shkopinjë e ndriçuar për të formuar simbolin 'T' sipër kokës.</p>

	<p>26. Pohimi negativ (sinjali i komunikimit teknik/servisimit) Mbajeni krahun e djathtë drejt në 90 shkallë nga shpatulla dhe drejtoni shkopin poshtë nga toka ose shfaqni dorën me ‘gishtin e madh poshtë’; dora e majtë mbetet në drejtim me gjurin.</p>
	<p>27. Vendosni komunikimin përmes interfonit (sinjali i komunikimit teknik/servisimit) Zgjatini të dy krahët në 90 shkallë nga trupi dhe lëvizni duart për të mbuluar të dy veshët.</p>
	<p>28. Hapni/mbyllni shkallët (sinjali i komunikimit teknik/servisimit) (*) Me krahun e djathtë anash dhe krahun e majtë të ngritur sipër kokës në një kënd prej 45 shkallë, lëvizni krahun e djathtë me një lëvizje fshirjeje drejt majës së shpatullës së majtë.</p> <p>(*) Ky sinjal është menduar kryesisht për avionët me set shkallësh të integruara në pjesën e përparme.</p>

4.2. Nga piloti i një avioni për një sinjalizues/marshaller.

4.2.1. Këto sinjale përdoren nga piloti në kabinën e pilotit me duar qartësisht të dukshme për sinjalizuesin/marshallerin dhe të ndriçuar sipas nevojës për të lehtësuar vëzhgimin nga sinjalizuesi/marshalleri.

	<p>(a) <i>Frenat janë aktivizuar:</i> ngritni krahun dhe dorën, me gishtat e shtrirë horizontalisht përpara fytyrës, pastaj mbyllni grushtin.</p>
---	---

	<p>(b) <i>Frenat janë lëshuar</i>: ngritni krahun, me grushtin e mbyllur, horizontalisht përpara fytyrës, pastaj shtrini gishtat.</p>
	<p>(c) <i>Vendosni pengesat e rrotave</i>: krahët e shtrirë, pëllëmbët e hapura nga jashtë, lëvizni duart nga brenda duke i kryqëzuar përpara fytyrës.</p>
	<p>(d) <i>Largoni pengesat e rrotave</i>: duart e kryqëzuara përpara fytyrës, pëllëmbët e hapura nga jashtë, lëvizni krahët nga jashtë.</p>
	<p>(e) <i>Gati për të ndezur motorin (motorët)</i>: Ngrini numrin e duhur të gishtërinjve në njërën dorë, duke treguar numrin e motorit që do të ndizet.</p>




4.3. Sinjalet e komunikimit teknik/servisimit

4.3.1. Sinjalet manuale përdoren vetëm kur nuk është i mundur komunikimi verbal sa i përket sinjaleve të komunikimit teknik/servisimit.

4.3.2. Sinjalizuesit/marshallerët sigurojnë që të merret pohimi nga ekuipazhi i fluturimit sa i përket sinjaleve të komunikimit teknik/servisimit.

5. SINJALET STANDARDE ME DUAR NË RAST URGJENCE

5.1. Sinjalet e mëposhtme me duar përcaktohen si minimumi i nevojshëm për komunikim ne raste urgjence ndërmjet komandantit për incidente ARFF/zjarrfikësve të ARFF dhe kabinës së pilotit dhe/ose ekuipazhit të kabinës së pilotit të avionit të përfshirë ne incident. Sinjalet me duar në rast urgjence nga ARFF duhet të jepen nga ana e majtë e përparme e avionit për ekuipazhin e kabinës së pilotit.

	<p>1. Rekomandimi i evakuimit Evakuimi rekomandohet bazuar në shpëtimin e avionëve dhe vlerësimin e zjarrfikësve dhe të Komandantit për Incidente rreth situatës së jashtme. Krahu shtrihet nga trupi dhe mbahet në drejtim horizontal me dorë të ngritur në nivelin e syve. Ekzekutohet lëvizja e krahut të sinjalizimit të lakuar prapa. Krahu jo-sinjalizues mbahet ngjitur për trupi. Gjatë natës - veprohet e njëjta gjë me shkopinj sinjalizues.</p>
	<p>2. Rekomandimi i ndalimit Rekomandoni që evakuimi në vazhdim e sipër të ndalet. Ndaloni lëvizjen e avionit ose aktivitetet tjera në zhvillim e sipër. Krahët përpara kokës - Kryqëzuar në kyçet e duarve. Gjatë natës - veprohet e njëjta gjë me shkopinj sinjalizues.</p>
	<p>3. Rasti emergjent nën kontroll Nuk vërehet ndonjë dëshmi e jashtme për kushte të rrezikshme ose ‘gjithçka pastër’. Krahët shtrihen nga jashtë-përpara dhe poshtë në kënd prej 45 shkallë. Krahët lëvizin njëkohësisht nga brenda, nën bel deri sa të kryqëzohen kyçet e duarve, pastaj shtrihen nga jashtë deri në pozicionin fillestar. Gjatë natës - veprohet e njëjta gjë me shkopinj sinjalizues.</p>



4. Zjarr

Lëvizni dorën e djathtë në formë 'ventilimi' nga shpatullat deri në gju, ndërsa në të njëjtën kohë tregoni me dorën e majtë zonën e zjarrit.

Gjatë natës - veprohet e njëjta gjë me shkopinj sinjalizues.

Ndarja 2

Balonat e lirë pa pilot

1. KLASIFIKIMI I BALONAVE TË LIRË PA PILOT

1.1. Balonat e lirë pa pilot klasifikohen si (shih Figurën AP2-1):

(a) *i lehtë*: një balonë i lirë pa pilot i cili bartë një ngarkesë prej një ose më shumë pakove, me një masë të kombinuar prej më pak se 4 kg, përveç nëse kualifikohet si balonë e rëndë në përputhje me pikat (c)(2), (3) ose (4); ose

(b) *mesatar*: një balonë i lirë pa pilot i cili bart një ngarkesë prej dy ose më shumë pakove, me një masë të kombinuar prej 4 kg ose më shumë, por më pak se 6 kg, përveç nëse kualifikohet si balonë e rëndë në përputhje me pikat (c)(2), (3) ose (4) më poshtë; ose

(c) *i rëndë*: një balonë i lirë pa pilot i cili bart një ngarkesë, e cila:

(1) ka masë të kombinuar prej 6 kg ose më shumë; ose

(2) përfshin një pako prej 3 kg ose më shumë; ose

(3) përfshin një pako prej 2 kg ose më shumë, me një dendësi sipërfaqësore prej më shumë se 13 g për centimetër katror, të përcaktuar duke e ndarë masën e përgjithshme në gramë të pakos së ngarkesës sipas sipërfaqes në centimetra katrorë të sipërfaqes së saj më të vogël; ose

(4) përdor litar ose pajisje tjera për pezullimin e ngarkesës e cila kërkon një forcë rënduese prej 230 N ose më shumë për të ndarë ngarkesën e pezulluar nga balona.

2. RREGULLAT E PËRGJITHSHME OPERATIVE

2.1. Një balonë e lirë pa pilot nuk operohet pa autorizim nga Shteti nga i cili është bërë lansimi.

2.2. Një balonë e lirë pa pilot, ndryshe nga balonat e kategorisë së lehtë që përdoret ekskluzivisht për qëllime meteorologjike dhe që operohet në mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent, nuk operohet në territorin e një Shteti tjetër pa autorizim nga Shteti tjetër në fjalë.

2.3. Autorizimi i referuar në pikën 2.2 merret para lansimit të balonës, nëse ka pritshmëri të arsyeshme, kur planifikohet operimi, që balona të largohet në hapësirën ajrore mbi territorin e një Shteti tjetër. Një autorizim i tillë mund të merret për një seri fluturimesh të balonës ose për një lloj të veçantë fluturimi përsëritës, p.sh. fluturimet me balonë për hulumtime atmosferike.

2.4. Një balonë e lirë pa pilot operohet në përputhje me kushtet e specifikuar nga Shteti i Regjistrimit dhe Shteti (Shtetet) mbi të cilat pritet të zhvillohen fluturimet.

2.5. Një balonë e lirë pa pilot nuk duhet të operohet në atë mënyrë që ndikimi i balonave, ose ndonjë pjesë e tij, duke përfshirë ngarkesën e tij, me sipërfaqen e tokës, krijon rrezik për personat ose pronën.

2.6. Një balonë e lirë pa pilot nuk mund të operohet mbi detet e hapura pa koordinim paraprak me ASHNA.

Figura AP2-1

KARAKTERISTIKAT		MASA E NGARKESËS (kilogram)						
		1	2	3	4	5	6 ose më shumë	
LITAR ose PAJISJE TJETËR PEZULLIMI 230 Njuton ose MË SHUMË								
PAKO INDIVIDUALE E NGARKESËS	DENDËSIA SIPERFAQË SORE më shumë se 13 g/cm ²					I	RËN DË	
	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> LLOGARITJA E DENDËSISË SIPERFAQËSORE <math display="block">\frac{MASA (g)}{\text{hapësira e sipërfaqes më të vogël (cm}^2\text{)}}</math> </div> DENDËSIA SIPERFAQË SORE më shumë se 13 g/cm ²		I	LEH TË				

<p>MASA E KOMBINUAR</p> <p>(nëse faktorët e pajisjes së pezullimit OSE dendësisë sipërfaqësore OSE Masës së pakos individuale)</p>					<p>Mesa tare</p>		
--	--	--	--	--	----------------------	--	--

3. KUFIZIMET OPERUESE DHE KËRKESAT E PAJISJEVE

3.1. Një balonë e lirë pa pilot nuk mund të operohet pa autorizim nga ASHNA(-të) në ose nëpër çfarëdo niveli nën 18 000 m (60 000 ft) lartësi me presion atmosferik në të cilën:

- (a) ka re ose dukuri turbulluese me më shumë se katër okta mbulim; ose
- (b) dukshmëria horizontale është më e ulët se 8 km.

3.2. Një balonë e lirë pa pilot e rëndë ose e mesme nuk mund të lëshohet ashtu që ta bëjë atë të fluturojë më ulët se 300 m (1 000 ft) lartësi mbi zonat e ngjeshura të qyteteve, qytezave ose vendbanimeve ose në një grumbullim në qiell të hapur të personave që nuk lidhen me operacionin.

3.3. Një balonë e lirë pa pilot e kategorisë së rëndë nuk mund të operohet përveç nëse:

- (a) është e pajisur me të paktën dy mekanizma ose sisteme të ndërprerjes së fluturimit me ngarkesë, qoftë operuar në mënyrë automatike ose me telekomandë, që funksionojnë në mënyrë të pavarur nga njëra-tjetra;
- (b) për balona nga polietileni me presion zero, të paktën dy metoda, sisteme, mekanizma, ose kombinime të tyre, që funksionojnë në mënyrë të pavarur nga njëra-tjetra, janë përdorur për ndërprerjen e fluturimit të mbështjellësit të balonës;
- (c) mbështjellësi i balonës është i pajisur ose me një pajisje reflektuese të radarit ose me materiale reflektuese të radarit që do të paraqesë një eko ndaj radarit sipërfaqësor që funksionon në intervalin e frekuencës 200 MHz deri në 2 700 MHz, dhe/ose balona është e pajisur me pajisje të tjera të tilla që do të lejojë gjurmimin e vazhdueshëm nga operatori përtej intervalit të radarit të vendosur në tokë.

3.4. Një balonë e lirë pa pilot nuk do të operohet në kushtet e mëposhtme:

- (a) në një zonë ku përdoret transponderi SSR me bazë në tokë, përveç nëse është e pajisur me një transponder sekondar të radarit të survejimit, me aftësi raportimi të presionit atmosferik, i cili është në funksion të vazhdueshëm me një kod të caktuar, ose i cili mund të ndizet kur është e nevojshme nga stacioni i gjurmimit; ose
- (b) në një zonë ku përdoren pajisjet ADS-B me bazë në tokë, përveç nëse është e pajisur me një transmetues ADS-B, me aftësi raportimi për lartësinë e presionit atmosferik, i cili është në funksion të vazhdueshëm, ose i cili mund të ndizet kur është e nevojshme nga stacioni i gjurmimit.

3.5. Një balonë e lirë pa pilot, që është e pajisur me një antenë tërheqëse që kërkon një forcë prej më shumë se 230 N për ta shkëputur atë në çdo pikë, nuk do të operohet, përveç nëse antena ka flamur sinjalizimi me ngjyrë ose shirit të dredhuar që janë bashkangjitur në distanca jo më shumë se 15 m.

3.6. Një balonë e lirë e rëndë pa pilot nuk duhet të operohet gjatë natës nën presion atmosferik në lartësi prej 18 000 m (60 000 ft), ose gjatë ndonjë periudhe tjetër të përcaktuar nga autoriteti kompetent, përveç nëse balona, bashkëngjitjet e saj dhe ngarkesa, pavarësisht nëse ato ndahen apo jo gjatë operimit, janë të ndezura.

3.7. Një balonë e lirë e rëndë pa pilot e cila është e pajisur me një pajisje pezullimi (përveç një parashute të hapur me ngjyra mjaft të dukshme) nuk duhet të operohet më gjatë se 15 m, si dhe gjatë natës nën presion atmosferik në lartësi prej 18 000 m (60 000 ft), përveç nëse pajisja e pezullimit është e ngjyrosur në shirita të ndryshëm me ngjyra mjaft të dukshme ose i janë bashkangjitur flamuj sinjalizimi të ngjyrosur.

4. NDËRPRERJA E FLUTURIMIT

4.1. Operatori i një balone të lirë të rëndë pa pilot duhet të aktivizojë pajisjet e duhura të ndërprerjes së kërkuara nga pikat 3.3(a) dhe (b):

- (a) kur bëhet e ditur se kushtet e motit janë më të liga se ato të përcaktuara për operim;
- (b) nëse një mosfunksionim ose ndonjë arsye tjetër e bën operimin e mëtutjeshëm të rrezikshëm për trafikun ajror ose për personat ose pronat në sipërfaqe; ose
- (c) para se të hyjë në mënyrë të paautorizuar në hapësirën ajrore mbi territorin e një Shteti tjetër.

5. NJOFTIMI PËR FLUTURIM

5.1. Njoftimi para fluturimit

5.1.1. Njoftimi i hershëm për fluturimin e synuar të një balone të lirë pa pilot të kategorisë së mesme ose të rëndë duhet të bëhet pranë njësisë së duhur të shërbimit të trafikut ajror, jo më pak se shtatë ditë para datës së fluturimit të synuar.

5.1.2. Njoftimi për fluturimin e synuar përfshin informatat e mëposhtme, siç mund të kërkohet nga njësia e duhur e shërbimit të trafikut ajror:

- (a) identifikimin e fluturimit të balonës ose emrin e kodit të projektit;
 - (b) klasifikimin dhe përshkrimin e balonës;
 - (c) Kodin SSR, adresën e avionit ose frekuencën e NDB sipas rastit;
 - (d) emrin dhe numrin e telefonit të operatorit;
 - (e) lokacionin e lansimit;
 - (f) kohën e parashikuar të lansimit (ose kohën e fillimit dhe përfundimit të lansimeve të shumëfishta);
 - (g) numrin e balonave që do të lansohen dhe intervalin e planifikuar ndërmjet lansimeve (nëse ka lansime të shumëfishta);
 - (h) drejtimi i prituri i ngritjes;
 - (i) niveli i lundrimit (lartësia e presionit atmosferik);
 - (j) kohën e parashikuar për përshkimin presionit atmosferik në lartësi prej 18 000 m (60 000 ft), ose për të arritur nivelin e lundrimit nëse në ose nën 18 000 m (60 000 ft), së bashku me vendndodhjen e parashikuar. Nëse operacioni përbëhet prej lansimeve të vazhdueshme, koha që do të përfshihet është koha e parashikuar në të cilën lansimi i parë dhe i fundit në seri do të arrijnë nivelin e duhur (p.sh. 122136Z–130330Z);
 - (k) datën dhe kohën e parashikuar të përfundimit të fluturimit dhe lokacionit të planifikuar të zonës së uljes/ngritjes. Në rastin e balonave që zhvillojnë fluturime me kohëzgjatje të gjatë, si rezultat i të cilës data dhe koha e përfundimit të fluturimit dhe lokacioni i uljes nuk mund të parashikohen saktësisht, do të përdoret termi ‘kohëzgjatje e gjatë’. Nëse do të ketë më shumë se një lokacione të uljes/ngritjes, secili lokacion do të shënohet së bashku me kohën e duhur të parashikuar të uljes. Nëse do të ketë një seri uljesh të vazhdueshme, koha që do të përfshihet është koha e parashikuar e së parës dhe të fundit në seri (p.sh. 070330Z–072300Z).
- 5.1.3. Çdo ndryshim në informatat e para-lansimit të njoftuar në përputhje me pikën 5.1.2. do t'i përcillet njësisë ATS me fjalë prej jo më pak se 6 orë para kohës së parashikuar të lansimit, ose në rastin e hetimeve të çrregullimeve diellore ose kozmike, që përfshijnë elementin kritik të kohës, jo më pak se 30 minuta para kohës së parashikuar të fillimit të operacionit.

5.2. Njoftimi për lansim

5.2.1. Menjëherë pas lansimit të një balone të lirë pa pilot të kategorisë mesatare ose të rëndë, operatori duhet të njoftojë njësinë e duhur të shërbimit të trafikut ajror si vijon:

- (a) identifikimin e fluturimit të balonës;
- (b) lokacionin e lansimit;
- (c) kohën aktuale të lansimit;
- (d) kohën e parashikuar në të cilën do të përshkohet presioni atmosferik në lartësinë prej 18 000 m (60 000 ft), ose koha e parashikuar në të cilën do të arrihet niveli i lundrimit nëse në ose nën 18 000 m (60 000 ft), dhe lokacionin e parashikuar; dhe
- (e) çdo ndryshim në informatat e njoftuara paraprakisht në përputhje me 5.1.2(g) dhe (h).

5.3. Njoftimi për anulim

5.3.1. Operatori duhet të njoftojë njësinë e duhur të shërbimit të trafikut ajror menjëherë pasi të dihet që fluturimi i synuar i një balone të lirë pa pilot të kategorisë së mesme ose të rëndë, të njoftuar paraprakisht në përputhje me paragrafin 5.1, është anuluar.

6. REGJISTRIMI I POZICIONIT DHE RAPORTET

6.1. Operatori i një balone të lirë pa pilot të kategorisë së rëndë që fluturon nën presion atmosferik në lartësinë me ulët se 18 000 m (60 000 ft) duhet të monitorojë rrugën e fluturimit të balonës dhe ti dërgoj raportet e pozicionit të balonave siç kërkohet nga shërbimet e trafikut ajror. Në qoftë se shërbimet e trafikut ajror nuk kërkojnë raporte për pozicionin e balonës në intervale më të shpeshta, operatori duhet të regjistrojë pozicionin çdo 2 orë.

6.2. Operatori i një balone të lirë pa pilot të kategorisë së rëndë që fluturon nën presion atmosferik në lartësinë më të lartë se 18 000 m (60 000 ft) duhet të monitorojë progresin e fluturimit të balonës dhe të dërgoj raportet e pozicionit të balonave siç kërkohet nga shërbimet e trafikut ajror. Në qoftë se shërbimet e trafikut ajror nuk kërkojnë raporte për pozicionin e balonës në intervale më të shpeshta, operatori duhet të regjistrojë pozicionin çdo 24 orë.

6.3. Nëse një pozicion nuk mund të regjistrohet në përputhje me paragrafët 6.1 dhe 6.2, operatori njofton menjëherë njësinë e duhur të shërbimit të trafikut ajror. Ky njoftim përfshin pozicionin e fundit të regjistruar. Njësia e duhur e shërbimit të trafikut ajror njoftohet menjëherë kur ri-ngritet balona.

6.4. Një orë para fillimit të zbritjes së planifikuar të një balone të lirë pa pilot të kategorisë së rëndë, operatori duhet t'i dërgojë njësisë përkatëse ATS informacionin e mëposhtëm lidhur me balonën:

- (a) pozicionin aktual gjeografik;
- (b) nivelin aktual (presioni atmosferik i lartësisë);
- (c) kohën e parashikuar të depërtimit nën presionin atmosferik në lartësinë prej 18 000 m (60 000 ft), sipas rastit;
- (d) kohën e parashikuar dhe lokacionin e uljes në tokë.

6.5. Operatori i një balone të lirë pa pilot të kategorisë së rëndë ose të mesme njofton njësinë e duhur të shërbimit të trafikut ajror kur mbaron operacioni.

Ndarja 3

Tabela e niveleve të lundrimit

1.1. Nivelet e lundrimit që duhen respektuar janë si në vijim:

TRAJEKTORJA (*)											
Nga 000 shkallë në 179 shkallë						Nga 180 shkallë në 359 shkallë					
Fluturimet IFR			Fluturimet VFR			Fluturimet IFR			Fluturimet VFR		
Niveli			Niveli			Niveli			Niveli		
FL	Feet	Metra	FL	Feet	Metra	FL	Feet	Metra	FL	Feet	Metra
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			

370	37 000	11 300				380	38 000	11 600		
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200		
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100		
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350		
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550		
etj.	etj.	etj. etj.				etj.	etj.	etj.		

(* Drejtimi i fluksit magnetik, ose në zonat polare në gjerësi më të madhe se 70 shkallë dhe brenda shtrirjeve të tilla në ato zona siç mund të përshkruhen nga autoritetet kompetente, trajektorja e rrjetit koordinativ siç përcaktohet nga një rrjet vijash paralele me Meridianin Greenwich të mbivendosur në një tabelë polare stereografike në të cilën drejtimi drejt Polit të Veriut është përdorur si Rrjeti koordinativ i Veriut.

Ndarja 4

Klasat e hapësirës ajrore ATS - shërbimet e ofruara dhe kërkesat për fluturim (SERA.6001 dhe SERA.5025(b) i referohet)

Klasa	Lloji i fluturimit	Ndarja e ofruar	Shërbimi i ofruar	Kufizimi i shpejtësisë (*)	Kërkesa për mundësi komunikimi me radio	Komunikimi i vazhdueshëm dydrejtimësh ajër-tokë i nevojshëm	I nënshtrohet një lejimi nga KTA
A	Vetëm IFR	Të gjithë avionët	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po
B	IFR	Të gjithë avionët	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po
	VFR	Të gjithë avionët	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po

C	IFR	IFR nga IFR IFR nga VFR	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror	Nuk aplikohet	Po	Po	Po
	VFR	VFR nga IFR	(1) Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për ndarjen nga IFR; (2) Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror, informacioni i trafikut VFR/VFR (dhe këshilla për shmangien e trafikut sipas kërkesës)	250 kts IAS nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Po	Po	Po
D	IFR	IFR nga IFR	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror, informacioni i trafikut në lidhje me fluturimet VFR (dhe këshilla për shmangien e trafikut sipas kërkesës)	250 kts IAS nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Po	Po	Po
	VFR	Nil	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror, informacionet	250 kts IAS nën 3 050 m (10	Po	Po	Po

			e trafikut të IFR/VFR dhe VFR/VFR (dhe këshilla për shmangien e trafikut sipas kërkesës)	000 ft) AMSL			
E	IFR	IFR nga IFR	Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror dhe, aq sa është praktike, informacioni i trafikut në lidhje me fluturimet VFR	250 kts IAS nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Po	Po	Po
	VFR	Nil	Informacioni në lidhje me trafikun aq sa është praktike	250 kts IAS nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Jo (**)	Jo (**)	Jo
F	IFR	IFR nga IFR aq sa është praktike	Shërbimi këshillues i trafikut ajror; shërbimi i informacionit të fluturimit nëse kërkohet	250 kts IAS nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Po (***)	Jo (***)	Jo
	VFR	Nil	Shërbimi i informacionit	250 kts IAS nën 3 050 m (10	Jo (**)	Jo (**)	Jo

			të fluturimit nëse kërkohet	000 ft) AMSL			
G	IFR	Nil	Shërbimi i informacionit të fluturimit nëse kërkohet	250 kts IAS nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Po (**)	Jo (**)	Jo
	VFR	Nil	Shërbimi i informacionit të fluturimit nëse kërkohet	250 kts IAS nën 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Jo (**)	Jo (**)	Jo
<p>(*) Kur niveli i lartësisë së tranzicionit është më i ulët se 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 duhet të përdoret në vend të 10 000 ft. Autoriteti kompetent gjithashtu mund të përjashtojë llojet e avionëve, të cilët për arsye teknike ose sigurie, nuk mund ta mbajnë këtë shpejtësi.</p> <p>(**) Pilotët duhet të mbajnë komunikimin e vazhdueshëm tokë-ajër me zë dhe të krijojnë komunikim të dyanshëm, sipas nevojës, në kanal in e duhur të komunikimit në RMZ.</p> <p>(***) Komunikimet tokë-ajër me zë janë të detyrueshme për fluturimet që marrin pjesë në shërbimin këshillues. Pilotët duhet të mbajnë komunikimin e vazhdueshëm tokë-ajër me zë dhe të krijojnë komunikim të dyanshëm, sipas nevojës, në kanal in e duhur të komunikimit në RMZ.</p>							

Ndarja 5

Specifikimet teknike të ndërlidhura me vëzhgimet dhe raportet e avionëve përmes komunikimit me zë

A. UDHËZIME PËR RAPORTIM

MODEL AIREP SPECIAL

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1	Aircraft identification <i>(aircraft identification)</i>
	2	Position POSITION <i>(latitude and longitude)</i> OVER <i>(significant point)</i> ABEAM <i>(significant point)</i> <i>(significant point) (bearing) (distance)</i>
	3	Time <i>(time)</i>
	4	Level FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET
	5	Next position and estimated time over <i>(position) (time)</i>
	6	Ensuing significant point <i>(position) NEXT</i>
Section 2	7	Estimated time of arrival <i>(aerodrome) (time)</i>
	8	Endurance ENDURANCE <i>(hours and minutes)</i>
Section 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. PËRMBAJTJET E RAPORTEVE AJRORE

1.1. Raportet e pozicionit dhe raportet e veçanta ajrore

1.1.1. Seksioni 1 i modelit të përcaktuar në pikën A është i detyrueshëm për raportet e pozicionit dhe raportet e veçanta ajrore, megjithëse pikat 5 dhe 6 të tij mund të përjashtohen. Seksioni 2 shtohet, tërësisht ose pjesërisht, vetëm kur kërkohet kështu nga operatori ose përfaqësuesi i tij i caktuar, ose kur vlerësohet i nevojshëm nga piloti në komandë. Seksioni 3 përfshihet në raportet e veçanta ajrore.

1.1.2. Kushti që nxit nxjerrjen e një raporti të veçantë ajror duhet të zgjidhet nga lista e paraqitur në pikën SERA.12005(a).

1.1.3. Në rastin e raporteve të veçanta ajrore që përmbajnë informacione mbi aktivitetin vullkanik, një raport pas fluturimit do të bëhet duke përdorur formularin e raportimit të aktivitetit vullkanik (Modeli VAR) i përcaktuar në pikën B. Të gjithë elementët që vëzhgohen duhet të regjistrohen dhe tregohen përkatësisht në vendet e dhura në formularin Modeli VAR.

1.1.4. Raportet e veçanta ajrore nxjerrën sa më shpejt që të jetë e mundur pasi të jetë vërejtur një dukuri që kërkon një raport të veçantë ajror.

2. UDHËZIMET E HOLLËSISHME PËR RAPORTIM

2.1. Pikat e një raporti ajror raportohen sipas rendit në të cilin ato janë listuar në modelin AIREP SPECIAL.

— PËRCAKTUESI I LLOJIT TË MESAZHIT. Raporto 'I VEÇANTË' për një raport të veçantë ajror.

Seksioni 1

Pika 1 — IDENTIFIKIMI I AVIONIT. Raportoni shenjën e thirrjes në radiotelefoninë e avionit, siç përshkruhet në pikën SERA.14050.

Pika 2 — POZICIONI. Raportoni pozicionin në lartësi (shkallë si 2 shifra numerike ose shkallë dhe minuta si 4 shifra numerike, pasuar nga fjala 'Veri' ose 'Jug') dhe në gjerësi (shkallë si 3 shifra numerike ose shkallë dhe minuta si 5 shifra numerike, pasuar nga fjala 'Lindje' ose 'Perëndim'), ose si një pikë e rëndësishme e identifikuar nga një përcaktues i koduar (2 deri në 5 numra/shkronja), ose si një pikë e rëndësishme pasuar nga fusha magnetike (3 numra) dhe distanca në milje nautike nga pika. Paracaktoni një pikë të rëndësishme me 'ABEAM', nëse është e aplikueshme.

Pika 3 — KOHA. Raportoni kohën në orë dhe minuta UTC (4 shifra numerike) përveç nëse raportimi i kohës në minuta pas kalimit të ore (2 shifra numerike) është përcaktuar në bazë të marrëveshjeve rajonale të navigacionit ajror. Koha e raportuar duhet të jetë koha aktuale e avionit në pozicion dhe jo koha e origjinës ose transmetimit të raportit. Koha gjithmonë raportohet në orë dhe minuta UTC kur nxjerrni një raport të veçantë ajror.

Pika 4 — NIVELI OSE LARTËSIA E FLUTURIMIT. Raportoni nivelin e fluturimit me 3 shifra numerike kur është rregulluar altimetri në presion standard. Raportoni lartësinë në metra pasuar nga fjala 'METRES' ose në milje pasuar nga fjala 'FEET' kur jeni në QNH. Raportoni me 'CLIMBING' (pasuar nga niveli) gjatë ngritjes ose 'DESCENDING' (pasuar nga niveli) kur zbrisni në një nivel të ri pasi të kaloni pikën e rëndësishme.

Pika 5 — POZICIONI TJETËR DHE KOHA E PARASHIKUAR E KALIMIT TË ATIJ POZICIONI. Raportoni pikën tjetër të raportimit dhe pikën e raportimit të kohës së parashikuar të kalimit të atij pozicioni, ose raportoni pozicionin e parashikuar që do të arrihet një orë më vonë, sipas procedurave në fuqi të raportimit të pozicionit. Përdorni konventat e të dhënave të përcaktuara në Pikën 2 për pozicionin. Raportoni kohën e parashikuar të kalimit të atij pozicioni. Raportoni kohën në orë dhe minuta UTC (4 shifra numerike) përveç nëse raportimi i kohës në minuta pas orës (2 shifra numerike) është përcaktuar në bazë të marrëveshjeve rajonale të navigacionit ajror.

Pika 6 — PIKA PASUESE E RËNDËSISHME. Raportoni pikën pasuese të rëndësishme pas 'pozicionit tjetër dhe kohën e parashikuar të kalimit të atij pozicioni'.

Seksioni 2

Pika 7 — KOHA E PARASHIKUAR E ARRITJES. Raportoni emrin e aerodromit të aterimit të parë të synuar, pasuar nga koha e parashikuar e arritjes në këtë aerodrom në orë dhe minuta UTC (4 shifra numerike).

Pika 8 — QËNDRUESHMËRIA. Raportoni 'ENDURANCE' pasuar nga qëndrueshmëria e karburantit në orë dhe minuta (4 shifra numerike).

Seksioni 3

Pika 9 — DUKURIA QË NXIT RAPORTIN E VEÇANTË AJROR. Raportoni një nga dukuritë e mëposhtme të hasura ose të vërejtura:

— turbulencë e moderuar si 'TURBULENCE MODERATE', dhe

— turbulencë e madhe si 'TURBULENCE SEVERE'.

Specifikimet e mëposhtme do të zbatohen:

— Kushte të moderuara - në të cilat mund të ndodhin ndryshime të moderuara në qëndrimin dhe/ose lartësinë e avionit, por avioni mbetet në kontroll pozitiv gjatë gjithë kohës. Zakonisht, ndryshime të vogla në shpejtësinë ajrore. Ndryshimet në leximet e matësit të përshpejtimit (akselerometrit) nga 0,5 g në 1,0 g në qendrën e gravitetit të avionit. Vështirësi në ecje. Udhëtarët ndjejnë tendosje nga rripat e sigurisë. Objektet e lirshme lëvizin përreth.

— Kushte të rënuara - në të cilat mund të ndodhin ndryshime të papritura në qëndrimin dhe/ose lartësinë e avionit, avioni mund të dalë nga kontrolli për periudha të shkurtra. Zakonisht, ndryshime të mëdha në shpejtësinë ajrore. Ndryshimet në leximet e matësit të përshpejtimit (akselerometrit) më të mëdha se 1,0 g në qendrën e gravitetit të avionit. Udhëtarët mbështeten me forcë për ulëse dhe shtrëngohen me forcë rripat e sigurisë. Objektet e lirshme përplasen përreth.

— ngricë e moderuar 'ICING MODERATE', ngricë e madhe si 'ICING SEVERE';

Specifikimet e mëposhtme zbatohen:

— Kushte të moderuara - në të cilat ndryshimi i drejtimit dhe/ose lartësisë mund të konsiderohet si i dëshirueshëm.

— Kushte të rënuara - në të cilat ndryshimi i menjëhershëm i drejtimit dhe/ose lartësisë konsiderohen si thelbësore.

— Valë e rëndë malore si 'MOUNTAIN WAVE SEVERE';

Specifikimet e mëposhtme zbatohen:

— Kushte të moderuara - në të cilat era shoqëruese nga prapa është 3,0 m/s (600 ft/min.) ose më shumë dhe/ose haset turbulencë e madhe.

— Stuhi pa breshër si 'THUNDERSTORM', stuhi me breshër si 'THUNDERSTORM WITH HAIL';

Specifikimi i mëposhtëm zbatohet:

Raportoni vetëm ato stuhi të cilat:

— janë fshehur në mjegullnajë, ose

— janë përfshirë në re, ose

— janë të përhapura, ose

— formojnë një vijë shtrëngate.

— Stuhi e rëndë e pluhurit ose stuhi e rëndë e rërës si 'DUSTSTORM HEAVY' ose 'SANDSTORM HEAVY';

— Re e hirit vullkanik si 'VOLCANIC ASH CLOUD';

— Aktiviteti vullkanik para-shpërthimit ose shpërthim vullkanik si 'PRE- ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY' ose 'VOLCANIC ERUPTION';

Specifikimi i mëposhtëm zbatohet:

'Aktiviteti vullkanik para-shpërthimit' në këtë kontekst do të thotë aktivitet vullkanik i pazakontë dhe/ose në rritje, i cili mund të paralajmërojë një shpërthim vullkanik.

2.2. Informacioni i regjistruar në formularin e raportimit të aktivitetit vullkanik (Modeli VAR) nuk është për transmetim nga RTF, por, pas arritjes në një aerodrom, duhet të dorëzohet pa vonesë nga operatori ose një anëtar i ekuipazhit të fluturimit në zyrën e meteorologjisë së aerodromit. Nëse një zyrë e tillë nuk është lehtësisht e qasshme, formulari i plotësuar do të dorëzohet në përputhje me marrëveshjet lokale të dakorduara midis ofruesve të ATS dhe MET dhe operatorit të avionit.

3. PËRCJELLJA E INFORMACIONIT METEOROLOGJIK TË MARRA NGA KOMUNIKIMET ME ZË

Kur pranohen raporte të veçanta ajrore, njësitë e ATS i përcjellin këto raporte ajrore pa vonesë në zyrën ndihmëse të monitorimit meteorologjik (MWO). Për të siguruar asimilimin e raporteve ajrore në sistemet e automatizuara me bazë në tokë, elementet e raporteve të tilla do të transmetohen duke përdorur konventat e të dhënave të përcaktuara më poshtë dhe sipas renditjes së përcaktuar.

— MARRËSI. Regjistroni stacionin e thirrur dhe, kur është e nevojshme, ritransmetimin e kërkuar.

— PËRCAKTUESI I LLOJIT TË MESAZHIT. Regjistroni ‘ARS’ për një raport të veçantë ajror.

— IDENTIFIKIMI I AVIONIT. Regjistroni identifikimin e avionit duke përdorur konventën e të dhënave të specifikuara në Pikën 7 të planit të fluturimit, pa hapësirë midis përcaktuesit të operatorit dhe regjistrimit të avionit ose identifikimit të fluturimit, nëse përdoret.

Seksioni 1

Pika 0 — POZICIONI. Regjistroni pozicionin në lartësi (shkallë si 2 shifra numerike ose shkallë dhe minuta si 4 shifra numerike, pasuar, pa hapësirë, nga V ose J) në gjerësi (shkallë si 3 shifra numerike ose shkallë dhe minuta si 5 shifra numerike, pasuar, pa hapësirë, nga L ose P), ose si një pikë e rëndësishme e identifikuar nga një përcaktues i koduar (2 deri në 5 numra/shkronja), ose si një pikë e rëndësishme pasuar nga fusha magnetike (3 shifra numerike) dhe distanca në milje nautike (3 shifra numerike) nga pika. Paracaktoni një pikë të rëndësishme me ‘ABEAM’, nëse është e aplikueshme.

Pika 1 — KOHA. Raportoni kohën në orë dhe minuta UTC (4 shifra numerike).

Pika 2 — NIVELI OSE LARTËSIA E FLUTURIMIT. Regjistroni ‘F’ pasuar nga 3 shifra numerike (p.sh. ‘F310’) kur raportohet niveli i fluturimit. Regjistroni lartësinë në metra pasuar nga ‘M’ ose në milje pasuar nga ‘FT’ kur raportohet lartësia. Regjistroni (niveлин) ‘ASC’ gjatë ngritjes ose (niveлин) ‘DES’ gjatë zbritjes.

Seksioni 2

Pika 9 — DUKURIA QË NXIT RAPORTIN E VEÇANTË AJROR. Regjistroni dukurinë e raportuar si më poshtë:

- turbulencë e moderuar si ‘TURB MOD’,
- turbulencë e madhe si ‘TURB SEV’,
- ngricë e moderuar si ‘ICE MOD’,
- ngricë e madhe si ‘ICE SEV’,
- valë e rëndë malore si ‘MTW SEV’,
- stuhi pa breshër si ‘TS’,
- stuhi me breshër si ‘TSGR’,
- stuhi e rëndë e pluhurit ose stuhi e rëndë e rërës si ‘HVY SS’,
- re e hirit vullkanik si ‘VA CLD’,
- aktivitet vullkanik para-shpërthimit ose shpërthim vullkanik si ‘VA’,
- breshër si ‘GR’,
- retë kumulonimbus si ‘CB’.

KOHA E TRANSMETUAR. Regjistroni vetëm kur Seksioni 3 transmetohet.

4. DISPOZITA SPECIFIKE TË NDËLIDHURA ME RAPORTIMIN E QETHJES SË ERËS (WIND SHEAR) DHE HIRIT VULLKANIK

4.1. Raportimi i qethjes së erës (wind shear)

4.1.1. Kur raportoni vrojtimet e avionëve për qethje të erës të hasur gjatë fazave të ngjitjes dhe afrimit të fluturimit, duhet të përfshihet edhe lloji i avionit.

4.1.2. Kur kushtet e qethjes së erës në fazat e ngjitjes ose afrimit të fluturimit janë raportuar ose parashikuar, por nuk janë hasur, piloti në komandë këshillon njësinë e duhur ATS sa më shpejt që të jetë e mundur, përveç nëse piloti në komandë është i vetëdijshëm se njësia e duhur ATS tashmë është këshilluar kështu nga një avion paraprak.

4.2. Raportimi pas fluturimit i aktivitetit vullkanik

4.2.1. Me arritjen e një fluturimi në një aerodrom, raporti i përfunduar i aktivitetit vullkanik dorëzohet pa vonesë nga operatori i avionit ose nga një anëtar i ekipazhit të fluturimit në zyrën e meteorologjisë së aerodromit, ose nëse një zyrë e tillë nuk është lehtësisht e qasshme për anëtarët e ekipazhit të fluturimit, formulari i plotësuar do të trajtohet në përputhje me marrëveshjet lokale të dakorduara midis ofruesve të ATS dhe MET dhe operatorit të avionit.

4.2.2. Raporti i përfunduar i aktivitetit vullkanik i pranuar nga një zyrë meteorologjike e aerodromit do të transmetohet pa vonesë në zyrën e monitorimit meteorologjik përgjegjës për sigurimin e monitorimit meteorologjik për rajonin e informacionit të fluturimit në të cilin është vërejtur aktiviteti vullkanik.

B. FORMULARI I RAPORTIT TE VEÇANTË AJROR PËR AKTIVITET VULLKANIK (MODELI VAR)

MODELI VAR: që duhet të përdoret për raportime pas fluturimit

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME; UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME; UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION			Other _____		
SO ₂ DETECTED yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>					
Ash encountered yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>			(brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD		<input type="checkbox"/> (a) Wispy	<input type="checkbox"/> (b) Moderate dense	<input type="checkbox"/> (c) Very dense	
10) COLOUR OF ASH CLOUD		<input type="checkbox"/> (a) White	<input type="checkbox"/> (b) Light grey	<input type="checkbox"/> (c) Dark grey	
		<input type="checkbox"/> (d) black	<input type="checkbox"/> (e) other _____		
11) ERUPTION		<input type="checkbox"/> (a) continuous	<input type="checkbox"/> (b) intermittent	<input type="checkbox"/> (c) not visible	
12) POSITION OF ACTIVITY		<input type="checkbox"/> (a) Summit	<input type="checkbox"/> (b) side	<input type="checkbox"/> (c) Single	
		<input type="checkbox"/> (d) Multiple	<input type="checkbox"/> (e) Not observed		
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION		<input type="checkbox"/> (a) Lightning	<input type="checkbox"/> (b) Glow	<input type="checkbox"/> (c) Large rocks	
		<input type="checkbox"/> (d) Ash fallout	<input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud	<input type="checkbox"/> (f) All	
14) EFFECT ON AIRCRAFT		<input type="checkbox"/> (a) Communication	<input type="checkbox"/> (b) Navigation systems	<input type="checkbox"/> (c) Engines	
		<input type="checkbox"/> (d) Pitot static	<input type="checkbox"/> (e) Windscreen	<input type="checkbox"/> (f) Windows	
15) OTHER EFFECTS		<input type="checkbox"/> (a) Turbulence	<input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire	<input type="checkbox"/> (c) Other fumes	
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

Plotësimi i SHTOJCËS

Lista e ndryshimeve të dakorduara bashkërisht për t'iu njoftuar ICAO-s në përputhje me Nenin 5 të kësaj Rregulloreje: ▼M2

Shtojca 2 e ICAO

Ndryshimet mes kësaj rregulloreje dhe standardeve ndërkombëtare të përfshira në Shtojcën 2 të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, të ndryshuar

Ndryshimi A2-01

Shtojca 2 e ICAO, Kapitulli 3 3.2.2.

Dispozitë e re. Rregullorja (AAC) 01/2020, SERA.3210(b), specifikon: '(b) *Një avion i cili është i vetëdijshëm se manovrueshmëria e një avioni tjetër është e dëmtuar, duhet ti japë përparësi atij avioni.*'

Ndryshimi A2-02

Shtojca 2 e ICAO, Kapitulli 3 3.2.3.2(b)

Rregullorja (AAC) 01/2020, paragrafi SERA.3215(b)(2), specifikon (me shtimin e Standardit ICAO në Shtojcën 2, 3.2.3.2 (b) të tekstit të nënvizuar): '(2) *përveç nëse janë të palëvizshëm dhe të ndriçuar si duhet, të gjithë avionët në zonën e lëvizjes së një aerodromi duhet të shfaqin dritat e caktuara për të treguar pjesët e skajshme të strukturës së tyre, aq sa është e mundur;*'

Ndryshimi A2-03

Shtojca 2 e ICAO, Kapitulli 3 3.2.5(c) dhe (d)

Rregullorja (AAC) 01/2020, paragrafi SERA.3225 dallon nga Standardi ICAO në Shtojcën 2, 3.2.5(c) dhe 3.2.5(d) në atë që specifikon që nën-paragrafët (c) dhe (d) nuk zbatohen për balona: '(c) me përjashtim të balonave, bëni të gjitha kthimet në të majtë, kur afroheni për ulje dhe pas ngritjes, përveç nëse tregohet ndryshe, ose udhëzohet nga KTA; (d) me përjashtim të balonave, aterrimi dhe fluturimi në erë përveç nëse është e sigurtë, konfigurimi i pistës ose konsideratat e trafikut ajror përcaktojnë që një drejtim tjetër është i preferueshëm'

Ndryshimi A2-04

Shtojca 2 e ICAO, Kapitulli 3 3.3.1.2.

Shtojca 2, 3.3.1.2 e ICAO zëvendësohet me pikën SERA.4001(b) të Rregullores (AAC) 01/2020. Dallimet midis këtij Standardi të ICAO dhe kësaj rregullore të Unionit janë si në vijim: - Në lidhje me fluturimet VFR të planifikuara të operojnë përtej kufijve ndërkombëtarë, rregullorja e Unionit (pika SERA.4001(b)(5)) ndryshon nga Standardi ICAO në Shtojcën 2, 3.3.1.2(e) me shtimin e tekstit të nënvizuar, si në vijim: '*çdo fluturim përtej kufijve ndërkombëtarë, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga shtetet përkatëse.*'

— Në lidhje me fluturimet VFR dhe IFR të planifikuara të operojnë gjatë natës, kërkesa e mëposhtme shtohet në pikën SERA.4001(b)(6) të kësaj rregulloreje të Unionit: '(6) *çdo fluturim i planifikuar të operojë gjatë natës, nëse largohet nga afërsia e një aerodromi*'

Ndryshimi A2-05

Shtojca 2 e ICAO, Kapitulli 3 3.2.2.4.

Dispozitë e re. Rregullorja (AAC) 01/2020, paragrafi SERA.3210(c)(3)(i) ndryshon nga Standardi i ICAO në Shtojcën 2, 3.2.2.4 duke specifikuar që: '(i) *Parakalimi i planerit. Një planer që parakalon një planer tjetër mund të ndryshojë kursin e tij të fluturimit në të djathtë ose në të majtë.*'

Ndryshimi A2-07

Shtojca 2 e ICAO, Kapitulli 4 4.6.

Shtojca 2, 4.6 e ICAO zëvendësohet me Rregulloren (AAC) 01/2020 SERA.5005, duke futur kriteret e lejimit të fluturimit mbi ndonjë pengesë në pikën (f), si vijon: ‘(f) *Përveç kur është e nevojshme për fluturim ose aterrim, ose përveç me lejen nga autoriteti kompetent, një fluturim VFR nuk do të lejohet të fluturohet: (1) mbi zonat e ngjeshura të qyteteve ose vendbanimeve ose mbi një grumbullim në qiell të hapur të personave në një lartësi më e vogël se 300 m (1 000 ft) mbi pengesën më të lartë brenda një rrezeje prej 600 m nga avioni; (2) në vende të tjera siç përcaktohet në (1), në një lartësi më të vogël se 150 m (500 ft) mbi tokë ose ujë, ose 150 m (500 ft) mbi pengesën më të lartë brenda një rrezeje prej 150 m (500 ft) nga avioni.*’

Ndryshimi A2-08

Shtojca 2 e ICAO, Kapitulli 3 3.8 dhe Ndarja 2

Fjalët ‘të rrezik’ të Kapitullit 3, Pjesa 3.8, nuk janë përfshirë në ligjin e Unionit, duke zgjeruar kështu fushëveprimin e misioneve të shoqërimit për çdo lloj fluturimi që kërkon një shërbim të tillë. Për më tepër, dispozitat e përfshira në Ndarjen 2, Pjesët 1.1 deri 1.3 përfshijnë edhe ato që gjenden në Bashkëngjitjen A, nuk janë të përfshira në ligjin e Unionit.

Shtojca 3 e ICAO

Ndryshimet mes kësaj rregulloreje dhe standardeve ndërkombëtare të përfshira në Shtojcën 3 të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, të ndryshuar. Ndryshimi A3-01

Shtojca 3 e ICAO, Kapitulli 5

Dispozitë e re. Pika SERA.12005 e Rregullores (AAC) 01/2020 specifikon: (b) Autoritetet kompetente përcaktojnë si të domosdoshme kushte të tjera, të cilat raportohen nga të gjithë avionët kur hasen ose vrojtohen.

Shtojca 10 e ICAO

Ndryshimet mes kësaj rregulloreje dhe standardeve ndërkombëtare të përfshira në Shtojcën 10 të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, të ndryshuar. Ndryshimi A10-01

Shtojca 10 e ICAO, Vëllimi II, Kapitulli 5 5.2.1.4.1

Shtojca 10 e ICAO, Vëllimi II, Kapitulli 5.2.1.4.1 është transpozuar në pikën SERA.14035 të Rregullores (AAC) 01/2020 me disa ndryshime. Ndryshimet mes këtij Standardi të ICAO dhe asaj Rregullore të Unionit janë si më poshtë: SERA.14035 Transmetimi i numrave në radiotelefonisë (a) Transmetimi i numrave (1) Të gjithë numrat e përdorur në transmetimin e shenjës së thirrjeve të avionëve, drejtimeve, pistës, drejtimit të erës dhe shpejtësisë do të transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç. (i) Nivelet e fluturimit transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç, përveç rastit të niveleve të fluturimit në qindëshe të plota. (ii) Rregullimi i altimetrit do të transmetohet duke shqiptuar secilën shifër veç e veç, përveç rastit të një rregullimi prej 1 000 hPa, që do të transmetohet si ‘NJË MIJË’. (iii) Të gjithë numrat e përdorur në transmetimin e kodeve të transponderit do të transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç, përveç se kur kodet e transponderit përmbajnë mijëshe të plota, informacionet do të transmetohen duke shqiptuar shifrën në numrin e mijëshes pasuar nga fjala ‘MIJË’. (2) Të gjithë numrat e përdorur për transmetimin e informacioneve të tjera nga ato të përshkruara në pikën (a)(1) do të transmetohen duke shqiptuar secilën shifër veç e veç, përveç se të gjithë numrat që përmbajnë qindëshe të plota dhe mijëshe të plota duhet të transmetohen duke shqiptuar secilën shifër në numrin e qindësheve ose mijëshes pasuar nga fjala ‘QIND’ ose ‘MIJË’, sipas rastit. Kombinimet e mijësheve dhe qindësheve të plota do të transmetohen duke shqiptuar secilën shifër në numrin e mijëshes pasuar nga fjala ‘MIJË’, pasuar nga numri i qindësheve, pasuar nga fjala ‘QIND’.

(3) Në rastet kur ekziston nevoja për të sqaruar numrin e transmetuar si mijëshe e plotë dhe/ose qindëshe e plotë, numri do të transmetohet duke shqiptuar secilën shifër veç e veç. (4) Kur jepni informacione në lidhje me mbajtjen relative të një objekti ose trafikut kontradiktor për sa i përket orës 12-orëshe, informacioni jepet duke shqiptuar shifrat së bashku si ‘ORA DHJETË’ ose ‘ORA NJËMBËDHJETË’. (5) Numrat që përmbajnë një pikë dhjetore do të transmetohen siç përcaktohet në pikën (a)(1) me pikën dhjetore në sekuencën e duhur të treguar me fjalën ‘DHJETORE’. (6) Të gjashtë shifrat e përcaktuesit numerik përdoren për të identifikuar kanalën transmetues në komunikimet radiotelefonike me frekuencë shumë të lartë (VHF) përveç në rastin kur shifra e pestë dhe e gjashtë janë zero, e në këtë rast do të përdoren vetëm katër shifrat e para.

Ndryshimi A10-02

Shtojca 10 e ICAO, Vëllimi II, Kapitulli 5 5.2.1.7.3.2.3

Shtojca 10 e ICAO, Vëllimi II, Kapitulli 5.2.1.7.3.2.3 është transpozuar në pikën SERA.14055 të Rregullores (AAC) 01/2020 me një ndryshim. Ndryshimi mes këtij Standardi të ICAO dhe kësaj Rregullore të BE është si më poshtë: SERA.14055 Procedurat e radiotelefonisë (b)(2). Përgjigja për thirrjet e mësipërme përdorë shenjën e thirrjes së stacionit që bën thirrjen, pasuar nga shenja e thirrjes së stacionit që përgjigjet, e cila do të konsiderohet si një ftesë për të vazhduar me transmetimin nga stacioni që bën thirrjen. Për transferimet e komunikimit brenda një njësie ATS, shenja e thirrjes së njësisë ATS mund të hiqet, kur autorizohet kështu nga autoriteti kompetent.

Shtojca 11 e ICAO

Ndryshimet mes kësaj rregulloreje dhe standardeve ndërkombëtare të përfshira në Shtojcën 11 të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, të ndryshuar.

Shtojca 11 e ICAO, Kapitulli 2, Paragrafi 2.25.5

Rregullorja(AAC) 01/2020 SERA.3401(d)(1) dallon nga Shtojca 11 e ICAO, standardi 2.25.5 duke thënë se *‘Verifikimet e kohës do të jepen të paktën në gjysmë minutën më të afërt’*

Ndryshimi A11-02

Shtojca 11 e ICAO, Kapitulli 2, Paragrafi 2.6.1

Mundësia e përjashtimit. Rregullorja(AAC) 01/2020 paragrafi SERA.6001 lejon që avionët të tejkalojnë kufirin e shpejtësisë 250 nyje aeronautike, kur miratohet nga autoriteti kompetent për llojet e avionëve, i cili për arsye teknike ose sigurie, nuk mund ta mbajë këtë shpejtësi.

Ndryshimi A11-03

Shtojca 11 e ICAO, Kapitulli 3

Dispozitë e re. Rregullorja(AAC) 01/2020, paragrafi SERA.8005(b), specifikon: (b) Lejimet e lëshuara nga njësitet e kontrollit të trafikut ajror sigurojnë ndarjen: (1) midis të gjitha fluturimeve në hapësirën ajrore Klasat A dhe B; (2) midis fluturimeve IFR në hapësirën ajrore Klasat C, D dhe E; (3) midis fluturimeve IFR dhe fluturimeve VFR në hapësirën ajrore Klasa C; (4) ndërmjet fluturimeve IFR dhe fluturimeve speciale VFR; (5) midis fluturimeve speciale VFR, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga autoriteti kompetent; me përjashtim që, kur kërkohet nga piloti i një avioni dhe dakordohet nga piloti i avionit tjetër dhe nëse është përshkruar kështu nga autoriteti kompetent për rastet e listuara në pikën (b) më lart në hapësirën ajrore Klasat D dhe E, një fluturim mund të autorizohet duke e ruajtur ndarjen e vet në lidhje me një pjesë specifike të fluturimit nën 3 050 m (10 000 ft) gjatë ngritjes ose zbritjes, gjatë ditës në kushte meteorologjike vizuale.

Ndryshimi A11-04

Shtojca 11 e ICAO, Kapitulli 3

Rregullorja zbatuese (AAC) 01/2020, paragrafi SERA.8015, specifikon (me shtimin e Standardit të ICAO në Shtojcën 11, 3.7.3.1 të tekstit të nënvizuar): (e) Përsëritja e lejimeve dhe informacioneve që lidhet me sigurinë

(1) Ekuipazhi i fluturimit do t'ia përsëritë kontrollorit të trafikut ajror të KTA-së pjesët e lejimeve dhe udhëzimeve që lidhen me sigurinë, që transmetohen me zë. Pikat në vijim gjithmonë duhet të përsëriten: (i) Lejimet e KTA për linjat; (ii) lejimet dhe udhëzimet që duhet regjistruar, aterrimin në, fluturimin nga, ndaljen e shkurtër të, mbikalimin, lëvizjen në rrugën lidhëse me platformë dhe kthimin mbrapa në secilën pistë; dhe (iii) pista e zënë, rregullimin e altimetrit, kodeve SSR, kanalet e komunikimit të caktuara rishtazi, udhëzimet për nivelin, udhëzimet për drejtimin dhe shpejtësinë; dhe (iv) nivelet e tranzicionit, qoftë të lëshuara nga kontrollori ose të përfshira në transmetimet ATIS.

Ndryshimi A11-05

Shtojca 11 e ICAO, Kapitulli 3

Rregullorja (AAC) 01/2020, paragrafi SERA.8015(e)(2), specifikon (me shtimin e Standardit ICAO në Shtojcën 11, 3.7.3.1.1 të tekstit të nënvizuar): (2) Autorizimet ose udhëzimet e tjera, duke përfshirë lejimin e kushtëzuar dhe udhëzimet e lëvizjen në rrugët lidhëse me platformë, do të përsërisë urdhëresat ose do të pranohen ashtu që të tregojë qartë se ato janë kuptuar dhe do të respektohen.

Ndryshimi A11-06

Shtojca 11 e ICAO, Kapitulli 3

Dispozitë e re. Pika SERA.5010 e Rregullorja (AAC) 01/2020 specifikon: **SERA.5010 VFR Speciale në zonat e kontrollit** Fluturime speciale VFR mund të autorizohen të operojnë brenda një zone kontrolli, duke iu nënshtruar një lejimi nga KTA. Përveç kur lejohet nga autoriteti kompetent për helikopterë në raste të veçanta si, por, pa u kufizuar vetëm në, fluturime mjekësore, operacione kërkimi dhe shpëtimi dhe zjarrfikje, zbatohen kushtet e mëposhtme shtesë: (a) fluturime të tilla mund të realizohen vetëm gjatë ditës, përveç nëse lejohet ndryshe nga autoriteti kompetent; (a)(b) nga piloti: (1) kur nuk ka re dhe kur shihet sipërfaqja; (2) dukshmëria e fluturimit nuk është më e ultë se 1 500 m ose, për helikopterët, jo më e ultë se 800 m; (3) fluturimi me një shpejtësi prej 140 nyje aeronautike SNK ose më të ultë, për të dhënë mundësi të përshtatshme për të vëzhguar me kohë trafikun tjetër dhe çdo pengesë, për të shmangur ndonjë përplasje; dhe

(c) një njësi e kontrollit të trafikut ajror nuk lëshon një autorizim special të VFR për avionët që të fluturojnë ose aterrojnë në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose të hyjnë në zonën e trafikut të aerodromit ose në rrethin e trafikut të aerodromit kur kushtet e raportuara meteorologjike në atë aerodrom janë nën minimumet e mëposhtme : (b) nga KTA: (1) vetëm gjatë ditës, përveç nëse lejohet ndryshe nga autoriteti kompetent; (2)(1) dukshmëria në tokë nuk është më e ultë se 1 500 m ose, për helikopterët, jo më e ultë se 800 m; (2) lartësia më e madhe është më pak se 180 m (600 ft).

Ndryshimi A03-07

Shtojca 3 e ICAO Kapitulli 5

Dispozitë e re. Rregullorja (AAC) 01/2020, paragrafi SERA.12005, specifikon: (b) Autoritetet kompetente përcaktojnë si të domosdoshme kushte të tjera, të cilat raportohen nga të gjithë avionët kur hasen ose vëzhgohen.

ANNEX
RULES OF THE AIR
SECTION 1
Flight over the high seas

SERA.1001 General

(a) For flight over the high seas, the rules specified in Annex 2 to the Chicago Convention shall apply without exception. For the purposes of continuity and seamless operation of air traffic services in particular within Functional Airspace Blocks, the provisions of Annex 11 to the Chicago Convention may be applied in airspace over high seas in a manner that is consistent with how those provisions are applied over the territory of the member States. This shall be without prejudice to the operations of State Aircraft under Article 3 of the Chicago Convention. This shall also be without prejudice to the responsibilities of Member States to ensure that aircraft operations within the Flight Information Regions within which they are responsible for the provision of air traffic services in accordance with ICAO regional air navigation agreements are undertaken in a safe, expeditious and efficient manner.

(b) For those parts of the high seas where a Member State has accepted, pursuant to an ICAO regional air navigation agreement, the responsibility of providing air traffic services, the Member State shall designate the ATS provider for providing those services.

SECTION 2
Applicability and compliance

SERA.2001 Subject

Without prejudice to SERA.1001 above, this annex addresses, in accordance with Article 1, in particular airspace users and aircraft:

(a) operating into, within or out of the Republic of Kosovo;

(b) bearing the nationality and registration marks of Republic of Kosovo, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the Member State having jurisdiction over the territory overflown.

This annex addresses also the actions of the Competent Authorities, Air Navigation Service Providers (ANSP), aerodrome operators and the relevant ground personnel engaged in aircraft operations.

SERA.2005 Compliance with the rules of the air

The operation of an aircraft either in flight, on the movement area of an aerodrome or at an operating site shall be in compliance with the general rules, the applicable local provisions and, in addition, when in flight, either with:

(a) the visual flight rules; or

(b) the instrument flight rules.

SERA.2010 Responsibilities

(a) Responsibility of the pilot-in-command

The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with this Regulation, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

(b) Pre-flight action

Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation. Pre-flight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecasts, taking into consideration fuel requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.

SERA.2015 Authority of pilot-in-command of an aircraft

The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.

SERA.2020 Problematic use of psychoactive substances

No person whose function is critical to the safety of aviation (safety-sensitive personnel) shall undertake that function while under the influence of any psychoactive substance, by reason of which human performance is impaired. No such person shall engage in any kind of problematic use of substances.

SECTION 3

General rules and collision avoidance

CHAPTER 1

Protection of persons and property

SERA.3101 Negligent or reckless operation of aircraft

An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

SERA.3105 Minimum heights

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface. The minimum heights for VFR flights shall be those specified in SERA.5005(f) and minimum levels for IFR flights shall be those specified in SERA.5015(b).

SERA.3110 Cruising levels

The cruising levels at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of:

- (a) flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude;
- (b) altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.

SERA.3115 Dropping or spraying

Dropping or spraying from an aircraft in flight shall only be conducted in accordance with:

- (a) European Union legislation or, where applicable, national legislation; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

SERA.3120 Towing

An aircraft or other object shall only be towed by an aircraft in accordance with:

- (a) European Union legislation or, where applicable, national legislation; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

SERA.3125 Parachute descents

Parachute descents, other than emergency descents, shall only be made in accordance with:

- (a) European Union legislation or, where applicable, national legislation; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

SERA.3130 Aerobatic flight

Aerobatic flights shall only be carried out in accordance with:

- (a) European Union legislation or, where applicable, national legislation; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

SERA.3135 Formation flights

Aircraft shall not be flown in formation except by pre-arrangement among the pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight and, for formation flight in controlled airspace, in accordance with the conditions prescribed by the competent authority. These conditions shall include the following:

- (a) one of the pilots-in-command shall be designated as the flight leader;
- (b) the formation operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting;
- (c) separation between aircraft in the flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight and shall include periods of transition when aircraft are manoeuvring to attain their own separation within the formation and during join-up and breakaway; and
- (d) for State aircraft a maximum lateral, longitudinal and vertical distance between each aircraft and the flight leader in accordance with the Chicago Convention. For other than State aircraft a distance not exceeding 1 km (0,5 nm) laterally and longitudinally and 30 m (100 ft) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

SERA.3140 Unmanned free balloons

An unmanned free balloon shall be operated in such a manner as to minimise hazards to persons, property or other aircraft and in accordance with the conditions specified in Appendix 2.

SERA.3145 Prohibited areas and restricted areas

Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in a restricted area, the particulars of which have been duly published, except in accordance with the conditions of the restrictions or by permission of the Member State over whose territory the areas are established.

CHAPTER 2**Avoidance of collisions****SERA.3201 General**

Nothing in this Regulation shall relieve the pilot-in-command of an aircraft from the responsibility of taking such action, including collision avoidance manoeuvres based on resolution advisories provided by ACAS equipment, as will best avert collision.

SERA.3205 Proximity

An aircraft shall not be operated in such proximity to other aircraft as to create a collision hazard.

SERA.3210 Right-of-way

- (a) The aircraft that has the right-of-way shall maintain its heading and speed.
- (b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.
- (c) An aircraft that is obliged by the following rules to keep out of the way of another shall avoid passing over, under or in front of the other, unless it passes well clear and takes into account the effect of aircraft wake turbulence.
 - (1) *Approaching head-on*. When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is danger of collision, each shall alter its heading to the right.
 - (2) *Converging*. When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:

- (i) power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to airships, sailplanes and balloons;
 - (ii) airships shall give way to sailplanes and balloons;
 - (iii) sailplanes shall give way to balloons;
 - (iv) power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing other aircraft or objects.
- (3) *Overtaking.* An overtaking aircraft is an aircraft that approaches another from the rear on a line forming an angle of less than 70 degrees with the plane of symmetry of the latter, i.e. is in such a position with reference to the other aircraft that at night it should be unable to see either of the aircraft's left (port) or right (starboard) navigation lights. An aircraft that is being overtaken has the right-of-way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in horizontal flight, shall keep out of the way of the other aircraft by altering its heading to the right, and no subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the overtaking aircraft from this obligation until it is entirely past and clear.
- (i) *Sailplanes overtaking.* A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.
- (4) *Landing.* An aircraft in flight, or operating on the ground or water, shall give way to aircraft landing or in the final stages of an approach to land.
- (i) When two or more heavier-than-air aircraft are approaching an aerodrome or an operating site for the purpose of landing, aircraft at the higher level shall give way to aircraft at the lower level, but the latter shall not take advantage of this rule to cut in front of another which is in the final stages of an approach to land, or to overtake that aircraft. Nevertheless, power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to sailplanes.
 - (ii) *Emergency landing.* An aircraft that is aware that another is compelled to land shall give way to that aircraft.
- (5) *Taking off.* An aircraft taxiing on the manoeuvring area of an aerodrome shall give way to aircraft taking off or about to take off.
- (d) Surface movement of aircraft, persons and vehicles.
- (1) In case of danger of collision between two aircraft taxiing on the movement area of an aerodrome or equivalent part of an operating site, the following shall apply:
- (i) when two aircraft are approaching head on, or approximately so, each shall stop or where practicable alter its course to the right so as to keep well clear;
 - (ii) when two aircraft are on a converging course, the one which has the other on its right shall give way;
 - (iii) an aircraft which is being overtaken by another aircraft shall have the right-of-way and the overtaking aircraft shall keep well clear of the other aircraft.
- (2) At a controlled aerodrome an aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all runway-holding positions unless an explicit clearance to enter or cross the runway has been issued by the aerodrome control tower.
- (3) An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all lighted stop bars and may proceed further in accordance with (2) when the lights are switched off.
- (4) Movement of persons and vehicles at aerodromes:
- (i) The movement of persons or vehicles, including towed aircraft, on the manoeuvring area of an aerodrome shall be controlled by the aerodrome control tower as necessary to avoid hazard to them or to aircraft landing, taxiing or taking off.
 - (ii) In conditions where low visibility procedures are in operation:
 - (A) persons and vehicles operating on the manoeuvring area of an aerodrome shall be restricted to the essential minimum, and particular regard shall be given to the requirements to protect the ILS/MLS sensitive area(s) when Category II or Category III precision instrument operations are in progress;
 - (B) subject to the provisions in (iii) the minimum separation between vehicles and taxiing aircraft shall be as specified by the Air Navigation Service Provider (ANSP) and approved by the competent authority taking into account the aids available;

(C) when mixed ILS and MLS Category II or Category III precision instrument operations are taking place to the same runway continuously, the more restrictive ILS or MLS critical and sensitive areas shall be protected.

(iii) Emergency vehicles proceeding to the assistance of an aircraft in distress shall be afforded priority over all other surface movement traffic.

(iv) Subject to the provisions in (iii), vehicles on the manoeuvring area shall be required to comply with the following rules:

(A) vehicles and vehicles towing aircraft shall give way to aircraft which are landing, taking off, taxiing or being towed;

(B) vehicles shall give way to other vehicles towing aircraft;

(C) vehicles shall give way to other vehicles in accordance with air traffic services unit instructions;

(D) notwithstanding the provisions of (A), (B) and (C), vehicles and vehicles towing aircraft shall comply with instructions issued by the aerodrome control tower.

SERA.3215 Lights to be displayed by aircraft

(a) Except as provided by (e), at night all aircraft in flight shall display:

(1) anti-collision lights intended to attract attention to the aircraft; and

(2) except for balloons, navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer. Other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights.

(b) Except as provided by (e), at night:

(1) all aircraft moving on the movement area of an aerodrome shall display navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer and other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights;

(2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable;

(3) all aircraft taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to attract attention to the aircraft; and

(4) all aircraft on the movement area of an aerodrome whose engines are running shall display lights which indicate that fact.

(c) Except as provided by (e), all aircraft in flight and fitted with anti-collision lights to meet the requirement of (a)(1) shall display such lights also during day.

(d) Except as provided by (e), all aircraft:

(1) taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome and fitted with anti-collision lights, to meet the requirement of (b)(3); or

(2) on the movement area of an aerodrome and fitted with lights to meet the requirement of (b)(4);

shall display such lights also during day.

(e) A pilot shall be permitted to switch off or reduce the intensity of any flashing lights fitted to meet the requirements of (a), (b), (c) and (d) if they do or are likely to:

(1) adversely affect the satisfactory performance of duties; or

(2) subject an outside observer to harmful dazzle.

SERA.3220 Simulated instrument flights

An aircraft shall not be flown under simulated instrument flight conditions unless:

(a) fully functioning dual controls are installed in the aircraft; and

(b) an additional qualified pilot (in this rule called a safety pilot) occupies a control seat to act as safety pilot for the person who is flying under simulated instrument conditions. The safety pilot shall have adequate vision forward and to each side of the aircraft, or a competent observer in communication with the safety pilot shall occupy a position in the aircraft from which the observer's field of vision adequately supplements that of the safety pilot.

SERA.3225 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

An aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall:

- (a) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;
- (b) conform with or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation;
- (c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;
- (d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

SERA.3230 Water operations

(a) When two aircraft or an aircraft and a vessel are approaching one another and there is a risk of collision, the aircraft shall proceed with careful regard to existing circumstances and conditions including the limitations of the respective craft.

(1) *Converging*. An aircraft which has another aircraft or a vessel on its right shall give way so as to keep well clear.

(2) *Approaching head-on*. An aircraft approaching another aircraft or a vessel head-on, or approximately so, shall alter its heading to the right to keep well clear.

(3) *Overtaking*. The aircraft or vessel which is being overtaken has the right of way, and the one overtaking shall alter its heading to keep well clear.

(4) *Landing and taking off*. Aircraft landing on or taking off from the water shall, in so far as practicable, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation.

(b) *Lights to be displayed by aircraft on the water*. At night or during any other period prescribed by the competent authority, all aircraft on the water shall display lights as required by the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, unless it is impractical for them to do so, in which case they shall display lights as closely similar as possible in characteristics and position to those required by the International Regulations.

CHAPTER 3

Signals

SERA.3301 General

(a) Upon observing or receiving any of the signals given in Appendix 1, aircraft shall take such action as may be required by the interpretation of the signal given in that Appendix.

(b) The signals of Appendix 1 shall, when used, have the meaning indicated therein. They shall be used only for the purpose indicated and no other signals likely to be confused with them shall be used.

(c) A signalman/marshaller shall be responsible for providing standard marshalling signals to aircraft in a clear and precise manner using the signals shown in Appendix 1.

(d) Only persons trained, qualified and approved as required by the relevant Union or national legislation shall carry out the functions of a signalman/ marshaller.

(e) The signalman/marshaller shall wear a distinctive fluorescent identification vest to allow the flight crew to identify that he or she is the person responsible for the marshalling operation.

(f) Daylight-fluorescent wands, table-tennis bats or gloves shall be used for all signalling by all participating ground staff during daylight hours. Illuminated wands shall be used at night or in low visibility.

CHAPTER 4

Time

SERA.3401 General

(a) Coordinated Universal Time (UTC) shall be used and shall be expressed in hours and minutes and, when required, seconds of the 24-hour day beginning at midnight.

(b) A time check shall be obtained prior to operating a controlled flight and at such other times during the flight as may be necessary.

(c) Wherever time is utilised in the application of data link communications, it shall be accurate to within 1 second of UTC.

(d) Time in air traffic services

(1) Aerodrome control towers shall, prior to an aircraft taxiing for take-off, provide the pilot with the correct time, unless arrangements have been made for the pilot to obtain it from other sources. Air traffic services units shall, in addition, provide aircraft with the correct time on request. Time checks shall be given at least to the nearest minute.

SECTION 4

Flight plans

SERA.4001 Submission of a flight plan

(a) Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

(b) A flight plan shall be submitted prior to operating:

(1) any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

(2) any IFR flight within advisory airspace;

(3) any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;

(4) any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;

(5) any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned;

(6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

(c) A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

(d) Unless a shorter period of time has been prescribed by the competent authority for domestic VFR flights, a flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least 60 minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach:

(1) the intended point of entry into a control area or advisory area; or

(2) the point of crossing an airway or advisory route.

SERA.4005 Contents of a flight plan

(a) A flight plan shall comprise information regarding such of the following items as are considered relevant by the competent authority:

- (1) Aircraft identification
- (2) Flight rules and type of flight
- (3) Number and type(s) of aircraft and wake turbulence category
- (4) Equipment
- (5) Departure aerodrome or operating site
- (6) Estimated off-block time
- (7) Cruising speed(s)
- (8) Cruising level(s)
- (9) Route to be followed
- (10) Destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time
- (11) Alternate aerodrome(s) or operating site(s)
- (12) Fuel endurance
- (13) Total number of persons on board
- (14) Emergency and survival equipment
- (15) Other information.

(b) For flight plans submitted during flight, the departure aerodrome or operating site provided shall be the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required. Additionally, the information to be provided in lieu of the estimated off-block time shall be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

SERA.4010 Completion of a flight plan

(a) A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items up to and including ‘Alternate aerodrome(s) or operating site(s)’ regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.

(b) It shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the competent authority or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

SERA.4015 Changes to a flight plan

(a) Subject to the provisions of SERA.8020 (b) all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

(b) Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.

SERA.4020 Closing a flight plan

(a) An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

(1) Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

(b) When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

(c) When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

(d) When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

(e) Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- (1) aircraft identification;
- (2) departure aerodrome or operating site;
- (3) destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- (4) arrival aerodrome or operating site;
- (5) time of arrival.

(c) When so prescribed by the competent authority, VFR flights at night may be permitted under the following conditions:

- (1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001(b)(6);
- (2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;
- (3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table S5-1 shall apply except that:
 - (i) the ceiling shall not be less than 450 m (1 500 ft);
 - (ii) the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1(a) and (b) shall not apply;
 - (iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) AMSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface; and
 - (v) for mountainous area, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed by the competent authority;
- (5) except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:
 - (i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
 - (ii) elsewhere than as specified in i), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

(d) VFR flights shall not be operated:

(1) at transonic and supersonic speeds unless authorised by the competent authority;

(2) above FL 195. Exceptions to this requirement are the following:

(i) an airspace reservation has been established, where practical, by the Member States, in which VFR flights may be allowed; or

(ii) airspace up to and including flight level 285, when VFR traffic in that airspace has been authorised by the responsible ATS unit in accordance with the authorisation procedures established by the Member States and published in the relevant aeronautical information publication.

(e) Authorisation for VFR flights to operate above FL 285 shall not be granted where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied above FL 290.

(f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

(1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

(2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

(g) Except where otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the competent authority, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3 000 ft) from the ground or water, or a higher datum as specified by the competent authority, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels in Appendix 3.

(h) VFR flights shall comply with the provisions of Section 8:

(1) when operated within Classes B, C and D airspace;

(2) when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes; or

(3) when operated as special VFR flights.

(i) A VFR flight operating within or into areas or along routes designated by the competent authority, in accordance with SERA.4001(b)(3) or (4), shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.

(j) An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:

(1) if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan; or

(2) as required by SERA.4001(b), submit a flight plan to the appropriate air traffic services unit as soon as practicable and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

SECTION 5

Visual meteorological conditions, visual flight rules, special VFR and instrument flight rules

SERA.5001 VMC visibility and distance from cloud minima

VMC visibility and distance from cloud minima are contained in Table S5-1.

Table S5-1.*			
Altitude band	Airspace class	Flight visibility	Distance from cloud
At and above 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
Below 3 050 m (10 000 ft) AMSL and above 900 m (3 000 ft) AMSL, or above 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
At and below 900 m (3 000 ft) AMSL, or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
	F G	5 km (***)	Clear of cloud and with the surface in sight
<p>(*) When the height of the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 shall be used in lieu of 10 000 ft.</p> <p>(**) The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.</p> <p>(***) When so prescribed by the competent authority:</p> <p>(a) flight visibilities reduced to not less than 1 500 m may be permitted for flights operating: (1) at speeds of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or (2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;</p> <p>(b) helicopters may be permitted to operate in less than 1 500 m but not less than 800 m flight visibility, if maneuvered at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.</p>			

SERA.5005 Visual flight rules

- (a) Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in Table S5-1.
- (b) Except when a special VFR clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
 - (1) the ceiling is less than 450 m (1 500 ft); or
 - (2) the ground visibility is less than 5 km.
- (c) When so prescribed by the competent authority, VFR flights at night may be permitted under the following conditions:
 - (1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001(b)(6);
 - (2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;
 - (3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table S5-1 shall apply except that:
 - (i) the ceiling shall not be less than 450 m (1 500 ft);
 - (ii) the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1(a) and (b) shall not apply;
 - (iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) AMSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface; and
 - (v) for mountainous area, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed by the competent authority;
 - (5) except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:
 - (i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
 - (ii) elsewhere than as specified in i), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.
- (d) VFR flights shall not be operated:
 - (1) at transonic and supersonic speeds unless authorised by the competent authority;
 - (2) above FL 195. Exceptions to this requirement are the following:
 - (i) an airspace reservation has been established, where practical, by the Member States, in which VFR flights may be allowed; or
 - (ii) airspace up to and including flight level 285, when VFR traffic in that airspace has been authorised by the responsible ATS unit in accordance with the authorisation procedures established by the Member States and published in the relevant aeronautical information publication.
- (e) Authorisation for VFR flights to operate above FL 285 shall not be granted where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied above FL 290.

- (f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:
- (1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
 - (2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.
- (g) Except where otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the competent authority, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3 000 ft) from the ground or water, or a higher datum as specified by the competent authority, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels in Appendix 3.
- (h) VFR flights shall comply with the provisions of Section 8:
- (1) when operated within Classes B, C and D airspace;
 - (2) when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes; or
 - (3) when operated as special VFR flights.
- (i) A VFR flight operating within or into areas or along routes designated by the competent authority, in accordance with SERA.4001(b)(3) or (4), shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.
- (j) An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:
- (1) if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan; or
 - (2) as required by SERA.4001(b), submit a flight plan to the appropriate air traffic services unit as soon as practicable and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

SERA.5010 Special VFR in control zones

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, police, medical, search and rescue operations and fire-fighting flights, the following additional conditions shall be applied:

- (a) such special VFR flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
- (b) by the pilot:
 - (1) clear of cloud and with the surface in sight;
 - (2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 - (3) fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
- (c) an air traffic control unit shall not issue a special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
 - (1) the ground visibility is less than 1 500 m or, for helicopters, less than 800 m;
 - (2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).

SERA.5015 Instrument flight rules (IFR) — Rules applicable to all IFR flights

- (a) Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown and in accordance with the applicable air operations legislation.

(b) Minimum levels

Except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:

(1) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;

(2) elsewhere than as specified in (1), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

(c) Change from IFR flight to VFR flight

(1) An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

(2) When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

(3) Change from IFR flight to VFR flight shall only be acceptable when a message initiated by the pilot-in-command containing the specific expression 'CANCELLING MY IFR FLIGHT', together with the changes, if any, to be made to the current flight plan, is received by an ATS unit. No invitation to change from IFR flight to VFR flight shall be made by ATS either directly or by inference.

SERA.5020 IFR — Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

(a) IFR flights shall comply with the provisions of Section 8 when operated in controlled airspace.

(b) An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorised by ATS unit to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, selected from the table of cruising levels in Appendix 3, except that the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the competent authority in aeronautical information publications.

SERA.5025 IFR — Rules Applicable to IFR flights outside controlled airspace

(a) Cruising levels

An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels in Appendix 3, except when otherwise specified by the competent authority for flight at or below 900 m (3 000 ft) above mean sea level.

(b) Communications

An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the competent authority in accordance with SERA.4001(b)(3) or (4) shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

(c) Position reports

An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the competent authority to maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service, shall report position, as specified in SERA.8025 for controlled flights.

SECTION 6
Airspace classification

SERA.6001 Classification of airspaces

(a) Republic of Kosovo shall designate airspace in accordance with the following airspace classification and in accordance with Appendix 4:

(1) *Class A.* IFR flights only are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are separated from each other. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance.

(2) *Class B.* IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are separated from each other. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance.

(3) *Class C.* IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. For VFR flights a speed limitation of 250 kts indicated airspeed (IAS) applies below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance.

(4) *Class D.* IFR and VFR flights are permitted and all flights are provided with air traffic control service. IFR flights are separated from other IFR flights, receive traffic information in respect of VFR flights and traffic avoidance advice on request. VFR flights receive traffic information in respect of all other flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights and a speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance.

(5) *Class E.* IFR and VFR flights are permitted. IFR flights are provided with air traffic control service and are separated from other IFR flights. All flights receive traffic information, as far as is practical. Continuous air-ground voice communications are required for IFR flights. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons cannot maintain this speed. All IFR flights shall be subject to ATC clearance. Class E shall not be used for control zones.

(6) *Class F.* IFR and VFR flights are permitted. All participating IFR flights receive an air traffic advisory service and all flights receive flight information service if requested. Continuous air-ground voice communications are required for IFR flights participating in the advisory service and all IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.

(7) *Class G.* IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested. All IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.

(8) Implementation of Class F shall be considered as a temporary measure until such time as it can be replaced by an alternative classification.

(b) The designation of the airspace classification shall be appropriate to the needs of the Republic of Kosovo, except that all airspace above FL 195 shall be classified as Class C airspace.

SERA.6005 Requirements for communications and SSR transponder

(a) Radio mandatory zone (RMZ)

(1) VFR flights operating in parts of Classes E, F or G airspace and IFR flights operating in parts of Classes F or G airspace designated as a radio mandatory zone (RMZ) by the competent authority shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ANSP.

(2) Before entering a radio mandatory zone, an initial call containing the designation of the station being called, call sign, type of aircraft, position, level, the intentions of the flight and other information as prescribed by the competent authority, shall be made by pilots on the appropriate communication channel.

(b) Transponder mandatory zone (TMZ)

(1) All flights operating in airspace designated by the competent authority as a transponder mandatory zone (TMZ) shall carry and operate SSR transponders capable of operating on Modes A and C or on Mode S, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ANSP.

(c) Airspaces designated as radio mandatory zone and/or transponder mandatory zone shall be duly promulgated in the aeronautical information publications.

SECTION 7

Air traffic services

SERA.7001 General — Objectives of the air traffic services

The objectives of the air traffic services shall be to:

(a) prevent collisions between aircraft;

(b) prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstructions on that area;

(c) expedite and maintain an orderly flow of air traffic;

(d) provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;

(e) notify appropriate organisations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organisations as required.

SERA.7002 Collision hazard information when ATS based on surveillance are provided

(a) When an identified controlled flight is observed to be on a conflicting path with an unknown aircraft, deemed to constitute a collision hazard, the pilot of the controlled flight shall, whenever practicable:

(1) be informed of the unknown aircraft, and, if the pilot so requests, or if the situation so warrants in the opinion of the controller, avoiding action shall be suggested; and

(2) be notified when the conflict no longer exists.

SERA.7005 Coordination between the aircraft operator and air traffic services

(a) Air traffic services units, in carrying out their objectives, shall have due regard for the requirements of the aircraft operators consequent on their obligations as specified in the relevant Union legislation on Air Operations, and, if so required by the aircraft operators, shall make available to them or their designated representatives such information as may be available to enable them or their designated representatives to carry out their responsibilities.

(b) When so requested by an aircraft operator, messages (including position reports) received by air traffic services units and relating to the operation of the aircraft for which operational control service is provided by that aircraft operator shall, so far as practicable, be made available immediately to the aircraft operator or a designated representative in accordance with locally agreed procedures.

SECTION 8
Air traffic control service

SERA.8001 Application

Air traffic control service shall be provided:

- (a) to all IFR flights in airspace Classes A, B, C, D and E;
- (b) to all VFR flights in airspace Classes B, C and D;
- (c) to all special VFR flights;
- (d) to all aerodrome traffic at controlled aerodromes.

SERA.8005 Operation of air traffic control service

(a) In order to provide air traffic control service, an air traffic control unit shall:

- (1) be provided with information on the intended movement of each aircraft, or variations therefrom, and with current information on the actual progress of each aircraft;
- (2) determine from the information received, the relative positions of known aircraft to each other;
- (3) issue clearances and information for the purpose of preventing collision between aircraft under its control and of expediting and maintaining an orderly flow of traffic;

(4) coordinate clearances as necessary with other units:

- (i) whenever an aircraft might otherwise conflict with traffic operated under the control of such other units;
- (ii) before transferring control of an aircraft to such other units.

(b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

- (1) between all flights in airspace Classes A and B;
- (2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
- (3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
- (4) between IFR flights and special VFR flights;
- (5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

(c) Except for cases when a reduction in separation minima in the vicinity of aerodromes can be applied, separation by an air traffic control unit shall be obtained by at least one of the following:

(1) vertical separation, obtained by assigning different levels selected from the table of cruising levels in Appendix 3 to the Annex to this Regulation, except that the correlation of levels to track as prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in appropriate aeronautical information publications or air traffic control clearances. The vertical separation minimum shall be a nominal 300 m (1 000 ft) up to and including FL 410 and a nominal 600 m (2 000 ft) above this level;

(2) horizontal separation, obtained by providing:

- (i) longitudinal separation, by maintaining an interval between aircraft operating along the same, converging or reciprocal tracks, expressed in time or distance; or
- (ii) lateral separation, by maintaining aircraft on different routes or in different geographical areas.

SERA.8010 Separation minima

- (a) The selection of separation minima for application within a given portion of airspace shall be made by the ANSP responsible for the provision of air traffic services and approved by the competent authority concerned.
- (b) For traffic that will pass from one into the other of neighbouring airspaces and for routes that are closer to the common boundary of the neighbouring airspaces than the separation minima applicable in the circumstances, the selection of separation minima shall be made in consultation between the ANSPs responsible for the provision of air traffic services in neighbouring airspace.
- (c) Details of the selected separation minima and of their areas of application shall be notified:
 - (1) to the air traffic services units concerned; and
 - (2) to pilots and aircraft operators through aeronautical information publications, where separation is based on the use by aircraft of specified navigation aids or specified navigation techniques.

SERA.8012 Application of wake turbulence separation

- (a) Wake turbulence separation minima shall be applied to aircraft in the approach and departure phases of flight under the following circumstances:
 - (1) an aircraft is operating directly behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it; or
 - (2) both aircraft are using the same runway or parallel runways separated by less than 760 m (2 500 ft); or
 - (3) an aircraft is crossing behind another aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below it.

SERA.8015 Air traffic control clearances

- (a) Air traffic control clearances shall be based solely on the following requirements for providing air traffic control service:
 - (1) Clearances shall be issued solely for expediting and separating air traffic and be based on known traffic conditions which affect safety in aircraft operation. Such traffic conditions include not only aircraft in the air and on the manoeuvring area over which control is being exercised, but also any vehicular traffic or other obstructions not permanently installed on the manoeuvring area in use.
 - (2) ATC units shall issue such ATC clearances as necessary to prevent collisions and to expedite and maintain an orderly flow of air traffic.
 - (3) ATC clearances shall be issued early enough to ensure that they are transmitted to the aircraft in sufficient time for it to comply with them
- (b) Operation subject to clearance
 - (1) An air traffic control clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an air traffic control unit.
 - (2) The pilot-in-command of an aircraft shall inform ATC if an air traffic control clearance is not satisfactory. In such cases, ATC will issue an amended clearance, if practicable.
 - (3) Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted, if requested by the appropriate air traffic control unit.
 - (4) *Potential reclearance in flight.* If, prior to departure, it is anticipated that, depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination.

(5) An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

(c) Clearances for transonic flight

(1) The air traffic control clearance relating to the transonic acceleration phase of a supersonic flight shall extend at least to the end of that phase.

(2) The air traffic control clearance relating to the deceleration and descent of an aircraft from supersonic cruise to subsonic flight shall seek to provide for uninterrupted descent at least during the transonic phase.

(d) Contents of clearances

An air traffic control clearance shall indicate:

(1) aircraft identification as shown in the flight plan;

(2) clearance limit;

(3) route of flight, ...

(i) the route of flight shall be detailed in each clearance when deemed necessary; and

(ii) the phrase 'cleared via flight planned route' shall not be used when granting a re-clearance;

(4) level(s) of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required;

(5) any necessary instructions or information on other matters such as approach or departure manoeuvres, communications and the time of expiry of the clearance.

(e) Read-back of clearances and safety-related information

(1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

(i) ATC route clearances;

(ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and

(iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and

(iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

(2) Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

(3) The controller shall listen to the read-back to ascertain that the clearance or instruction has been correctly acknowledged by the flight crew and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the read-back.

(4) Voice read-back of CPDLC messages shall not be required, unless otherwise specified by the ANSP.

(ea) Changes in clearance regarding route or level

(1) When issuing a clearance covering a requested change in route or level, the exact nature of the change shall be included in the clearance.

(2) When traffic conditions will not permit clearance of a requested change, the word 'UNABLE' shall be used. When warranted by circumstances, an alternative route or level shall be offered.

(eb) Clearance related to altimetry

(1) For flights in areas where a transition altitude is established, the vertical position of the aircraft shall, except as provided for in (5) below, be expressed in terms of altitudes at or below the transition altitude and in terms of flight levels at or above the transition level. While passing through the transition layer, the vertical position shall be expressed in terms of flight levels when climbing and in terms of altitudes when descending.

(2) The flight crew shall be provided with the transition level in due time prior to reaching it during descent.

(3) A QNH altimeter setting shall be included in the descent clearance when first cleared at an altitude below the transition level, in approach clearances or clearances to enter the traffic circuit, and in taxi clearances for departing aircraft except when it is known that the aircraft has already received the information in a directed transmission.

(4) A QFE altimeter setting shall be provided to aircraft on request or on a regular basis in accordance with local arrangements.

(5) When an aircraft which has been given clearance to land is completing its approach using atmospheric pressure at aerodrome elevation (QFE), the vertical position of the aircraft shall be expressed in terms of height above aerodrome elevation during that portion of its flight for which QFE may be used, except that it shall be expressed in terms of height above runway threshold elevation:

(i) for instrument runways if the threshold is 2 m (7 ft) or more below the aerodrome elevation; and

(ii) for precision approach runways.

(ec) Conditional clearances

Conditional phrases, such as ‘behind landing aircraft’ or ‘after departing aircraft’, shall not be used for movements affecting the active runway(s), except when the aircraft or vehicles concerned are seen by the appropriate controller and pilot. The aircraft or vehicle causing the condition in the clearance issued shall be the first aircraft/vehicle to pass in front of the other aircraft concerned. In all cases, a conditional clearance shall be given in the following order and consist of:

(1) the call sign;

(2) the condition;

(3) the clearance; and

(4) a brief reiteration of the condition.

(f) Coordination of clearances

(1) An air traffic control clearance shall be coordinated between air traffic control units to cover the entire route of an aircraft or a specified portion thereof as described in provisions (2) to (6).

(2) An aircraft shall be cleared for the entire route to the aerodrome of first intended landing:

(i) when it has been possible, prior to departure, to coordinate the clearance between all the units under whose control the aircraft will come; or

(ii) when there is reasonable assurance that prior coordination will be effected between those units under whose control the aircraft will subsequently come.

(3) When coordination as in (2) has not been achieved or is not anticipated, the aircraft shall be cleared only to that point where coordination is reasonably assured; prior to reaching such point, or at such point, the aircraft shall receive further clearance, holding instructions being issued as appropriate.

(4) When prescribed by the ATS unit, aircraft shall contact a downstream air traffic control unit, for the purpose of receiving a downstream clearance prior to the transfer of control point.

(i) Aircraft shall maintain the necessary two-way communication with the current air traffic control unit whilst obtaining a downstream clearance.

(ii) A clearance issued as a downstream clearance shall be clearly identifiable as such to the pilot.

(iii) Unless coordinated, downstream clearances shall not affect the aircraft’s original flight profile in any airspace, other than that of the air traffic control unit responsible for the delivery of the downstream clearance.

(5) When an aircraft intends to depart from an aerodrome within a control area to enter another control area within a period of thirty minutes, or such other specific period of time as has been agreed between the area control centres concerned, coordination with the subsequent area control centre shall be effected prior to issuance of the departure clearance.

(6) When an aircraft intends to leave a control area for flight outside controlled airspace, and will subsequently re-enter the same or another control area, a clearance from the point of departure to the aerodrome of first intended landing may be issued. Such clearance or revisions thereto shall apply only to those portions of the flight conducted within controlled airspace.

SERA.8020 Adherence to flight plan

(a) Except as provided for in (b) and (d) an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

(1) Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

(i) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or

(ii) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

(2) Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

(3) Deviation from the requirements in point (1) shall be notified to the appropriate ATS unit.

(b) *Inadvertent changes.* In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

(1) Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.

(2) Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

(3) Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 2 minutes from that notified to ATS or such other period of time as prescribed by the competent authority, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit.

(4) Additionally, when an ADS-C agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.

(c) *Intended changes.* Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

(1) Change of cruising level: aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.

(2) Change of route:

(i) *Destination unchanged:* aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.

(ii) *Destination changed*: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

(d) *Weather deterioration below the VMC*. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

(1) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or

(2) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or

(3) if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or

(4) request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

SERA.8025 Position reports

(a) Unless exempted by the competent authority or by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the competent authority or specified by the appropriate air traffic services unit.

(1) Controlled flights providing position information to the appropriate air traffic services unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

(2) When a controlled flight has been exempted from the requirement to report at compulsory reporting points, pilots shall, unless automated position reporting is in effect, resume voice or CPDLC position reporting:

(i) when so instructed;

(ii) when advised that the ATS surveillance service has been terminated; or

(iii) when advised that the ATS surveillance identification is lost.

(3) The format of position reports shall be in accordance with Appendix 5, Point A.

SERA.8030 Termination of control

A controlled flight shall, except when landing at a controlled aerodrome, advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to air traffic control service.

SERA.8035 Communications

(a) An aircraft operated as a controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate air traffic control unit, except as may be prescribed by the relevant ANSP in respect of aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome.

(1) The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch shall remain in effect when CPDLC has been established.

(b) Republic of Kosovo shall comply with the appropriate provisions on communication failures as have been adopted under the Chicago Convention.

SECTION 9
Flight information service

SERA.9001 Application

(a) Flight information service shall be provided by the appropriate air traffic services units to all aircraft which are likely to be affected by the information and which are:

- (1) provided with air traffic control service; or
- (2) otherwise known to the relevant air traffic services units.

(b) The reception of flight information service does not relieve the pilot-in-command of an aircraft of any responsibilities and the pilot-in-command shall make the final decision regarding any suggested alteration of flight plan.

(c) Where air traffic services units provide both flight information service and air traffic control service, the provision of air traffic control service shall have precedence over the provision of flight information service whenever the provision of air traffic control service so requires.

SERA.9005 Scope of flight information service

(a) Flight information service shall include the provision of pertinent:

- (1) SIGMET and AIRMET information;
 - (2) information concerning pre-eruption volcanic activity, volcanic eruptions and volcanic ash clouds;
 - (3) information concerning the release into the atmosphere of radioactive materials or toxic chemicals;
 - (4) information on changes in the availability of radio navigation services;
 - (5) information on changes in condition of aerodromes and associated facilities, including information on the state of the aerodrome movement areas when they are affected by snow, ice or significant depth of water;
 - (6) information on unmanned free balloons;
- and of any other information likely to affect safety.

(b) Flight information service provided to flights shall include, in addition to that outlined in (a), the provision of information concerning:

- (1) weather conditions reported or forecast at departure, destination and alternate aerodromes;
- (2) collision hazards, to aircraft operating in airspace Classes C, D, E, F and G;
- (3) for flight over water areas, in so far as practicable and when requested by a pilot, any available information such as radio call sign, position, true track, speed, etc., of surface vessels in the area.

(c) Flight information service provided to VFR flights shall include, in addition to that outlined in (a), the provision of available information concerning traffic and weather conditions along the route of flight that are likely to make operation under the visual flight rules impracticable.

SERA.9010 Automatic terminal information service (ATIS)

(a) Use of the ATIS messages in directed request/reply transmissions

(1) When requested by the pilot, the applicable ATIS message(s) shall be transmitted by the appropriate air traffic services unit.

(2) Whenever Voice-ATIS and/or D-ATIS is provided:

(i) aircraft shall acknowledge receipt of the information upon establishing communication with the ATS unit providing approach control service, the aerodrome control tower or Aerodrome Flight Information Service (AFIS), as appropriate; and

(ii) the appropriate air traffic services unit shall, when replying to an aircraft acknowledging receipt of an ATIS message or, in the case of arriving aircraft, at such other time as may be prescribed by the competent authority, provide the aircraft with the current altimeter setting.

(3) Information contained in a current ATIS, the receipt of which has been acknowledged by the aircraft concerned, need not be included in a directed transmission to the aircraft, with the exception of the altimeter setting, which shall be provided in accordance with (2).

(4) If an aircraft acknowledges receipt of an ATIS that is no longer current, any element of information that needs updating shall be transmitted to the aircraft without delay.

(b) ATIS for arriving and departing aircraft

ATIS messages containing both arrival and departure information shall contain the following elements of information in the order listed:

(1) name of aerodrome;

(2) arrival and/or departure indicator;

(3) contract type, if communication is via D-ATIS;

(4) designator;

(5) time of observation, if appropriate;

(6) type of approach(es) to be expected;

(7) the runway(s) in use; status of arresting system constituting a potential hazard, if any;

(8) significant runway surface conditions and, if appropriate, braking action;

(9) holding delay, if appropriate;

(10) transition level, if applicable;

(11) other essential operational information; (12) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;

(13) visibility and, when applicable, RVR (1) and, if visibility/RVR sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;

(14) present weather (1);

(15) cloud below 1 500 m (5 000 ft) or below the highest minimum sector altitude, whichever is greater; cumulonimbus; if the sky is obscured, vertical visibility when available (1);

(16) air temperature;

(17) dew point temperature;

(18) altimeter setting(s);

(19) any available information on significant meteorological phenomena in the approach and climb-out areas including wind shear, and information on recent weather of operational significance;

(20) trend forecast, when available; and

(21) specific ATIS instructions.

(c) ATIS for arriving aircraft

ATIS messages containing arrival information only shall contain the following elements of information in the order listed:

- (1) name of aerodrome;
- (2) arrival indicator;
- (3) contract type, if communication is via D-ATIS;
- (4) designator;
- (5) time of observation, if appropriate;
- (6) type of approach(es) to be expected;
- (7) main landing runway(s); status of arresting system constituting a potential hazard, if any;
- (8) significant runway surface conditions and, if appropriate, braking action;
- (9) holding delay, if appropriate;
- (10) transition level, if applicable;
- (11) other essential operational information;
- (12) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;
- (13) visibility and, when applicable, RVR (1) and, if visibility/RVR sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;
- (14) present weather (1);
- (15) cloud below 1 500 m (5 000 ft) or below the highest minimum sector altitude, whichever is greater; cumulonimbus; if the sky is obscured, vertical visibility when available (1);
- (16) air temperature;
- (17) dew point temperature;
- (18) altimeter setting(s);
- (19) any available information on significant meteorological phenomena in the approach area including wind shear, and information on recent weather of operational significance;
- (20) trend forecast, when available; and
- (21) specific ATIS instructions.

(d) ATIS for departing aircraft

ATIS messages containing departure information only shall contain the following elements of information in the order listed:

- (1) name of aerodrome;
- (2) departure indicator;
- (3) contract type, if communication is via D-ATIS;
- (4) designator;
- (5) time of observation, if appropriate;
- (6) runway(s) to be used for take-off; status of arresting system constituting a potential hazard, if any;
- (7) significant surface conditions of runway(s) to be used for take-off and, if appropriate, braking action;

- (8) departure delay, if appropriate;
- (9) transition level, if applicable;
- (10) other essential operational information;
- (11) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;
- (12) visibility and, when applicable RVR (1) and, if visibility/RVR sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;
- (13) present weather (1);
- (14) cloud below 1 500 m (5 000 ft) or below the highest minimum sector altitude, whichever is greater; cumulonimbus; if the sky is obscured, vertical visibility when available (1);
- (15) air temperature;
- (16) dew point temperature;
- (17) altimeter setting(s);
- (18) any available information on significant meteorological phenomena in the climb-out area including wind shear;
- (19) trend forecast, when available; and
- (20) specific ATIS instructions.

SECTION 10
Alerting service

SERA.10001 Application

(a) Alerting service shall be provided by the air traffic services units:

- (1) for all aircraft provided with air traffic control service;
- (2) in so far as practicable, to all other aircraft having filed a flight plan or otherwise known to the air traffic services; and
- (3) to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference.

(b) Unless otherwise prescribed by the competent authority, aircraft equipped with suitable two-way radio-communications shall report during the period 20 to 40 minutes following the time of the last contact, whatever the purpose of such contact, merely to indicate that the flight is progressing according to plan, such report to comprise identification of the aircraft and the words 'Operations normal'.

(c) The 'Operations normal' message shall be transmitted air-ground to an appropriate ATS unit.

SERA.10005 Information to aircraft operating in the vicinity of an aircraft in a state of emergency

(a) When it has been established by an air traffic services unit that an aircraft is in a state of emergency, other aircraft known to be in the vicinity of the aircraft involved shall, except as provided in (b), be informed of the nature of the emergency as soon as practicable.

(b) When an air traffic services unit knows or believes that an aircraft is being subjected to unlawful interference, no reference shall be made in ATS air-ground communications to the nature of the emergency unless it has first been referred to in communications from the aircraft involved and it is certain that such reference will not aggravate the situation.

SECTION 11

Interference, emergency contingencies and interception

SERA.11001 General

(c) In case of an aircraft known or believed to be in a state of emergency, including being subjected to unlawful interference, ATS units shall give the aircraft maximum consideration, assistance and priority over other aircraft, as may be necessitated by the circumstances.

(d) Subsequent ATC actions shall be based on the intentions of the pilot, the overall air traffic situation and the real-time dynamics of the contingency.

SERA.11005 Unlawful interference

(aa) An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to set the transponder to Code 7500 and notify the appropriate ATS unit of any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimise conflict with other aircraft.

(ab) If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the competent authority, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

(b) When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, air traffic services units shall attend promptly to requests by the aircraft. Information pertinent to the safe conduct of the flight shall continue to be transmitted and necessary action shall be taken to expedite the conduct of all phases of the flight, especially the safe landing of the aircraft.

(c) When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, ATS units shall, in accordance with locally agreed procedures, immediately inform the appropriate authority designated by the State and exchange necessary information with the aircraft operator or its designated representative.

SERA.11010 Strayed or unidentified aircraft

Strayed or unidentified aircraft

(a) As soon as an air traffic services unit becomes aware of a strayed aircraft it shall take all necessary steps as outlined in (1) and (3) to assist the aircraft and to safeguard its flight.

(1) If the aircraft's position is not known, the air traffic services unit shall:

(i) attempt to establish two-way communication with the aircraft, unless such communication already exists;

(ii) use all available means to determine its position;

(iii) inform other air traffic services units into whose area the aircraft may have strayed or may stray, taking into account all the factors which may have affected the navigation of the aircraft in the circumstances;

(iv) inform, in accordance with locally agreed procedures, appropriate military units and provide them with pertinent flight plan and other data concerning strayed aircraft;

(v) request from the units referred to in (iii) and (iv) and from other aircraft in flight every assistance in establishing communication with the aircraft and determining its position.

(2) The requirements in (1)(iv) and (1)(v) shall apply also to air traffic services units informed in accordance with (1)(iii).

(3) When the aircraft's position is established, the air traffic services unit shall:

(i) advise the aircraft of its position and the corrective action to be taken. This advice shall be immediately provided when the ATS unit is aware that there is a possibility of interception or other hazard to the safety of the aircraft; and

(ii) provide, as necessary, other air traffic services units and appropriate military units with relevant information concerning the strayed aircraft and any advice given to that aircraft.

(b) As soon as an air traffic services unit becomes aware of an unidentified aircraft in its area, it shall endeavour to establish the identity of the aircraft whenever this is necessary for the provision of air traffic services or required by the appropriate military authorities in accordance with locally agreed procedures. To this end, the air traffic services unit shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances:

(1) attempt to establish two-way communication with the aircraft;

(2) inquire of other air traffic services units within the flight information region about the flight and request their assistance in establishing two-way communication with the aircraft;

(3) inquire of air traffic services units serving the adjacent flight information regions about the flight and request their assistance in establishing two-way communication with the aircraft;

(4) attempt to obtain information from other aircraft in the area;

(5) the air traffic services unit shall, as necessary, inform the appropriate military unit as soon as the identity of the aircraft has been established.

(c) In the case of a strayed or unidentified aircraft, the possibility of the aircraft being subject of unlawful interference shall be taken into account. Should the air traffic services unit consider that a strayed or unidentified aircraft may be the subject of unlawful interference, the appropriate authority designated by the State shall immediately be informed, in accordance with locally agreed procedures.

SERA.11012 Minimum Fuel and Fuel Emergency

(a) When a pilot reports a state of minimum fuel, the controller shall inform the pilot as soon as practicable of any anticipated delays or that no delays are expected.

(b) When the level of fuel renders declaring a situation of distress necessary, the pilot, in accordance with SERA.14095, shall indicate that by using the radiotelephony distress signal (MAYDAY), preferably spoken three times, followed by the nature of the distress condition (FUEL).

SERA.11013 Degraded aircraft performance

(a) Whenever, as a result of failure or degradation of navigation, communications, altimetry, flight control or other systems, aircraft performance is degraded below the level required for the airspace in which it is operating, the flight crew shall advise the ATC unit concerned without delay. Where the failure or degradation affects the separation minimum currently being employed, the controller shall take action to establish another appropriate type of separation or separation minimum.

(b) Degradation or failure of the RNAV system

When an aircraft cannot meet the specifications as required by the RNAV route or procedure, as a result of a failure or degradation of the RNAV system, a revised clearance shall be requested by the pilot.

(c) Loss of vertical navigation performance required for reduced vertical separation minima (RVSM) airspace

(1) The pilot shall inform ATC as soon as possible of any circumstances where the vertical navigation performance requirements for RVSM airspace cannot be maintained. In such cases, the pilot shall obtain a revised ATC clearance prior to initiating any deviation from the cleared route and/or flight level, whenever possible. When a revised ATC clearance cannot be obtained prior to such a deviation, the pilot shall obtain a revised clearance as soon as possible thereafter.

(2) During operations in, or vertical transit through, RVSM airspace with aircraft not approved for RVSM operations, pilots shall report non-approved status as follows:

(i) at initial call on any channel within RVSM airspace;

- (ii) in all requests for level changes; and
 - (iii) in all read-backs of level clearances.
- (3) Air traffic controllers shall explicitly acknowledge receipt of messages from aircraft reporting RVSM non-approved status.
- (4) Degradation of aircraft equipment — pilot-reported:
- (i) When informed by the pilot of an RVSM-approved aircraft operating in RVSM airspace that the aircraft's equipment no longer meets the RVSM requirements, ATC shall consider the aircraft as non-RVSM-approved.
 - (ii) ATC shall take action immediately to provide a minimum vertical separation of 600 m (2 000 ft) or an appropriate horizontal separation from all other aircraft concerned that are operating in RVSM airspace. An aircraft rendered non-RVSM-approved shall normally be cleared out of RVSM airspace by ATC when it is possible to do so.
 - (iii) Pilots shall inform ATC, as soon as practicable, of any restoration of the proper functioning of equipment required to meet the RVSM requirements.
 - (iv) The first ACC to become aware of a change in an aircraft's RVSM status shall coordinate with adjacent ACCs, as appropriate.
- (5) Severe turbulence — not forecast:
- (i) When an aircraft operating in RVSM airspace encounters severe turbulence due to weather or wake vortex that the pilot believes will impact the aircraft's capability to maintain its cleared flight level, the pilot shall inform ATC. ATC shall establish either an appropriate horizontal separation or an increased minimum vertical separation.
 - (ii) ATC shall, to the extent possible, accommodate pilot requests for flight level and/or route changes and shall pass on traffic information, as required.
 - (iii) ATC shall solicit reports from other aircraft to determine whether RVSM should be suspended entirely or within a specific flight level band and/or area.
 - (iv) The ACC suspending RVSM shall coordinate with adjacent ACCs such suspension(s) and any required adjustments to sector capacities, as appropriate, to ensure an orderly progression of the transfer of traffic.
- (6) Severe turbulence — forecast:
- (i) When a meteorological forecast is predicting severe turbulence within RVSM airspace, ATC shall determine whether RVSM should be suspended and, if so, for how long and for which specific flight level(s) and/or area.
 - (ii) In cases where RVSM will be suspended, the ACC suspending RVSM shall coordinate with adjacent ACCs with regard to the flight levels appropriate for the transfer of traffic, unless a contingency flight level allocation scheme has been determined by letter of agreement. The ACC suspending RVSM shall also coordinate applicable sector capacities with adjacent ACCs, as appropriate.
- SERA.11014 ACAS resolution advisory (RA)**
- (a) ACAS II shall be used during flight, except as provided in the minimum equipment list specified in Regulation (CAA) No. 01/2019 in a mode that enables RA indications to be produced for the flight crew when undue proximity to another aircraft is detected. This shall not apply if inhibition of RA indication mode (using traffic advisory (TA) indication only or equivalent) is called for by an abnormal procedure or due to performance-limiting conditions.
 - (b) In the event of an ACAS RA, pilots shall:
 - (1) respond immediately by following the RA, as indicated, unless doing so would jeopardise the safety of the aircraft;
 - (2) follow the RA even if there is a conflict between the RA and an ATC instruction to manoeuvre;
 - (3) not manoeuvre in the opposite sense to an RA;
 - (4) as soon as possible, as permitted by flight crew workload, notify the appropriate ATC unit of any RA which requires a deviation from the current ATC instruction or clearance;

- (5) promptly comply with any modified RAs;
 - (6) limit the alterations of the flight path to the minimum extent necessary to comply with the RAs;
 - (7) promptly return to the terms of the ATC instruction or clearance when the conflict is resolved; and
 - (8) notify ATC when returning to the current clearance.
- (c) When a pilot reports an ACAS RA, the controller shall not attempt to modify the aircraft flight path until the pilot reports ‘CLEAR OF CONFLICT’.
- (d) Once an aircraft departs from its ATC clearance or instruction in compliance with an RA, or a pilot reports an RA, the controller ceases to be responsible for providing separation between that aircraft and any other aircraft affected as a direct consequence of the manoeuvre induced by the RA. The controller shall resume responsibility for providing separation to all the affected aircraft when:
- (1) the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft has resumed the current clearance; or
 - (2) the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft is resuming the current clearance and issues an alternative clearance which is acknowledged by the flight crew.

SERA.11015 Interception

- (a) Except for intercept and escort service provided on request to an aircraft, interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Republic of Kosovo in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which ICAO Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.
- (b) The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall:
- (1) immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Tables S11-1 and S11-2;
 - (2) notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;
 - (3) attempt to establish radio-communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121,5 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz;
 - (4) if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit;
 - (5) if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

Table S11-1

Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTED Aircraft Responds	Meaning

1	<p>DAY or NIGHT — Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1</i> <i>Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn</i></p>	You have been intercepted. Follow me.	DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.	Understood, will comply.
---	---	---------------------------------------	---	--------------------------

	<p><i>given above in Series 1.</i></p> <p><i>Note 2 If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>			
2	<p>DAY or NIGHT — An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>You may proceed.</p>	<p>DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.</p>	<p>Understood, will comply.</p>
3	<p>DAY or NIGHT — Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft</p>	<p>Land at this aerodrome.</p>	<p>DAY or NIGHT — Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft</p>	<p>Understood, will comply.</p>

	is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.		and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	
--	--	--	---	--

Table S11-2

Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft

Series	INTERCEPTED Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTING Aircraft Responds	Meaning
4	NIGHT — Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) DAY or but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but	Aerodrome you have designated is inadequate.	DAY or NIGHT — If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the	Understood, follow me. Understood, you may proceed.

	not exceeding 100 m (330 ft) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.		intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	
5	DAY or NIGHT — Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.	Cannot comply.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	DAY or NIGHT — Irregular flashing of all available lights.	In distress.	DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.

(c) If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

(d) If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

(e) If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in Table S11-3 and transmitting each phrase twice:

Table S11-3 Phrases for use by INTERCEPTING aircraft

Phrases for use by INTERCEPTING aircraft			Phrases for use by INTERCEPTED aircraft		
Phrase	Pronunciation (1)	Meaning	Phrase	Pronunciation (1)	Meaning
CALL SIGN	KOL SA-IN	What is your call sign?	CALL SIGN (call sign) (2)	KOL SA-IN (call sign)	My call sign is (call sign)
FOLLOW	FOL-LO	Follow me	WILCO	VILL-KO	Understood, will comply
DESCEND	DEE-SEND	Descend for landing			
			CAN NOT	KANN NOTT	Unable to comply
YOU LAND	YOU LAAND	Land at this aerodrome	REPEAT	REE-PEET	Repeat your instruction
			AM LOST	AM LOSST	Position unknown
PROCEED	PRO-SEED	You may proceed			
			MAYDAY	MAYDAY	I am in distress
			HIJACK (3)	HI-JACK	I have been hijacked
			LAND (place name)	LAAND (place name)	I request to land at (place name)
			DESCEND	DEE-SEND	I require descent

(1) In the second column, syllables to be emphasised are underlined.

- (2) The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.
- (3) Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase ‘HIJACK’.

(f) As soon as an air traffic services unit learns that an aircraft is being intercepted in its area of responsibility, it shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances:

- (1) attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft via any means available, including the emergency radio frequency 121,5 MHz, unless such communication already exists;
- (2) inform the pilot of the intercepted aircraft of the interception;
- (3) establish contact with the intercept control unit maintaining two-way communication with the intercepting aircraft and provide it with available information concerning the aircraft;
- (4) relay messages between the intercepting aircraft or the intercept control unit and the intercepted aircraft, as necessary;
- (5) in close coordination with the intercept control unit take all necessary steps to ensure the safety of the intercepted aircraft;
- (6) inform air traffic services units serving adjacent flight information regions if it appears that the aircraft has strayed from such adjacent flight information regions.

(g) As soon as an air traffic services unit learns that an aircraft is being intercepted outside its area of responsibility, it shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances:

- (1) inform the air traffic services unit serving the airspace in which the interception is taking place, providing this unit with available information that will assist in identifying the aircraft and requesting it to take action in accordance with (f);
- (2) relay messages between the intercepted aircraft and the appropriate air traffic services unit, the intercept control unit or the intercepting aircraft.

SECTION 12

Services related to meteorology — Aircraft observations and reports by voice communications

SERA.12001 Types of aircraft observations

(a) The following aircraft observations shall be made during any phase of the flight:

- (1) special aircraft observations; and
- (2) other non-routine aircraft observations.

SERA.12005 Special aircraft observations

(a) Special observations shall be made and reported by all aircraft whenever the following conditions are encountered or observed:

- (1) moderate or severe turbulence; or
- (2) moderate or severe icing; or
- (3) severe mountain wave; or
- (4) thunderstorms, without hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines; or

- (5) thunderstorms, with hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines; or
 - (6) heavy dust storm or heavy sandstorm; or
 - (7) volcanic ash cloud; or
 - (8) pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption.
- (b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.
- (c) Flight crews shall compile the reports using forms based on the model AIREP SPECIAL form as set out in point A of Appendix 5. Those reports shall comply with the detailed instructions for reporting, as provided in point 2 of Appendix 5.
- (1) The detailed instructions, including the formats of messages and the phraseologies provided in Appendix 5, shall be used by flight crews when transmitting air-reports and by ATS units when retransmitting such reports.
- (2) Special air-reports containing observations of volcanic activity shall be recorded on the special air-report of volcanic activity form. Forms based on the model form for special air-reports of volcanic activity set out in point B of Appendix 5 shall be provided for flight crews operating on routes which could be affected by volcanic ash clouds.

SERA.12010 Other non-routine aircraft observations

When other meteorological conditions not listed under SERA.12005 (a), e.g. wind shear, are encountered and which, in the opinion of the pilot-in-command, may affect the safety or markedly affect the efficiency of other aircraft operations, the pilot-in-command shall advise the appropriate air traffic services unit as soon as practicable.

SERA.12015 Reporting of aircraft observations by voice communication

- (a) Aircraft observations shall be reported during flight at the time the observation is made or as soon thereafter as is practicable.
- (b) Aircraft observations shall be reported as air-reports and shall comply with the technical specifications in Appendix 5.

SERA.12020 Exchange of air-reports

- (a) ATS units shall transmit, as soon as practicable, special and non-routine air-reports to:
 - (1) other aircraft concerned;
 - (2) the associated meteorological watch office (MWO) in accordance with point 3 of Appendix 5; and
 - (3) other ATS units concerned.
- (b) Transmissions to aircraft shall be repeated at a frequency and continued for a period of time which shall be determined by the ATS unit concerned.

SECTION 13
SSR Transponder

SERA.13001 Operation of an SSR transponder

- (a) When an aircraft carries a serviceable SSR transponder, the pilot shall operate the transponder at all times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where SSR is used for ATS purposes.
- (b) Pilots shall not operate the IDENT feature unless requested by ATS.
- (c) Except for flight in airspace designated by the competent authority for mandatory operation of transponder, aircraft without sufficient electrical power supply are exempted from the requirement to operate the transponder at all times.

SERA.13005 SSR transponder Mode A code setting

- (a) To indicate that it is in a specific contingency situation, the pilot of an aircraft equipped with SSR shall:
- (1) select Code 7700 to indicate a state of emergency unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, a pilot may nevertheless select Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action;
 - (2) select Code 7600 to indicate a state of radio-communication failure;
 - (3) attempt to select Code 7500 to indicate a state of unlawful interference. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.
- (b) Except in the cases described in (a) above, the pilot shall:
- (1) select codes as instructed by the ATS unit; or
 - (2) in the absence of ATS instructions related to code setting, select code 2000 or another code as prescribed by the competent authority; or
 - (3) when not receiving air traffic services, select code 7000 in order to improve the detection of suitably equipped aircraft unless otherwise prescribed by the competent authority.
- (c) When it is observed that the code shown on the situation display is different from what has been assigned to the aircraft:
- (1) the pilot shall be requested to confirm the code selected and, if the situation warrants, to reselect the correct code; and
 - (2) if the discrepancy between assigned and displayed codes still persists, the pilot may be requested to stop the operation of the aircraft's transponder. The next control position and any other affected unit using SSR and/or multilateration (MLAT) in the provision of ATS shall be informed accordingly.

SERA.13010 Pressure-altitude-derived information

- (a) When the aircraft carries serviceable Mode C equipment, the pilot shall continuously operate this mode unless otherwise dictated by ATC.
- (b) Unless otherwise prescribed by the competent authority, verification of the pressure-altitude-derived level information displayed to the controller shall be effected at least once by each suitably equipped ATC unit on initial contact with the aircraft concerned or, if this is not feasible, as soon as possible thereafter.

SERA.13015 SSR transponder Mode S aircraft identification setting

- (a) Aircraft equipped with Mode S having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in Item 7 of the ICAO flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration.
- (b) Whenever it is observed on the situation display that the aircraft identification transmitted by a Mode S-equipped aircraft is different from that expected from the aircraft, the pilot shall be requested to confirm and, if necessary, re-enter the correct aircraft identification.
- (c) If, following confirmation by the pilot that the correct aircraft identification has been set on the Mode S identification feature, the discrepancy continues to exist, the controller shall take the following actions:
- (1) inform the pilot of the persistent discrepancy;
 - (2) where possible, correct the label showing the aircraft identification on the situation display; and
 - (3) notify the next control position and any other unit concerned using Mode S for identification purposes that the aircraft identification transmitted by the aircraft is erroneous.

SERA.13020 SSR transponder failure when the carriage of a functioning transponder is mandatory

- (a) In case of a transponder failure after departure, ATC units shall attempt to provide for continuation of the flight to the destination aerodrome in accordance with the flight plan. Pilots may, however, be expected to comply with specific restrictions.
- (b) In the case of a transponder which has failed and cannot be restored before departure, pilots shall:
- (1) inform ATS as soon as possible, preferably before submission of a flight plan;

- (2) insert in Item 10 of the ICAO flight plan form under SSR the character ‘N’ for complete unserviceability of the transponder or, in case of partial transponder failure, insert the character corresponding to the remaining transponder capability; and
- (3) comply with any published procedures for requesting an exemption from the requirements to carry a functioning SSR transponder.

SECTION 14
Voice communication procedures

SERA.14001 General

Standardised phraseology shall be used in all situations for which it has been specified. Only when standardised phraseology cannot serve an intended transmission, plain language shall be used.

SERA.14005 Categories of messages

(a) The categories of messages handled by the aeronautical mobile service, and the order of priority in the establishment of communications and the transmission of messages shall be in accordance with Table S14-1.

Table S14-1 Message category and radiotelephony order of priority signal

Message category and radiotelephony order of priority signal	Radiotelephony signal
(a) Distress calls, distress messages and distress traffic	MAYDAY
(b) Urgency messages, including messages preceded by the medical transports signal	PAN PAN or PAN PAN MEDICAL
(c) Communications relating to direction finding	—
(d) Flight safety messages	—
(e) Meteorological messages	—
(f) Flight regularity messages	—

(b) Distress messages and distress traffic shall be handled in accordance with the provisions of point SERA.14095.

(c) Urgency messages and urgency traffic, including messages preceded by the medical transports signal, shall be handled in accordance with the provisions of point SERA.14095.

SERA.14010 Flight safety messages

Flight safety messages shall comprise the following:

- (a) movement and control messages;
- (b) messages originated by an aircraft operator or by an aircraft, of immediate concern to an aircraft in flight;
- (c) meteorological advice of immediate concern to an aircraft in flight or about to depart (individually communicated or for broadcast);
- (d) other messages concerning aircraft in flight or about to depart.

SERA.14015 Language to be used in air-ground communication

- (a) The air-ground radiotelephony communications shall be conducted in the English language or in the language normally used by the station on the ground.
- (b) The English language shall be available, on request of any aircraft, at all stations on the ground serving designated aerodromes and routes used by international air services. Unless otherwise prescribed by the competent authority for specific cases, the English language shall be used for communications between the ATS unit and aircraft, at aerodromes with more than 50 000 international IFR movements per year.
- (c) The languages available at a given station on the ground shall form part of the Aeronautical Information Publications and other published aeronautical information concerning such facilities.

SERA.14020 Word spelling in radiotelephony

When proper names, service abbreviations and words of which the spelling is doubtful are spelled out in radiotelephony, the alphabet in the Table S14-2 shall be used.

Table S14-2

The radiotelephony spelling alphabet

Letter	Word	Approximate pronunciation (Latin alphabet representation)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE <i>or</i> SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH

T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM <i>or</i> OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

In the approximate representation using the Latin alphabet, syllables to be emphasised are underlined.

SERA.14025 Principles governing the identification of ATS routes other than standard departure and arrival routes

(a) Use of ATS route designators in communications

(1) In voice communications, the basic letter of a designator shall be spoken in accordance with the spelling alphabet as defined in Table S14-2.

(2) Where the prefixes K, U or S are used, they shall, in voice communications, be spoken as follows:

(i) K — KOPTER

(ii) U — UPPER

(iii) S — SUPERSONIC

(b) The word ‘kopter’ shall be pronounced as in the word ‘helicopter’ and the words ‘upper’ and ‘supersonic’ as in the English language.

SERA.14026 Significant points

Normally the plain language name for significant points marked by the site of a radio navigation aid, or the unique five-letter pronounceable ‘name-code’ for significant points not marked by the site of a radio navigation aid, shall be used to refer to the significant point in voice communications. If the plain language name for the site of a radio navigation aid is not used, it shall be replaced by the coded designator which, in voice communications, shall be spoken in accordance with the spelling alphabet.

SERA.14030 Use of designators for standard instrument departure and arrival routes

The plain language designator for standard instrument departure or arrival routes shall be used in voice communications.

SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony

(a) Transmission of numbers

(1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of flight levels in whole hundreds.

(ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except for the case of a setting of 1 000 hPa, which shall be transmitted as ‘ONE THOUSAND’.

(iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word 'THOUSAND'.

(2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word 'HUNDRED' or 'THOUSAND', as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word 'THOUSAND', followed by the number of hundreds followed by the word 'HUNDRED'.

(3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

(4) When providing information regarding the relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as 'TEN O'CLOCK' or 'ELEVEN O'CLOCK'.

(5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence, indicated by the word 'DECIMAL'.

(6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in very high frequency (VHF) radiotelephony communications, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

SERA.14040 Pronunciation of numbers

When the language used for communication is English, numbers shall be transmitted using the pronunciation shown in Table S14-3:

Table S14-3

Numeral or numeral element	Pronunciation
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred

Thousand	TOU-SAND
----------	----------

SERA.14045 Transmitting technique

(a) Transmissions shall be conducted concisely in a normal conversational tone.

(b) The following words and phrases shall be used in radiotelephony communications as appropriate and shall have the meaning ascribed in Table S14-4:

Table S14-4 Phrase

Phrase	Meaning
ACKNOWLEDGE	'Let me know that you have received and understood this message.'
AFFIRM	'Yes.'
APPROVED	'Permission for proposed action granted.'
BREAK	'I hereby indicate the separation between portions of the message.'
BREAK BREAK	'I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment.'
CANCEL	'Annul the previously transmitted clearance.'
CHECK	'Examine a system or procedure.'
CLEARED	'Authorised to proceed under the conditions specified.'
CONFIRM	'I request verification of: (<i>clearance, instruction, action, information</i>).'
CONTACT	'Establish communications with...'
CORRECT	'True' or 'Accurate'.
CORRECTION	'An error has been made in this transmission (<i>or</i> message indicated). The correct version is...'
DISREGARD	'Ignore.'
HOW DO YOU READ	'What is the readability of my transmission?' (see point SERA.14070(c))
I SAY AGAIN	'I repeat for clarity or emphasis.'

MAINTAIN	'Continue in accordance with the condition(s) specified' or in its literal sense.
MONITOR	'Listen out on (frequency).'
NEGATIVE	'No' <i>or</i> 'Permission not granted' <i>or</i> 'That is not correct' <i>or</i> 'Not capable'.
OVER	'My transmission is ended, and I expect a response from you.'
OUT	'This exchange of transmissions is ended and no response is expected.'
READ BACK	'Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received.'
RECLEARED	'A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.'
REPORT	'Pass me the following information...'
REQUEST	'I should like to know...' <i>or</i> 'I wish to obtain...'
ROGER	'I have received all of your last transmission.'
SAY AGAIN	'Repeat all, or the following part, of your last transmission.'
SPEAK SLOWER	'Reduce your rate of speech.'
STANDBY	'Wait and I will call you.'
UNABLE	'I cannot comply with your request, instruction, or clearance.'
WILCO	(<i>Abbreviation for 'will comply'</i>) 'I understand your message and will comply with it.'
WORDS TWICE	(a) <i>As a request:</i> 'Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice.' (b) <i>As information:</i> 'Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice.'

SERA.14050 Radiotelephony call signs for aircraft

(a) Full call signs:

An aircraft radiotelephony call sign shall be one of the following types:

- (1) Type (a) — the characters corresponding to the registration marking of the aircraft; or
- (2) Type (b) — the telephony designator of the aircraft operator, followed by the last four characters of the registration marking of the aircraft;
- (3) Type (c) — the telephony designator of the aircraft operator, followed by the flight identification.

(b) Abbreviated call signs:

The aircraft radiotelephony call signs shown in point (a), with the exception of Type (c), may be abbreviated under the circumstances prescribed in point SERA.14055(c). Abbreviated call signs shall be in the following form:

- (1) Type (a) — the first character of the registration and at least the last two characters of the call sign;
- (2) Type (b) — the telephony designator of the aircraft operator, followed by at least the last two characters of the call sign;

(3) Type (c) — no abbreviated form.

SERA.14055 Radiotelephony procedures

(a) An aircraft shall not change the type of its radiotelephony call sign during flight, except temporarily on the instruction of an ATC unit in the interests of safety. Except for reasons of safety, no transmission shall be directed to an aircraft during take-off, during the last part of the final approach or during the landing roll.

(b) Establishment of radiotelephony communications

(1) Full radiotelephony call signs shall always be used when establishing communication. When establishing communication, aircraft shall start their call by the designation of the station called, followed by the designation of the station calling.

(2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.

(3) Communications shall commence with a call and a reply when it is desired to establish contact, except that, when it is certain that the station called will receive the call, the calling station may transmit the message, without waiting for a reply from the station called.

(c) Subsequent radiotelephony communications

(1) Abbreviated radiotelephony call signs, as prescribed in point SERA.14050(b), shall be used only after satisfactory communication has been established and provided that no confusion is likely to arise. An aircraft shall use its abbreviated call sign only after it has been addressed in this manner by the aeronautical station.

(2) When issuing ATC clearances and reading back such clearances, controllers and pilots shall always add the call sign of the aircraft to which the clearance applies. For other than those occasions, continuous two-way communication after contact has been established shall be permitted without further identification or call until termination of the contact.

SERA.14060 Transfer of VHF communications

(a) An aircraft shall be advised by the appropriate ATS unit to transfer from one radio frequency to another in accordance with agreed procedures. In the absence of such advice, the aircraft shall notify the ATS unit before such a transfer takes place.

(b) When establishing initial contact on, or when leaving, a VHF frequency, an aircraft shall transmit such information as may be prescribed by the ANSP responsible for the provision of services and approved by the competent authority.

SERA.14065 Radiotelephony procedures for air-ground voice communication channel changeover

(a) Unless otherwise prescribed by the ANSP responsible for the provision of services and approved by the competent authority, the initial call to an ATS unit after a change of air-ground voice communication channel shall contain the following elements:

(1) the designation of the ATS unit being called;

(2) call sign and, for aircraft in the heavy wake turbulence category, the word 'Heavy' or 'Super' if that aircraft has been so identified by the competent authority;

(3) level, including passing and cleared levels, if not maintaining the cleared level;

(4) speed, if assigned by ATC; and

(5) additional elements, as required by the ANSP responsible for the provision of services and approved by the competent authority.

(b) Pilots shall provide level information at the nearest full 30 m or 100 ft as indicated on the pilot's altimeter.

(c) Initial call to aerodrome control tower

For aircraft being provided with aerodrome control service, the initial call shall contain:

- (1) the designation of the ATS unit being called;
- (2) call sign and, for aircraft in the heavy wake turbulence category, the word 'Heavy' or 'Super' if that aircraft has been so identified by the competent authority;
- (3) position; and
- (4) additional elements, as required by the ANSP responsible for the provision of services and approved by the competent authority.

SERA.14070 Test procedures

(a) The form of test transmissions shall be as follows:

- (1) the identification of the station being called;
- (2) the identification of the station calling;
- (3) the words 'RADIO CHECK';
- (4) the frequency being used.

(b) The reply to a test transmission shall be as follows:

- (1) the identification of the station requesting the test;
- (2) the identification of the station replying;
- (3) information regarding the readability of the station requesting the test transmission.

(c) When the tests are made, the following readability scale shall be used:

Readability Scale

- (1) 1 Unreadable
- (2) 2 Readable now and then
- (3) 3 Readable but with difficulty
- (4) 4 Readable
- (5) 5 Perfectly readable

SERA.14075 Exchange of communications

(a) Communications shall be concise and unambiguous, using standard phraseology whenever available.

(1) When transmitted by an aircraft, the acknowledgement of receipt of a message shall comprise the call sign of that aircraft.

(2) When acknowledgement of receipt is transmitted by an ATS unit to an aircraft, it shall comprise the call sign of the aircraft, followed if considered necessary, by the call sign of the ATS unit.

(b) End of conversation.

A radiotelephone conversation shall be terminated by the receiving ATS unit or the aircraft using its own call sign.

(c) Corrections and repetitions

(1) When an error has been made in transmission, the word 'CORRECTION' shall be spoken, the last correct group or phrase repeated, and then the correct version transmitted.

(2) If a correction can best be made by repeating the entire message, the phrase ‘CORRECTION, I SAY AGAIN’ shall be used before the message is transmitted a second time.

(3) If the receiving station is in doubt as to the correctness of the message received, a repetition either in full or in part shall be requested.

(4) If repetition of an entire message is required, the words ‘SAY AGAIN’ shall be spoken. If repetition of a portion of a message is required, the phrase: ‘SAY AGAIN ALL BEFORE... (first word satisfactorily received)’ shall be used; or ‘SAY AGAIN... (word before missing portion) TO...(word after missing portion)’; or ‘SAY AGAIN ALL AFTER... (last word satisfactorily received)’.

(d) If, in checking the correctness of a read-back, incorrect items are noticed, the words ‘NEGATIVE I SAY AGAIN’ shall be transmitted at the conclusion of the read-back followed by the correct version of the items concerned.

SERA.14080 Communications watch/Hours of service

(a) During flight, aircraft shall maintain watch as required by the competent authority and shall not cease watch, except for reasons of safety, without informing the ATS unit concerned.

(1) Aircraft on long over-water flights or on flights over designated areas over which the carriage of an emergency locator transmitter (ELT) is required, shall continuously guard the VHF emergency frequency 121,5 MHz, except for those periods when aircraft carry out communications on other VHF channels or when airborne equipment limitations or cockpit duties do not permit simultaneous guarding of two channels.

(2) Aircraft shall continuously guard the VHF emergency frequency 121,5 MHz in areas or over routes where the possibility of interception of aircraft or other hazardous situations exists, and a requirement has been established by the competent authority.

(b) Aeronautical stations shall maintain a continuous listening watch on VHF emergency channel 121,5 MHz during the hours of service of the units at which it is installed. Where two or more such stations are co-located, provision of 121,5 MHz listening watch at one of them shall meet that requirement.

(c) When it is necessary for an aircraft or ATS unit to suspend operation for any reason, it shall, if possible, so inform other stations concerned, giving the time at which it is expected that operation will be resumed. When operation is resumed, other stations concerned shall be so informed. When it is necessary to suspend operation beyond the time specified in the original notice, a revised time of resumption of operation shall, if possible, be transmitted at or near the time first specified.

SERA.14085 Use of blind transmission

(a) When an aircraft fails to establish contact on the designated channel, on the previous channel used or on another channel appropriate to the route, and fails to establish communication with the appropriate ATS unit, other ATS unit or other aircraft using all available means, the aircraft shall transmit its message twice on the designated channel(s), preceded by the phrase ‘TRANSMITTING BLIND’ and, if necessary, include the addressee(s) for which the message is intended.

(b) When an aircraft is unable to establish communication due to receiver failure, it shall transmit reports at the scheduled times, or positions, on the channel in use preceded by the phrase ‘TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE’. The aircraft shall:

(1) transmit the intended message, following this by a complete repetition;

(2) advise the time of its next intended transmission;

(3) when provided with ATS, transmit information regarding the intention of the pilot-in-command with respect to the continuation of the flight.

SERA.14087 Use of relay communication technique

(a) When an ATS unit has been unable to establish contact with an aircraft after calls on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening, it shall:

- (1) request other ATS units to render assistance by calling the aircraft and relaying traffic, if necessary; and
 - (2) request aircraft on the route to attempt to establish communication with the aircraft and relay traffic, if necessary.
- (b) The provisions of point (a) shall also be applied:
- (1) at request of the ATS unit concerned;
 - (2) when an expected communication from an aircraft has not been received within a time period such that the occurrence of a communication failure is suspected.

SERA.14090 Specific communication procedures

(a) Movement of vehicles

Phraseologies for the movement of vehicles, other than tow-tractors, on the manoeuvring area shall be the same as those used for the movement of aircraft, with the exception of taxi instructions, in which case the word 'PROCEED' shall be substituted for the word 'TAXI' when communicating with vehicles.

(b) Air traffic advisory service

Air traffic advisory service does not deliver 'clearances' but only 'advisory information' and it shall use the word 'advise' or 'suggest' when a course of action is proposed to an aircraft.

(c) Indication of heavy wake turbulence category

(1) For aircraft in the heavy wake turbulence category, the word 'Heavy' shall be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units.

(2) For specific aircraft in the heavy wake turbulence category, as identified by the competent authority, the word 'Super' shall be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units.

(d) Procedures related to weather deviation

When the pilot initiates communications with ATC, a rapid response may be obtained by stating 'WEATHER DEVIATION REQUIRED' to indicate that priority is desired on the frequency and for ATC response. When necessary, the pilot shall initiate communications using the urgency call 'PAN PAN' (preferably spoken three times).

SERA.14095 Distress and urgency radiotelephony communication procedures

(a) General

(1) Distress and urgency traffic shall comprise all radiotelephony messages relative to the distress and urgency conditions respectively. Distress and urgency conditions are defined as:

(i) *Distress*: a condition of being threatened by serious and/or imminent danger and of requiring immediate assistance.

(ii) *Urgency*: a condition concerning the safety of an aircraft or other vehicle, or of some person on board or within sight, but which does not require immediate assistance.

(2) The radiotelephony distress signal 'MAYDAY' and the radiotelephony urgency signal 'PAN PAN' shall be used at the commencement of the first distress and urgency communication respectively. At the commencement of any subsequent communication in distress and urgency traffic, it shall be permissible to use the radiotelephony distress and urgency signals.

(3) The originator of messages addressed to an aircraft in distress or urgency condition shall restrict to the minimum the number and volume and content of such messages as required by the condition.

(4) If no acknowledgement of the distress or urgency message is made by the ATS unit addressed by the aircraft, other ATS units shall render assistance as prescribed in points (b)(2) and (b)(3) respectively.

(5) Distress and urgency traffic shall normally be maintained on the frequency on which such traffic was initiated until it is considered that better assistance can be provided by transferring that traffic to another frequency.

(6) In cases of distress and urgency communications, in general, the transmissions by radiotelephony shall be made slowly and distinctly, each word being clearly pronounced to facilitate transcription.

(b) Radiotelephony distress communications

(1) Action by the aircraft in distress

In addition to being preceded by the radiotelephony distress signal 'MAYDAY' in accordance with point (a)(2), preferably spoken three times, the distress message to be sent by an aircraft in distress shall:

(i) be on the air-ground frequency in use at the time;

(ii) consist of as many as possible of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:

(A) the name of the ATS unit addressed (time and circumstances permitting);

(B) the identification of the aircraft;

(C) the nature of the distress condition;

(D) the intention of the pilot-in-command;

(E) present position, level and heading.

(2) Action by the ATS unit addressed or by the first ATS unit acknowledging the distress message

The ATS unit addressed by an aircraft in distress, or the first ATS unit acknowledging the distress message, shall:

(i) immediately acknowledge the distress message;

(ii) take control of the communications or specifically and clearly transfer that responsibility, advising the aircraft if a transfer is made; and

(iii) take immediate action to ensure that all necessary information is made available, as soon as possible, to:

(A) the ATS unit concerned;

(B) the aircraft operator concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements;

(iv) warn other ATS units, as appropriate, in order to prevent the transfer of traffic to the frequency of the distress communication.

(3) Imposition of silence

(i) The aircraft in distress, or the ATS unit in control of distress traffic, shall be permitted to impose silence, either on all stations of the mobile service in the area or on any station which interferes with the distress traffic. It shall address these instructions 'to all stations' or to one station only, according to the circumstances. In either case, it shall use:

(A) 'STOP TRANSMITTING';

(B) the radiotelephony distress signal 'MAYDAY'.

(ii) The use of the signals specified in point (b)(3)(i) shall be reserved for the aircraft in distress and for the ATS unit controlling the distress traffic.

(4) Action by all other ATS units/aircraft

(i) The distress communications have absolute priority over all other communications and ATS units/aircraft aware of them shall not transmit on the frequency concerned unless:

- (A) the distress is cancelled or the distress traffic is terminated;
- (B) all distress traffic has been transferred to other frequencies;
- (C) the ATS unit controlling communications gives permission;
- (D) it has itself to render assistance.
- (ii) Any ATS unit/aircraft which has knowledge of distress traffic, and which cannot itself assist the aircraft in distress, shall nevertheless continue listening to such traffic until it is evident that assistance is being provided.
- (5) Termination of distress communications and of silence
 - (i) When an aircraft is no longer in distress, it shall transmit a message cancelling the distress condition.
 - (ii) When the ATS unit which has controlled the distress communication traffic becomes aware that the distress condition is ended, it shall take immediate action to ensure that this information is made available, as soon as possible, to:
 - (A) the ATS units concerned;
 - (B) the aircraft operator concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements.
 - (iii) The distress communication and silence conditions shall be terminated by transmitting a message, including the words 'DISTRESS TRAFFIC ENDED', on the frequency or frequencies being used for the distress traffic. This message shall be originated only by the ATS unit controlling the communications when, after the reception of the message prescribed in point (b)(5)(i), it is authorised to do so by the competent authority.
- (c) Radiotelephony urgency communications
 - (1) Action by the aircraft reporting an urgency condition except as indicated in point (c)(4)
In addition to being preceded by the radiotelephony urgency signal 'PAN PAN' in accordance with point (a)(2), preferably spoken three times and each word of the group pronounced as the French word 'panne', the urgency message to be sent by an aircraft reporting an urgency condition shall:
 - (i) be on the air-ground frequency in use at the time;
 - (ii) consist of as many as required of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:
 - (A) the name of the ATS unit addressed;
 - (B) the identification of the aircraft;
 - (C) the nature of the urgency condition;
 - (D) the intention of the pilot-in-command;
 - (E) present position, level and heading;
 - (F) any other useful information.
 - (2) Action by the ATS unit addressed or first ATS unit acknowledging the urgency message
The ATS unit addressed by an aircraft reporting an urgency condition or the first ATS unit acknowledging the urgency message shall:
 - (i) acknowledge the urgency message;
 - (ii) take immediate action to ensure that all necessary information is made available, as soon as possible, to:
 - (A) the ATS unit concerned;
 - (B) the aircraft operator concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements;
 - (iii) if necessary, exercise control of communications.
 - (3) Action by all other ATS units/aircraft

The urgency communications have priority over all other communications except distress communications and all ATS units/aircraft shall take care not to interfere with the transmission of urgency traffic.

(4) Action by an aircraft used for medical transports

(i) The use of the signal described in point (c)(4)(ii) shall indicate that the message which follows concerns a protected medical transport pursuant to the 1949 Geneva Conventions and Additional Protocols.

(ii) For the purpose of announcing and identifying aircraft used for medical transports, a transmission of the radiotelephony urgency signal 'PAN PAN', preferably spoken three times, and each word of the group pronounced as the French word 'panne', shall be followed by the radiotelephony signal for medical transports 'MAY-DEE-CAL', pronounced as in the French 'medical'. The use of the signals described above indicates that the message which follows concerns a protected medical transport.

The message shall convey the following data:

(A) the call sign or other recognised means of identification of the medical transports;

(B) position of the medical transports;

(C) number and type of the medical transports;

(D) intended route;

(E) estimated time en-route and of departure and arrival, as appropriate; and

(F) any other information such as flight altitude, radio frequencies guarded, languages used and secondary surveillance radar modes and codes.

(5) Action by the ATS units addressed, or by other stations receiving a medical transports message

The provisions of points (c)(2) and (c)(3) shall apply as appropriate to ATS units receiving a medical transports message.

Appendix 1

Signals

1. DISTRESS AND URGENCY SIGNALS

1.1. **General**

1.1.1. Notwithstanding the provisions in 1.2 and 1.3, an aircraft in distress shall use any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

1.1.2. The telecommunication transmission procedures for the distress and urgency signals shall be in accordance with Section 14.

1.2. **Distress signals**

1.2.1. The following signals, used either together or separately, mean that grave and imminent danger threatens, and immediate assistance is requested:

- (a) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group SOS (.. — — — . . . in the Morse Code);
- (b) a radiotelephony distress signal consisting of the spoken word MAYDAY;
- (c) a distress message sent via data link which transmits the intent of the word MAYDAY;
- (d) rockets or shells throwing red lights, fired one at a time at short intervals;
- (e) a parachute flare showing a red light;
- (f) setting of the transponder to Mode A Code 7700.

1.3. **Urgency signals**

1.3.1. The following signals, used either together or separately, mean that an aircraft wishes to give notice of difficulties which compel it to land without requiring immediate assistance:

- (a) the repeated switching on and off of the landing lights; or
- (b) the repeated switching on and off of the navigation lights in such manner as to be distinct from flashing navigation lights.

1.3.2. The following signals, used either together or separately, mean that an aircraft has a very urgent message to transmit concerning the safety of a ship, aircraft or other vehicle, or of some person on board or within sight:

- (a) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group XXX (—..— —..— —..— in the Morse Code);
- (b) a radiotelephony urgency signal consisting of the spoken words PAN, PAN;
- (c) an urgency message sent via data link which transmits the intent of the words PAN, PAN.

2. VISUAL SIGNALS USED TO WARN AN UNAUTHORISED AIRCRAFT FLYING IN OR ABOUT TO ENTER A RESTRICTED, PROHIBITED OR DANGER AREA

2.1. When visual signals are used to warn unauthorised aircraft flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area by day and by night, a series of projectiles discharged from the ground at intervals of 10 seconds, each showing, on bursting, red and green lights or stars shall indicate to an unauthorised aircraft that it is flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area, and that the aircraft is to take such remedial action as may be necessary.

3. SIGNALS FOR AERODROME TRAFFIC

3.1. **Light and pyrotechnic signals**

3.1.1. *Instructions*

Table AP 1-1 Light

Light		From Aerodrome Control to:	
		Aircraft in flight	Aircraft on the ground
Directed towards aircraft concerned (see Figure A1-1).	Steady green	Cleared to land	Cleared for take-off
	Steady red	Give way to other aircraft and continue circling	Stop
	Series of green flashes	Return for landing (*)	Cleared to taxi
	Series of red flashes	Aerodrome unsafe, do not land	Taxi clear of landing area in use
	Series of white flashes	Land at this aerodrome and proceed to apron (*)	Return to starting point on the aerodrome
Red pyrotechnic		Notwithstanding any previous instructions, do not land for the time being	
(*) Clearances to land and to taxi will be given in due course.			

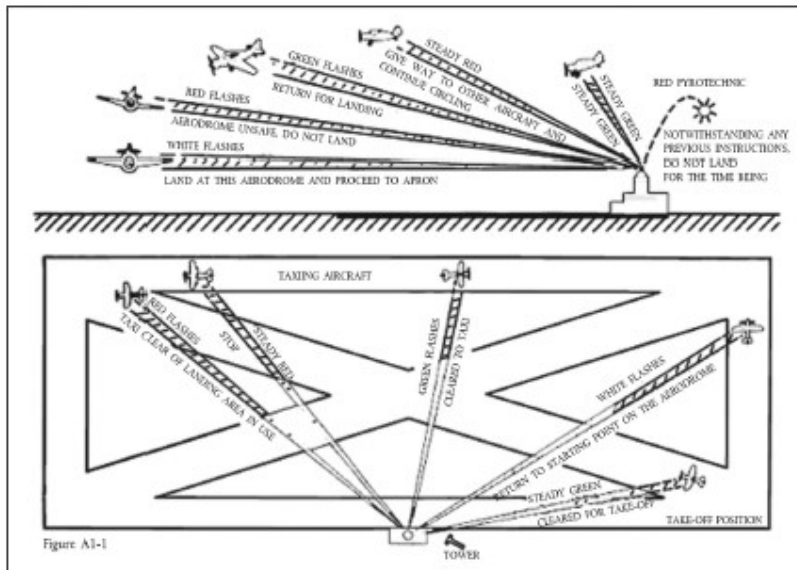


Figure A1-1

3.1.2. Acknowledgement by an aircraft

(a) When in flight:

(1) during the hours of daylight:

— by rocking the aircraft's wings, except for the base and final legs of the approach;

(2) during the hours of darkness:

— by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

(b) When on the ground:

(1) during the hours of daylight:

— by moving the aircraft's ailerons or rudder;

(2) during the hours of darkness:

— by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

3.2. Visual ground signals

3.2.1. Prohibition of landing

3.2.1.1. A horizontal red square panel with yellow diagonals (Figure A1-2) when displayed in a signal area indicates that landings are prohibited and that the prohibition is liable to be prolonged.



Figure A1-2

3.2.2. *Need for special precautions while approaching or landing*

3.2.2.1. A horizontal red square panel with one yellow diagonal (Figure A1-3) when displayed in a signal area indicates that owing to the bad state of the manoeuvring area, or for any other reason, special precautions must be observed in approaching to land or in landing.



Figure A1-3

3.2.3. *Use of runways and taxiways*

3.2.3.1. A horizontal white dumb-bell (Figure A1-4) when displayed in a signal area indicates that aircraft are required to land, take off and taxi on runways and taxiways only.

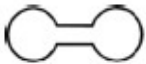


Figure A1-4

3.2.3.2. The same horizontal white dumb-bell as in 3.2.3.1 but with a black bar placed perpendicular to the shaft across each circular portion of the dumb-bell (Figure A1-5) when displayed in a signal area indicates that aircraft are required to land and take off on runways only, but other manoeuvres need not be confined to runways and taxiways.



Figure A1-5

3.2.4. *Closed runways or taxiways*

3.2.4.1. Crosses of a single contrasting colour, white on runways and yellow on taxiways (Figure A1-6), displayed horizontally on runways and taxiways or parts thereof indicate an area unfit for movement of aircraft. ▼ **B**



Figure A1-6

3.2.5. *Directions for landing or take-off*

3.2.5.1. A horizontal white or orange landing T (Figure A1-7) indicates the direction to be used by aircraft for landing and take-off, which shall be in a direction parallel to the shaft of the T towards the cross arm. When used at night, the landing T shall be either illuminated or outlined in white lights.



Figure A1-7

3.2.5.2. A set of two digits (Figure A1-8) displayed vertically at or near the aerodrome control tower indicates to aircraft on the manoeuvring area the direction for take-off, expressed in units of 10 degrees to the nearest 10 degrees of the magnetic compass.



Figure A1-8

3.2.6. *Right-hand traffic*

3.2.6.1. When displayed in a signal area, or horizontally at the end of the runway or strip in use, a right-hand arrow of conspicuous colour (Figure A1-9) indicates that turns are to be made to the right before landing and after take-off.

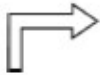


Figure A1-9

3.2.7. *Air traffic services reporting office*

3.2.7.1. The letter C displayed vertically in black against a yellow background (Figure A1-10) indicates the location of the air traffic services reporting office.



Figure A1-10

3.2.8. *Sailplane flights in operation*

3.2.8.1. A double white cross displayed horizontally (Figure A1-11) in the signal area indicates that the aerodrome is being used by sailplanes and that sailplane flights are being performed.



Figure A1-11





4. MARSHALLING SIGNALS





4.1. **From a signalman/marshaller to an aircraft**





4.1.1. The signals for use by the signalman/marshaller, with hands illuminated as necessary to facilitate observation by the pilot, and facing the aircraft in a position shall be:





- (a) for fixed-wing aircraft, on left side of aircraft, where best seen by the pilot; and
- (b) for helicopters, where the signalman/marshaller can best be seen by the pilot.





4.1.2. Prior to using the following signals, the signalman/marshaller shall ascertain that the area within which an aircraft is to be guided is clear of objects which the aircraft, in complying with SERA.3301(a), might otherwise strike.





	<p>1. Wingwalker/guide (*) Raise right hand above head level with wand pointing up; move left-hand wand pointing down toward body. _____ (*) This signal provides an indication by a person positioned at the aircraft wing tip, to the pilot/marshaller/push-back operator, that the aircraft movement on/off a parking position would be unobstructed.</p>
	<p>2. Identify gate Raise fully extended arms straight above head with wands pointing up.</p>
	<p>3. Proceed to next signalman/marshaller or as directed by tower/ground control Point both arms upward; move and extend arms outward to sides of body and point with wands to direction of next signalman/marshaller or taxi area.</p>
	<p>4. Straight ahead Bend extended arms at elbows and move wands up and down from chest height to head.</p>





	<p>5(a) Turn left (from pilot's point of view) With right arm and wand extended at a 90-degree angle to body, make 'come ahead' signal with left hand. The rate of signal motion indicates to pilot the rate of aircraft turn.</p>
	<p>5(b) Turn right (from pilot's point of view) With left arm and wand extended at a 90-degree angle to body, make 'come ahead' signal with right hand. The rate of signal motion indicates to pilot the rate of aircraft turn.</p>
	<p>6(a) Normal stop Fully extend arms and wands at a 90- degree angle to sides and slowly move to above head until wands cross.</p>
	<p>6(b) Emergency stop Abruptly extend arms and wands to top of head, crossing wands.</p>





	<p>7(a) Set brakes Raise hand just above shoulder height with open palm. Ensuring eye contact with flight crew, close hand into a fist. Do not move until receipt of ‘thumbs up’ acknowledgement from flight crew.</p>
	<p>7(b) Release brakes Raise hand just above shoulder height with hand closed in a fist. Ensuring eye contact with flight crew, open palm. Do not move until receipt of ‘thumbs up’ acknowledgement from flight crew.</p>
	<p>8(a) Chocks inserted With arms and wands fully extended above head, move wands inward in a ‘jabbing’ motion until wands touch. Ensure acknowledgement is received from flight crew.</p>
	<p>8(b) Chocks removed With arms and wands fully extended above head, move wands outward in a ‘jabbing’ motion. Do not remove chocks until authorised by flight crew.</p>



	<p>9. Start engine(s) Raise right arm to head level with wand pointing up and start a circular motion with hand; at the same time, with left arm raised above head level, point to engine to be started.</p>
	<p>10. Cut engines Extend arm with wand forward of body at shoulder level; move hand and wand to top of left shoulder and draw wand to top of right shoulder in a slicing motion across throat</p>
	<p>11. Slow down Move extended arms downwards in a 'patting' gesture, moving wands up and down from waist to knees.</p>
	<p>12. Slow down engine(s) on indicated side With arms down and wands toward ground, wave either <i>right</i> or <i>left</i> wand up and down indicating engine(s) on <i>left</i> or <i>right</i> side respectively should be slowed down.</p>

	<p>13. Move back With arms in front of body at waist height, rotate arms in a forward motion. To stop rearward movement, use signal 6(a) or 6(b).</p>
	<p>14(a) Turns while backing (for tail to starboard) Point left arm with wand down and bring right arm from overhead vertical position to horizontal forward position, repeating right-arm movement.</p>
	<p>14(b) Turns while backing (for tail to port) Point right arm with wand down and bring left arm from overhead vertical position to horizontal forward position, repeating left-arm movement.</p>
	<p>15. Affirmative/all clear (*) Raise right arm to head level with wand pointing up or display hand with 'thumbs up'; left arm remains at side by knee. _____ (*) This signal is also used as a technical/ servicing communication signal.</p>

	<p>16. Hover (*) Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides. _____ (*) For use to hovering helicopters.</p>
	<p>17. Move upwards (*) Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned up, move hands upwards. Speed of movement indicates rate of ascent. _____ (*) For use to hovering helicopters.</p>
	<p>18. Move downwards (*) Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned down, move hands downwards. Speed of movement indicates rate of descent. _____ (*) For use to hovering helicopters.</p>
	<p>19(a) Move horizontally left (from pilot's point of view) (*) Extend arm horizontally at a 90-degree angle to right side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion. _____ (*) For use to hovering helicopters.</p>




	<p>19(b) Move horizontally right (from pilot's point of view) (*) Extend arm horizontally at a 90-degree angle to left side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion. _____ (*) For use to hovering helicopters.</p>
	<p>20. Land (*) Cross arms with wands downwards and in front of body. _____ (*) For use to hovering helicopters</p>
	<p>21. Hold position/stand by Fully extend arms and wands downwards at a 45-degree angle to sides. Hold position until aircraft is clear for next manoeuvre.</p>
	<p>22. Dispatch aircraft Perform a standard salute with right hand and/or wand to dispatch the aircraft. Maintain eye contact with flight crew until aircraft has begun to taxi.</p>



	<p>23. Do not touch controls (technical/ servicing communication signal) Extend right arm fully above head and close fist or hold wand in horizontal position; left arm remains at side by knee.</p>
	<p>24. Connect ground power (technical/ servicing communication signal) Hold arms fully extended above head; open left hand horizontally and move finger tips of right hand into and touch open palm of left hand (forming a 'T'). At night, illuminated wands can also be used to form the 'T' above head.</p>
	<p>25. Disconnect power (technical/servicing communication signal) Hold arms fully extended above head with finger tips of right hand touching open horizontal palm of left hand (forming a 'T'); then move right hand away from the left. Do not disconnect power until authorised by flight crew. At night, illuminated wands can also be used to form the 'T' above head.</p>
	<p>26. Negative (technical/servicing communication signal) Hold right arm straight out at 90 degrees from shoulder and point wand down to ground or display hand with 'thumbs down'; left hand remains at side by knee.</p>

	<p>27. Establish communication via interphone (technical/servicing communication signal) Extend both arms at 90 degrees from body and move hands to cup both ears.</p>
	<p>28. Open/close stairs (technical/servicing communication signal) (*) With right arm at side and left arm raised above head at a 45-degree angle, move right arm in a sweeping motion towards top of left shoulder. _____ (*) This signal is intended mainly for aircraft with the set of integral stairs at the front.</p>

4.2. From the pilot of an aircraft to a signalman/marshaller

4.2.1. These signals shall be used by a pilot in the cockpit with hands plainly visible to the signalman/marshaller, and illuminated as necessary to facilitate observation by the signalman/marshaller.

	<p>(a) Brakes engaged: raise arm and hand, with fingers extended, horizontally in front of face, then clench fist.</p>
	<p>(b) Brakes released: raise arm, with fist clenched, horizontally in front of face, then extend fingers.</p>
	<p>(c) Insert chocks: arms extended, palms outwards, move hands inwards to cross in front of face.</p>

	<p>(d) Remove chocks: hands crossed in front of face, palms outwards, move arms outwards.</p>
	<p>(e) Ready to start engine(s): Raise the appropriate number of fingers on one hand indicating the number of the engine to be started.</p>


4.3. Technical/servicing communication signals




4.3.1. Manual signals shall only be used when verbal communication is not possible with respect to technical/servicing communication signals.

4.3.2. Signalmen/marshalls shall ensure that an acknowledgement is received from the flight crew with respect to technical/servicing communication signals.

5. STANDARD EMERGENCY HAND SIGNALS

5.1. The following hand signals are established as the minimum required for emergency communication between the ARFF incident commander/ARFF firefighters and the cockpit and/or cabin crews of the incident aircraft. ARFF emergency hand signals should be given from the left front side of the aircraft for the cockpit crew.

	<p>1. Recommend evacuation Evacuation recommended based on aircraft rescue and fire-fighting and Incident Commander's assessment of external situation. Arm extended from body, and held horizontal with hand upraised at eye level. Execute beckoning arm motion angled backward. Non-beckoning arm held against body. Night — same with wands.</p>
--	---

	<p>2. Recommend stop Recommend evacuation in progress be halted. Stop aircraft movement or other activity in progress. Arms in front of head — Crossed at wrists Night — same with wands.</p>
	<p>3. Emergency contained No outside evidence of dangerous conditions or 'all-clear.' Arms extended outward and down at a 45 degree angle. Arms moved inward below waistline simultaneously until wrists crossed, then extended outward to starting position. Night — same with wands.</p>
	<p>4. Fire Move right-hand in a 'fanning' motion from shoulder to knee, while at the same time pointing with left hand to area of fire. Night — same with wands.</p>

Appendix 2

Unmanned free balloons

1. CLASSIFICATION OF UNMANNED FREE BALLOONS

1.1. **Unmanned free balloons shall be classified as (see Figure AP2-1):**

- (a) *light*: an unmanned free balloon which carries a payload of one or more packages with a combined mass of less than 4 kg, unless qualifying as a heavy balloon in accordance with (c)(2),(3) or (4); or
- (b) *medium*: an unmanned free balloon which carries a payload of two or more packages with a combined mass of 4 kg or more, but less than 6 kg, unless qualifying as a heavy balloon in accordance with (c)(2), (3) or (4) below; or
- (c) *heavy*: an unmanned free balloon which carries a payload which:
 - (1) has a combined mass of 6 kg or more; or
 - (2) includes a package of 3 kg or more; or
 - (3) includes a package of 2 kg or more with an area density of more than 13 g per square centimetre, determined by dividing the total mass in grams of the payload package by the area in square centimetres of its smallest surface; or
 - (4) uses a rope or other device for suspension of the payload that requires an impact force of 230 N or more to separate the suspended payload from the balloon.

2. GENERAL OPERATING RULES

- 2.1. An unmanned free balloon shall not be operated without authorisation from the State from which the launch is made.
- 2.2. An unmanned free balloon, other than a light balloon used exclusively for meteorological purposes and operated in the manner prescribed by the competent authority, shall not be operated across the territory of another State without authorisation from the other State concerned.
- 2.3. The authorisation referred to in 2.2 shall be obtained prior to the launching of the balloon if there is reasonable expectation, when planning the operation, that the balloon may drift into airspace over the territory of another State. Such authorisation may be obtained for a series of balloon flights or for a particular type of recurring flight, e.g. atmospheric research balloon flights.
- 2.4. An unmanned free balloon shall be operated in accordance with conditions specified by the State of Registry and the State(s) expected to be overflown.
- 2.5. An unmanned free balloon shall not be operated in such a manner that impact of the balloon, or any part thereof, including its payload, with the surface of the earth, creates a hazard to persons or property.
- 2.6. A heavy unmanned free balloon shall not be operated over the high seas without prior coordination with the ANSP(s).

Figure AP2-1

CHARACTERISTICS	PAYLOAD MASS (kilogrammes)					
	1	2	3	4	5	6 or more

ROPE or OTHER SUSPENSION 230 Newtons or MORE							
INDIVIDUAL PAYLOAD PACKAGE	AREA DENSITY more than 13 g/cm ²						
<div style="border: 2px dashed black; padding: 5px;"> AREA DENSITY CALCULATION $\frac{\text{MASS (g)}}{\text{area of smallest surface (cm}^2\text{)}}$ </div>	AREA DENSITY more than 13 g/cm ²						
COMBINED MASS (if Suspension OR Area density OR Mass of individual package are not factors)							

3. OPERATING LIMITATIONS AND EQUIPMENT REQUIREMENTS

3.1. A heavy unmanned free balloon shall not be operated without authorisation from the ANSP(s) at or through any level below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude at which:

- (a) there are clouds or obscuring phenomena of more than four oktas coverage; or
- (b) the horizontal visibility is less than 8 km.

3.2. A heavy or medium unmanned free balloon shall not be released in a manner that will cause it to fly lower than 300 m (1 000 ft) over the congested areas of cities, towns or settlements or an open-air assembly of persons not associated with the operation.

3.3. A heavy unmanned free balloon shall not be operated unless:

- (a) it is equipped with at least two payload flight-termination devices or systems, whether automatic or operated by telecommand, that operate independently of each other;
- (b) for polyethylene zero-pressure balloons, at least two methods, systems, devices, or combinations thereof, that function independently of each other are employed for terminating the flight of the balloon envelope;
- (c) the balloon envelope is equipped with either a radar reflective device(s) or radar reflective material that will present an echo to surface radar operating in the 200 MHz to 2 700 MHz frequency range, and/or the balloon is equipped with such other devices as will permit continuous tracking by the operator beyond the range of ground-based radar.

3.4. A heavy unmanned free balloon shall not be operated under the following conditions:

- (a) in an area where ground-based SSR equipment is in use, unless it is equipped with a secondary surveillance radar transponder, with pressure-altitude reporting capability, which is continuously operating on an assigned code, or which can be turned on when necessary by the tracking station; or
- (b) in an area where ground-based ADS-B equipment is in use, unless it is equipped with an ADS-B transmitter, with pressure-altitude reporting capability, which is continuously operating or which can be turned on when necessary by the tracking station.

3.5. An unmanned free balloon that is equipped with a trailing antenna that requires a force of more than 230 N to break it at any point shall not be operated unless the antenna has coloured pennants or streamers that are attached at not more than 15 m intervals.

3.6. A heavy unmanned free balloon shall not be operated below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude at night or during any other period prescribed by the competent authority, unless the balloon and its attachments and payload, whether or not they become separated during the operation, are lighted.

3.7. A heavy unmanned free balloon that is equipped with a suspension device (other than a highly conspicuously coloured open parachute) more than 15 m long shall not be operated during night below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude unless the suspension device is coloured in alternate bands of high conspicuity colours or has coloured pennants attached.

4. TERMINATION

4.1. The operator of a heavy unmanned free balloon shall activate the appropriate termination devices required by 3.3(a) and (b):

- (a) when it becomes known that weather conditions are less than those prescribed for the operation;
- (b) if a malfunction or any other reason makes further operation hazardous to air traffic or to persons or property on the surface; or
- (c) prior to unauthorised entry into the airspace over another State's territory.

5. FLIGHT NOTIFICATION

5.1. Pre-flight notification

5.1.1. Early notification of the intended flight of an unmanned free balloon in the medium or heavy category shall be made to the appropriate air traffic services unit not less than seven days before the date of the intended flight.

5.1.2. Notification of the intended flight shall include such of the following information as may be required by the appropriate air traffic services unit:

- (a) balloon flight identification or project code name;
- (b) balloon classification and description;
- (c) SSR code, aircraft address or NDB frequency as applicable;
- (d) operator's name and telephone number;
- (e) launch site;
- (f) estimated time of launch (or time of commencement and completion of multiple launches);
- (g) number of balloons to be launched and the scheduled interval between launches (if multiple launches);
- (h) expected direction of ascent;
- (i) cruising level(s) (pressure-altitude);
- (j) the estimated elapsed time to pass 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude or to reach cruising level if at or below 18 000 m (60 000 ft), together with the estimated location. If the operation consists of continuous launchings, the time to be included shall be the estimated time at which the first and the last in the series will reach the appropriate level (e.g. 122136Z–130330Z);
- (k) the estimated date and time of termination of the flight and the planned location of the impact/recovery area. In the case of balloons carrying out flights of long duration, as a result of which the date and time of termination of the flight and the location of impact cannot be forecast with accuracy, the term 'long duration' shall be used. If there is to be more than one location of impact/ recovery, each location shall be listed together with the appropriate estimated time of impact. If there is to be a series of continuous impacts, the time to be included shall be the estimated time of the first and the last in the series (e.g. 070330Z–072300Z).

5.1.3. Any changes in the pre-launch information notified in accordance with point 5.1.2 shall be forwarded to the ATS unit concerned not less than 6 hours before the estimated time of launch, or in the case of solar or cosmic disturbance investigations involving a critical time element, not less than 30 minutes before the estimated time of the commencement of the operation.

5.2. Notification of launch

5.2.1. Immediately after a medium or heavy unmanned free balloon is launched the operator shall notify the appropriate air traffic services unit of the following:

- (a) balloon flight identification;
- (b) launch site;
- (c) actual time of launch;
- (d) estimated time at which 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude will be passed, or the estimated time at which the cruising level will be reached if at or below 18 000 m (60 000 ft), and the estimated location; and
- (e) any changes to the information previously notified in accordance with 5.1.2(g) and (h).

5.3. Notification of cancellation

5.3.1. The operator shall notify the appropriate air traffic services unit immediately it is known that the intended flight of a medium or heavy unmanned free balloon, previously notified in accordance with paragraph 5.1, has been cancelled.

6. POSITION RECORDING AND REPORTS

6.1. The operator of a heavy unmanned free balloon operating at or below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude shall monitor the flight path of the balloon and forward reports of the balloon's position as requested by air traffic services. Unless air traffic services require reports of the balloon's position at more frequent intervals, the operator shall record the position every 2 hours.

6.2. The operator of a heavy unmanned free balloon operating above 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude shall monitor the flight progress of the balloon and forward reports of the balloon's position as requested by air traffic services. Unless air traffic services require reports of the balloon's position at more frequent intervals, the operator shall record the position every 24 hours.

6.3. If a position cannot be recorded in accordance with 6.1 and 6.2, the operator shall immediately notify the appropriate air traffic services unit. This notification shall include the last recorded position. The appropriate air traffic services unit shall be notified immediately when tracking of the balloon is re-established.

6.4. One hour before the beginning of planned descent of a heavy unmanned free balloon, the operator shall forward to the appropriate ATS unit the following information regarding the balloon:

- (a) the current geographical position;
- (b) the current level (pressure-altitude);
- (c) the forecast time of penetration of 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude, if applicable;
- (d) the forecast time and location of ground impact.

6.5. The operator of a heavy or medium unmanned free balloon shall notify the appropriate air traffic services unit when the operation is ended.

Appendix 3

Table of cruising levels

1.1. The cruising levels to be observed are as follows: TRACK (*)

TRACE (*)											
From 000 degrees to 179 degrees						From 180 degrees to 359 degrees					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the competent authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

(*) Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the competent authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

Appendix 4

ATS airspace classes — services provided and flight requirements

(SERA.6001 and SERA.5025(b) refers)

Class	Type of flight	Separation provided	Service provided	Speed limitation (*)	Radio communication capability requirement	Continuous two-way air-ground voice communication required	Subject to an ATC clearance
A	IFR only	All aircraft	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
B	IFR	All aircraft	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
	VFR	All aircraft	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
C	IFR	IFR from IFR IFR from VFR	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
	VFR	VFR from IFR	(1) Air traffic control service for separation from IFR; (2) Air traffic control service,	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Yes	Yes	Yes

			VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)				
D	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service, traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request)	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Yes	Yes	Yes
	VFR	Nil	Air traffic control service, IFR/VFR and VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Yes	Yes	Yes
E	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service	250 kts IAS below 3 050 m	Yes	Yes	Yes

			and, as far as practical, traffic information about VFR flights	(10 000 ft) AMSL			
	VFR	Nil	Traffic information as far as practical	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No
F	IFR	IFR from IFR as far as practical	Air traffic advisory service; flight information service if requested	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Yes (***)	No (***)	No
	VFR	Nil	Flight information service if requested	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No
G	IFR	Nil	Flight information service if requested	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Yes (**)	No (**)	No

	VFR	Nil	Flight information service if requested	250 kts IAS below 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No
<p>(*) When the level of the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 should be used in lieu of 10 000 ft. Competent authority may also exempt aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.</p> <p>(**) Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel in RMZ.</p> <p>(***) Air-ground voice communications mandatory for flights participating in the advisory service. Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel in RMZ.</p>							

Appendix 5

Technical specifications related to aircraft observations and reports by voice communications

B. REPORTING INSTRUCTIONS

MODEL AIREP SPECIAL

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1	Aircraft identification <i>(aircraft identification)</i>
	2	Position POSITION <i>(latitude and longitude)</i> OVER <i>(significant point)</i> ABEAM <i>(significant point)</i> <i>(significant point) (bearing) (distance)</i>
	3	Time <i>(time)</i>
	4	Level FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET
	5	Next position and estimated time over <i>(position) (time)</i>
	6	Ensuing significant point <i>(position) NEXT</i>
Section 2	7	Estimated time of arrival <i>(aerodrome) (time)</i>
	8	Endurance ENDURANCE <i>(hours and minutes)</i>
Section 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. CONTENTS OF AIR-REPORTS

1.1. Position reports and special air-reports

1.1.1. Section 1 of the model set out in point A is obligatory for position reports and special air-reports, although Items 5 and 6 thereof may be omitted. Section 2 shall be added, in whole or in part, only when so requested by the operator or its designated representative, or when deemed necessary by the pilot-in-command. Section 3 shall be included in special air-reports.

1.1.2. Condition prompting the issuance of a special air-report are to be selected from the list presented in point SERA.12005(a).

1.1.3. In the case of special air-reports containing information on volcanic activity, a post-flight report shall be made using the volcanic activity reporting form (Model VAR) set out in point B. All elements which are observed shall be recorded and indicated respectively in the appropriate places on the form Model VAR.

1.1.4. Special air-reports shall be issued as soon as practicable after a phenomenon calling for a special air-report has been observed.

2. DETAILED REPORTING INSTRUCTIONS

2.1. Items of an air-report shall be reported in the order in which they are listed in the model AIREP SPECIAL form.

— MESSAGE TYPE DESIGNATOR. Report 'SPECIAL' for a special air-report.

Section 1

Item 1 — AIRCRAFT IDENTIFICATION. Report the aircraft radiotelephony call sign as prescribed in point SERA.14050.

Item 2 — POSITION. Report position in latitude (degrees as 2 numerics or degrees and minutes as 4 numerics, followed by 'North' or 'South') and longitude (degrees as 3 numerics or degrees and minutes as 5 numerics followed by 'East' or 'West'), or as a significant point identified by a coded designator (2 to 5 characters), or as a significant point followed by magnetic bearing (3 numerics) and distance in nautical miles from the point. Precede significant point with 'ABEAM', if applicable.

Item 3 — TIME. Report time in hours and minutes UTC (4 numerics) unless reporting time in minutes past the hour (2 numerics) is prescribed on the basis of regional air navigation agreements. The time reported must be the actual time of the aircraft at the position and not the time of origination or transmission of the report. Time shall always be reported in hours and minutes UTC when issuing a special air-report.

Item 4 — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE. Report flight level by 3 numerics when on standard pressure altimeter setting. Report altitude in metres followed by 'METRES' or in feet followed by 'FEET' when on QNH. Report 'CLIMBING' (followed by the level) when climbing or 'DESCENDING' (followed by the level) when descending to a new level after passing the significant point.

Item 5 — NEXT POSITION AND ESTIMATED TIME OVER. Report the next reporting point and the estimated time over such reporting point, or report the estimated position that will be reached one hour later, according to the position reporting procedures in force. Use the data conventions specified in Item 2 for position. Report the estimated time over this position. Report time in hours and minutes UTC (4 numerics) unless reporting time in minutes past the hour (2 numerics) as prescribed by regional air navigation agreements.

Item 6 — ENSUING SIGNIFICANT POINT. Report the ensuing significant point following the 'next position and estimated time over'.

Section 2

Item 7 — ESTIMATED TIME OF ARRIVAL. Report the name of the aerodrome of the first intended landing, followed by the estimated time of arrival at this aerodrome in hours and minutes UTC (4 numerics).

Item 8 — ENDURANCE. Report 'ENDURANCE' followed by fuel endurance in hours and minutes (4 numerics).

Section 3

Item 9 — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT. Report one of the following phenomena encountered or observed:

- moderate turbulence as ‘TURBULENCE MODERATE’, and
- severe turbulence as ‘TURBULENCE SEVERE’.

The following specifications apply:

— Moderate — Conditions in which moderate changes in aircraft attitude and/or altitude may occur but the aircraft remains in positive control at all times. Usually, small variations in airspeed. Changes in accelerometer readings of 0,5 g to 1,0 g at the aircraft's centre of gravity. Difficulty in walking. Occupants feel strain against seat belts. Loose objects move about.

— Severe — Conditions in which abrupt changes in aircraft attitude and/or altitude occur; aircraft may be out of control for short periods. Usually, large variations in airspeed. Changes in accelerometer readings greater than 1,0 g at the aircraft's centre of gravity. Occupants are forced violently against seat belts. Loose objects are tossed about.

- moderate icing as ‘ICING MODERATE’, severe icing as ‘ICING SEVERE’;

The following specifications apply:

— Moderate — Conditions in which change of heading and/or altitude may be considered desirable.

— Severe — Conditions in which immediate change of heading and/or altitude is considered essential.

- Severe mountain wave as ‘MOUNTAIN WAVE SEVERE’;

The following specification applies:

— Severe — Conditions in which the accompanying downdraft is 3,0 m/s (600 ft/min) or more and/or severe turbulence is encountered.

- Thunderstorm without hail as ‘THUNDERSTORM’, thunderstorm with hail as ‘THUNDERSTORM WITH HAIL’;

The following specification applies:

Only report those thunderstorms which are:

- obscured in haze, or
- embedded in cloud, or
- widespread, or
- forming a squall line.

- Heavy duststorm or sandstorm as ‘DUSTSTORM HEAVY’ or ‘SANDSTORM HEAVY’;

- Volcanic ash cloud as ‘VOLCANIC ASH CLOUD’;

- Pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption as ‘PRE- ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY’ or ‘VOLCANIC ERUPTION’;

The following specification applies:

‘Pre-eruption volcanic activity’ in this context means unusual and/or increasing volcanic activity which could presage a volcanic eruption.

2.2. Information recorded on the volcanic activity reporting form (Model VAR) is not for transmission by RTF but, on arrival at an aerodrome, is to be delivered without delay by the operator or a flight crew member to the aerodrome meteorological office. If such an office is not easily accessible, the completed form shall be delivered in accordance with local arrangements agreed upon between MET and ATS providers and the aircraft operator.

3. FORWARDING OF METEOROLOGICAL INFORMATION RECEIVED BY VOICE COMMUNICATIONS

When receiving special air-reports, ATS units shall forward these air-reports without delay to the associated meteorological watch office (MWO). In order to ensure assimilation of air-reports in ground-based automated systems, the elements of such reports shall be transmitted using the data conventions specified below and in the order prescribed.

— ADDRESSEE. Record the station called and, when necessary, relay required.

— MESSAGE TYPE DESIGNATOR. Record 'ARS' for a special air-report.

— AIRCRAFT IDENTIFICATION. Record the aircraft identification using the data convention specified for Item 7 of the flight plan, without a space between the operator's designator and the aircraft registration or flight identification, if used.

Section 1

Item 0 — POSITION. Record position in latitude (degrees as 2 numerics or degrees and minutes as 4 numerics, followed, without a space, by N or S) and longitude (degrees as 3 numerics or degrees and minutes as 5 numerics, followed without a space by E or W), or as a significant point identified by a coded designator (2 to 5 characters), or as a significant point followed by magnetic bearing (3 numerics) and distance in nautical miles (3 numerics) from the point. Precede significant point with 'ABEAM', if applicable.

Item 1 — TIME. Record time in hours and minutes UTC (4 numerics).

Item 2 — FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE. Record 'F' followed by 3 numerics (e.g. 'F310') when a flight level is reported. Record altitude in metres followed by 'M' or in feet followed by 'FT' when an altitude is reported. Record 'ASC' (level) when climbing or 'DES' (level) when descending.

Section 2

Item 9 — PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT. Record the phenomenon reported as follows:

— moderate turbulence as 'TURB MOD',

— severe turbulence as 'TURB SEV',

— moderate icing as 'ICE MOD',

— severe icing as 'ICE SEV',

— severe mountain wave as 'MTW SEV',

— thunderstorm without hail as 'TS',

— thunderstorm with hail as 'TSGR',

— heavy duststorm or sandstorm as 'HVY SS',

— volcanic ash cloud as 'VA CLD',

— pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption as 'VA',

— hail as 'GR',

— cumulonimbus clouds as 'CB'.

TIME TRANSMITTED. Record only when Section 3 is transmitted.

4. SPECIFIC PROVISIONS RELATED TO REPORTING WIND SHEAR AND VOLCANIC ASH

4.1. Reporting of wind shear

4.1.1. When reporting aircraft observations of wind shear encountered during the climb-out and approach phases of flight, the aircraft type shall be included.

4.1.2. Where wind shear conditions in the climb-out or approach phases of flight were reported or forecast but not encountered, the pilot-in-command shall advise the appropriate ATS unit as soon as practicable unless the pilot-in-command is aware that the appropriate ATS unit has already been so advised by a preceding aircraft.

4.2. Post-flight reporting of volcanic activity

4.2.1. On arrival of a flight at an aerodrome, the completed report of volcanic activity shall be delivered by the aircraft operator or a flight crew member, without delay, to the aerodrome meteorological office, or if such office is not easily accessible to arriving flight crew members, the completed form shall be dealt with in accordance with local arrangements agreed upon between MET and ATS providers and the aircraft operator.

4.2.2. The completed report of volcanic activity received by an aerodrome meteorological office shall be transmitted without delay to the meteorological watch office responsible for the provision of meteorological watch for the flight information region in which the volcanic activity was observed.

B. SPECIAL AIR-REPORT OF VOLCANIC ACTIVITY FORM (MODEL VAR)

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME; UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME; UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION			Other _____		
SO ₂ DETECTED			yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>		
Ash encountered			yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> (brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD		<input type="checkbox"/> (a) Wispy		<input type="checkbox"/> (b) Moderate dense <input type="checkbox"/> (c) Very dense	
10) COLOUR OF ASH CLOUD		<input type="checkbox"/> (a) White		<input type="checkbox"/> (b) Light grey <input type="checkbox"/> (c) Dark grey	
		<input type="checkbox"/> (d) black		<input type="checkbox"/> (e) other _____	
11) ERUPTION		<input type="checkbox"/> (a) continuous		<input type="checkbox"/> (b) intermittent <input type="checkbox"/> (c) not visible	
12) POSITION OF ACTIVITY		<input type="checkbox"/> (a) Summit		<input type="checkbox"/> (b) side <input type="checkbox"/> (c) Single	
		<input type="checkbox"/> (d) Multiple		<input type="checkbox"/> (e) Not observed	
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION		<input type="checkbox"/> (a) Lightning		<input type="checkbox"/> (b) Glow <input type="checkbox"/> (c) Large rocks	
		<input type="checkbox"/> (d) Ash fallout		<input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud <input type="checkbox"/> (f) All	
14) EFFECT ON AIRCRAFT		<input type="checkbox"/> (a) Communication		<input type="checkbox"/> (b) Navigation systems <input type="checkbox"/> (c) Engines	
		<input type="checkbox"/> (d) Pitot static		<input type="checkbox"/> (e) Windscreen <input type="checkbox"/> (f) Windows	
15) OTHER EFFECTS		<input type="checkbox"/> (a) Turbulence		<input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire <input type="checkbox"/> (c) Other fumes	
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

Supplement to the ANNEX

List of commonly agreed differences to be notified to ICAO in accordance with Article 5 of this Regulation: ▼M2

ICAO Annex 2

Differences between this Regulation and the International Standards contained in Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, as amended

Difference A2-01

ICAO Annex 2 Chapter 3 3.2.2.

New Provision. Regulation (AAC) 01/2020, SERA.3210(b), specifies: ‘(b) *An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.*’

Difference A2-02

ICAO Annex 2 Chapter 3 3.2.3.2(b)

Regulation (AAC) 01/2020, paragraph SERA.3215(b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2(b) of the underlined text): ‘(2) *unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, as far as practicable;*’

Difference A2-03

ICAO Annex 2 Chapter 3 3.2.5(c) and (d)

Regulation (AAC) 01/2020, paragraph SERA.3225 differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons: ‘(c) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC; (d) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.’

Difference A2-04

ICAO Annex 2 Chapter 3 3.3.1.2.

ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with point SERA.4001(b) of Regulation (AAC) 01/2020. The differences between that ICAO Standard and that Regulation are as follows: — With regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Regulation (point SERA.4001(b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2(e) with the addition of the underlined text, as follows: ‘*any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.*’

— With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is added to point SERA.4001(b)(6) of that Regulation: ‘(6) *any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome*’

Difference A2-05

ICAO Annex 2 Chapter 3 3.2.2.4.

New Provision. Regulation (AAC) 01/2020, paragraph SERA.3210(c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that: ‘(i) *Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.*’

Difference A2-07

ICAO Annex 2 Chapter 4 4.6.

ICAO Annex 2, 4.6, is replaced with Regulation (AAC) 01/2020 SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows: ‘(f) *Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown: (1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft; (2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.*’

Difference A2-08

ICAO Annex 2 Chapter 3 3.8 and Appendix 2

The words ‘in distress’ of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.

ICAO Annex 3

Differences between this Regulation and the International Standards contained in Annex 3 to the Convention on International Civil Aviation, as amended. Difference A3-01

ICAO Annex 3 Chapter 5

New provision. Point SERA.12005 of Regulation (AAC) 01/2020 specifies: (b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

ICAO Annex 10

Differences between this Regulation and the International Standards contained in Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation, as amended. Difference A10-01

ICAO Annex 10 Volume II Chapter 5 5.2.1.4.1

ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.4.1 is transposed in point SERA.14035 of Regulation (AAC) 01/2020 with some differences. The differences between that ICAO Standard and that Regulation are as follows: SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony (a) Transmission of numbers (1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately. (i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds. (ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as ‘ONE THOUSAND’. (iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word ‘THOUSAND’. (2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word ‘HUNDRED’ or ‘THOUSAND’, as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word ‘THOUSAND’, followed by the number of hundreds, followed by the word ‘HUNDRED’.

(3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately. (4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as 'TEN O'CLOCK' or 'ELEVEN O'CLOCK'. (5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word 'DECIMAL'. (6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

Difference A10-02

ICAO Annex 10 Volume II Chapter 5 5.2.1.7.3.2.3

ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.7.3.2.3 is transposed in point SERA.14055 of Regulation (AAC) 01/2020 with a difference. The difference between that ICAO Standard and that EU Regulation is as follows: SERA.14055 Radiotelephony procedures (b) (2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.

ICAO Annex 11

Differences between this Regulation and the International Standards contained in Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, as amended.

ICAO Annex 11 Chapter 2 Paragraph 2.25.5

Regulation (AAC)01/2020 SERA.3401(d)(1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.25.5 by stating that '*Time checks shall be given at least to the nearest half minute*'

Difference A11-02

ICAO Annex 11 Chapter 2 Paragraph 2.6.1

Exemption possibility. Regulation (AAC) 01/2020 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed

Difference A11-03

ICAO Annex 11 Chapter 3

New provision Regulation (AAC) 01/2020, paragraph SERA.8005(b), specifies: (b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation: (1) between all flights in airspace Classes A and B; (2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E; (3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C; (4) between IFR flights and special VFR flights; (5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority; except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

Difference A11-04

ICAO Annex 11 Chapter 3

Regulation (AAC) 01/2020, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the underlined text): (e) Read-back of clearances and safety-related information

(1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back: (i) ATC route clearances; (ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and (iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and (iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

Difference A11-05

ICAO Annex 11 Chapter 3

Regulation (AAC) 01/2020, paragraph SERA.8015(e)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the underlined text): (2) Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

Difference A11-06

ICAO Annex 11 Chapter 3

New provision. Point SERA.5010 of Regulation (AAC) 01/2020 specifies: **SERA.5010 Special VFR in control zones** Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied: (a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority; (a) (b) by the pilot: (1) clear of cloud and with the surface in sight; (2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m; (3) fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and

(c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima: (b) by ATC: (1) during day only, unless otherwise permitted by the competent authority; (2) (1) the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m; (2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).

Difference A03-07

ICAO Annex 3 Chapter 5

New provision. Regulation (AAC) 01/2020, paragraph SERA.12005, specifies: (b) Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

ANEKS
PRAVILA LETENJA
ODELJAK 1
Letenje iznad otvorenog mora

SERA.1001 Uopšteno

(a) Za let iznad otvorenog mora primenjuju se bez izuzetaka pravila navedena u Aneksu 2. Čikaške konvencije. Radi neprekinutog i neometanog obavljanja usluga vazdušnog saobraćaja, posebno unutar funkcionalnih blokova vazdušnog saobraćaja, odredbe Aneksa 11. Čikaške konvencije mogu se primenjivati u vazdušnom prostoru iznad otvorenog mora na način koji je usklađen s načinom primene tih odredaba na državnom području država članica. To ne dovodi u pitanje operacije državnih vazduhoplova u skladu s članom 3. Čikaške konvencije. To ne dovodi u pitanje ni odgovornosti država članica da u područjima letnih informacija u kojima su, u skladu s regionalnim sporazumima o vazdušnoj plovidbi, nadležne za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja, osiguraju da se operacije vazduhoplova obavljaju na siguran, brz i efikasan način.

(b) Za delove otvorenog mora za koje je država članica, u skladu sa regionalnim sporazumom o vazdušnoj plovidbi ICAO-a, prihvatila odgovornost za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja, država članica za pružanje tih usluga određuje pružaoca ATS.

ODELJAK 2
Primenljivost i usklađenost

SERA.2001 Predmet

Ne dovodeći u pitanje gore navedeno pravilo SERA.1001, ovaj se aneks odnosi, u skladu sa članom 1., posebno na korisnike zračnog prostora i vazduhoplove:

a) koji lete u, unutar ili iz Republike Kosovo;

b) koji imaju državljanstvo i registracione oznake Republike Kosovo te lete u bilo kojem vazdušnom prostoru u meri u kojoj nisu u suprotnosti s pravilima koja je objavila država nadležna za područje preleta.

Ovaj se aneks odnosi i na ponašanje nadležnih tela Republike Kosovo, pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP), operatore aerodroma i odgovarajućeg zemaljskog osoblja uključenog u operacije vazduhoplova.

SERA.2005 Usklađenost s pravilima letenja

Operacije vazduhoplova tokom leta, na operativnoj površini aerodroma ili na operativnom mestu moraju biti u skladu s opštim pravilima, primenjivim lokalnim odredbama, te dodatno tokom leta:

(a) sa pravilima vizuelnog letenja; ili

(b) sa pravilima instrumentalnog letenja..

SERA.2010 Odgovornosti

(a) Odgovornost zapovednika vazduhoplova

Zapovednik vazduhoplova, bilo da upravlja komandama ili ne, odgovoran je za upravljanje vazduhoplovom u skladu s ovom Uredbom, osim što zapovednik može odstupiti od tih pravila u okolnostima koje to odstupanje čine preko potrebnim u interesu sigurnosti.

(b) Preduzetne mere

Pre početka leta, zapovednik vazduhoplova upoznaje se sa svim raspoloživim informacijama koje su potrebne za predviđeni let. Preduzetne mere za letove koji nisu u blizini aerodroma, te za sve IFR letove, uključuju pažljivo proučavanje tekućih vremenskih izveštaja i prognoza, uzimajući u obzir potrebe za gorivom i alternativni postupak ako let nije moguće završiti kako je planirano..

SERA.2015 Ovlašćenja zapovednika vazduhoplova

Zapovednik vazduhoplova, dok je na dužnosti, ima najviše ovlašćenja u pogledu upravljanja vazduhoplovom.

SERA.2020 Problematična upotreba psihoaktivnih supstanci

Nijedna osoba čija je funkcija ključna za sigurnost letenja (osoblje koje obavlja sigurnosno osetljive zadatke) ne sme obavljati tu funkciju dok je pod uticajem bilo koje psihoaktivne supstanci zbog koje se smanjuje njena radna sposobnost. Takve osobe ne smeju biti uključene u bilo koju problematičnu upotrebu supstanci.

ODELJAK 3

Opšta pravila i izbegavanje sudara

POGLAVLJE 1

Zaštita osoba i imovine

SERA.3101 Nesavesno i nepažljivo upravljanje vazduhoplovom

Vazduhoplovom se ne sme upravljati nesavesno i nepažljivo, čime bi se ugrozio život ili imovina drugih.

SERA.3105 Minimalne visine

Osim kada je to potrebno radi uzletanja ili sletanja ili osim uz dozvolu nadležnog tela, vazduhoplov ne sme leteti iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad grupa ljudi na otvorenom, ako nije na takvoj visini koja će u slučaju pojave opasnosti omogućiti sletanje vazduhoplova bez nepotrebnog ugrožavanja osoba ili imovine na tlu. Minimalne visine za letove VFR navedene su u SERA.5005(f), a minimalni nivoi za IFR letove navedene su u SERA.5015(b).

SERA.3110 Putni nivoi

Putni nivoi na kojima se let ili deo leta mora obavljati, određeni su kao:

- (a) nivoi letenja, za letove na najnižem upotrebljivom nivou letenja ili iznad tog nivoa ili, prema potrebi, iznad prelazne apsolutne visine;
- (b) apsolutne visine, za letove ispod najniže upotrebljive nivoe letenja ili, prema potrebi, na prelaznoj apsolutnoj visini ili ispod nje;.

SERA.3115 Izbacivanje ili raspršivanje

Izbacivanje ili raspršivanje iz vazduhoplova tokom leta obavlja se u skladu sa:

- (a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje vazduhoplovom koje uređuju države članice; i
- (b) svakom relevantnom informacijom, obaveštenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja..

SERA.3120 Vuča

Vazduhoplov može vući drugi vazduhoplov ili drugi predmet samo u skladu sa:

- (a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje vazduhoplovom koje uređuju države članice; i
- (b) svakom relevantnom informacijom, obaveštenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja..

SERA.3125 Spuštanje padobranom

Spuštanje padobranom i druga prisilna spuštanja obavljaju se samo u skladu sa:

- (a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje vazduhoplovom; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obaveštenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja..

SERA.3130 Akrobatski let

Akrobatski letovi mogu se obavljati samo u skladu sa:

(a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje vazduhoplovom; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obaveštenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja..

SERA.3135 Grupno letenje

Vazduhoplov ne sme obavljati grupno letenje osim uz prethodni dogovor između zapovednika vazduhoplova koji učestvuju u letenju, i ako se radi o grupnom letenju u kontrolisanom vazdušnom prostoru, u skladu sa uslovima koje propisuje nadležno telo. Ti uslovi uključuju sledeće:

(a) jedan od zapovednika vazduhoplova određen je za vođu grupe;

(b) u pogledu navigacije i javljanja pozicije, grupa deluje kao jedan vazduhoplov;

(c) za razdvajanje između vazduhoplova u letu odgovorni su vođa grupe i zapovednici drugih vazduhoplova u letu, a to razdvajanje uključuje prelazne periode kada vazduhoplovi manevrišu da bi postigli vlastito razdvajanje unutar grupe i tokom združivanja i razdvajanja; i

(d) za državne vazduhoplove, maksimalni bočni, horizontalni i vertikalni razmak između svakog vazduhoplova i vazduhoplova vođe grupe, u skladu sa Čikaškom konvencijom. Za ostale vazduhoplove, svaki vazduhoplov mora održavati razmak od vazduhoplova vođe grupe najviše 1 km (0,5 nm) bočno i horizontalno i 30 m (100 stopa) vertikalno.

SERA.3140 Slobodni baloni bez posade

Slobodnim balonom bez posade upravlja se tako da se opasnost za osobe, imovinu ili druge vazduhoplove smanji na najmanju moguću meru, i u skladu sa uslovima navedenima u Dodatku 2.

SERA.3145 Zabranjena područja i uslovno zabranjena područja

Vazduhoplovi ne smeju leteti u zabranjenom području ili u uslovno zabranjenom području, čiji su podaci propisno objavljeni, osim u skladu s uslovima ograničenja ili uz dozvolu države članice iznad čijeg su državnog područja određena ta područja.

POGLAVLJE 2

Izbegavanje sudara

SERA.3201 Uopšteno

Nijedna odredba ove Uredbe ne oslobađa zapovednika vazduhoplova odgovornosti za preduzimanje mera kojima će se najbolje sprečiti sudar, uključujući manevre za izbegavanje sudara koji se zasnivaju na uputstvima za izbegavanje sudara u vazduhu dostavljenima s opremom ACAS.

SERA.3205 Blizina

Vazduhoplov ne sme leteti u takvoj blizini drugog vazduhoplova da može prouzrokovati opasnost od sudara.

SERA.3210 Prednost u letu

(a) Vazduhoplov koji ima prednost u letu održava smer leta i brzinu.

(b) Vazduhoplov koji uoči da je manevarska sposobnost drugog vazduhoplova smanjena, daje prednost tom vazduhoplovu.

(c) Vazduhoplov koji je prema sledećim pravilima obavezan izbegavati drugi vazduhoplov, mora izbegavati prolazak iznad, ispod ili ispred tog vazduhoplova, osim ako prolazi na sigurnoj udaljenosti i uzme u obzir učinak vrtložne turbulencije koju stvara vazduhoplov.

1. Frontalno prilaženje. Kada dva vazduhoplova prilaze jedan drugome frontalno ili približno frontalno, te postoji opasnost od sudara, svaki od njih mora promeniti svoj smer leta udesno.

2. Približavanje. Kada se dva vazduhoplova približavaju jedan drugome na približno istom nivou, vazduhoplov kojemu drugi vazduhoplov prilazi s desne strane mora dati prednost tom drugom vazduhoplovu, osim u sledećim slučajevima:

- i. vazduhoplovi teži od vazduha, na motorni pogon, moraju dati prednost vazдушnim brodovima, jedrilicama i balonima;
- ii. vazdušni brodovi moraju dati prednost jedrilicama i balonima;
- iii. jedrilice moraju dati prednost balonima;
- iv. vazduhoplovi na motorni pogon moraju dati prednost vazduhoplovima za koje uoč da vuku druge vazduhoplove ili predmete.

3. Preticanje. Vazduhoplov pretiče drugi vazduhoplov ako mu se približava odostraga na crti koja s ravninom simetrije tog drugog vazduhoplova čini ugao manji od 70 stepeni, tj. u takvom je položaju u odnosu na drugi vazduhoplov da noću ne bi mogao videti navigaciona svetla vazduhoplova ni na levom ni na desnom boku. Vazduhoplov koji se pretiče ima prednost, a vazduhoplov koji pretiče, bilo u penjanju, snižavanju ili horizontalnom letu, mora izbegavati letnu putanju drugog vazduhoplova promenom smeru leta udesno, pri čemu nijedna naknadna promena relativnih pozicija dvaju vazduhoplova ne sme osloboditi vazduhoplov koji pretiče od te obaveze dok potpuno ne završi preticanje.

i. Preticanje jedrilica. Jedrilica koja pretiče drugu jedrilicu može promeniti svoj smer udesno ili ulevo.

4. Sletanje. Vazduhoplov u letu ili tokom vožnje na tlu ili vodi daje prednost vazduhoplovu koji sleće ili je u završnoj fazi prilaženja za sletanje.

i. Kada dva ili više vazduhoplova teža od vazduha prilaze aerodromu ili operativnom mestu radi sletanja, vazduhoplov na većoj visini daje prednost vazduhoplovu na manjoj visini, ali potonji ne sme iskoristiti to pravilo i presecati letnu putanju drugom vazduhoplovu koji je u završnim fazama prilaženja za sletanje, ili preticati taj vazduhoplov. Međutim, vazduhoplov teži od vazduha, na motorni pogon, daje prednost jedrilicama.

ii. Prisilno sletanje. Vazduhoplov koji uoči da je drugi vazduhoplov prisiljen sleteti daje prednost tom vazduhoplovu.

5. Uzletanje. Vazduhoplov tokom vožnje na manevarskoj površini aerodroma daje prednost vazduhoplovu koji uzleće ili se priprema za uzletanje.

(d) Kretanje vazduhoplova, osoba i vozila na tlu.

1. U slučaju opasnosti od sudara između dvaju vazduhoplova tokom vožnje na manevarskoj površini aerodroma ili odgovarajućem delu operativnog mesta, primenjuje se sledeće:

- i. kada dva vazduhoplova prilaze jedan drugom frontalno ili približno frontalno, oba se zaustavljaju ili ako je moguće, menjaju smer vožnje udesno kako bi održali siguran razmak;
- ii. kada se smerovi kretanja dvaju vazduhoplova ukrštaju, prednost ima vazduhoplov koji je s desne strane;
- iii. kada vazduhoplov pretiče drugi vazduhoplov, vazduhoplov koji pretiče daje prednost tom drugom vazduhoplovu i održava siguran razmak od njega.

2. Na kontroliranom aerodromu, vazduhoplov u vožnji na manevarskoj površini mora se zaustaviti i čekati na svim pozicijama za čekanje, osim ako je aerodromski kontrolni toranj izdao izričito odobrenje za ulazak na uzletno-sletnu stazu ili prelazak uzletno-sletne staze.

3. Vazduhoplov u vožnji na manevarskoj površini mora se zaustaviti i čekati na svim svetlosnim prečkama za zaustavljanje, te može nastaviti vožnju u skladu s tačkom (2) kada se svetla ugase.

4. Kretanje osoba i vozila na aerodromima:

i. Kretanje osoba i vozila, uključujući i vuču vazduhoplova, na manevarskoj površini aerodroma, prema potrebi kontroliše aerodromski kontrolni toranj da bi se sprečila opasnost za njih i za vazduhoplove koji sleću, voze po tlu ili uzleću.

ii. U uslovima kada se primenjuju postupci pri smanjenoj vidljivosti:

- (A) kretanje osoba i vozila na manevarskoj površini aerodroma ograničeno je na osnovni minimum, a posebna pažnja je usmerena na zahteve za zaštitu osetljivih područja sistema ILS/MLS kad se izvode precizne instrumentalne operacije kategorije II ili III;
- (B) u skladu s odredbama iz tačke iii., minimalni razmak između vozila i vazduhoplova u vožnji po tlu određuje pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi (ANSP), a odobrava ga nadležno telo uzimajući u obzir raspoloživa sredstva;
- (C) kada se na istoj uzletno-sletnoj stazi stalno izvode kombinirane precizne instrumentalne operacije ILS i MLS kategorije II ili kategorije III, moraju se zaštititi restriktivnija kritična i osetljiva područja sistema ILS i MLS.
- iii. Vozilima hitne medicinske službe koja pomažu vazduhoplovu u nevolji osigurava se prednost pred svim ostalim vozilima na tlu.
- iv. U skladu s odredbama iz tačke iii., vozila na manevarskoj površini moraju poštovati sledeća pravila:
- (A) vozila i vozila koja vuku vazduhoplov daju prednost vazduhoplovima koji sleću, uzleću, voze po tlu ili su vučeni;
- (B) vozila daju prednost drugim vozilima koja vuku vazduhoplov;
- (C) vozila daju prednost drugim vozilima u skladu s uputstvima jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja;
- (D) nezavisno od odredbi iz tačaka (A), (B), i (C), vozila i vozila koja vuku vazduhoplov moraju se pridržavati uputa koje izdaje aerodromski kontrolni toranj.

SERA.3215 Obavezna svetla na vazduhoplovu

- (a) Osim kako je predviđeno tačkom (e), noću svi vazduhoplovi tokom leta moraju imati upaljena:
1. protivsudarna svetla namenjena za privlačenje pažnje na vazduhoplov; i
 2. osim balona, navigaciona svetla namenjena za pokazivanje relativne putanje vazduhoplova posmatraču. Ostala svetla ne smeju biti upaljena ako bi se mogla zameniti s tim svetlima
- (b) Osim kako je predviđeno tačkom (e), noću:
1. svi vazduhoplovi koji se kreću na manevarskoj površini aerodroma moraju imati upaljena navigaciona svetla namenjena za pokazivanje relativne putanje vazduhoplova posmatraču, a ostala svetla ne smeju biti upaljena ako bi se mogla zameniti s tim svetlima;
 2. ako nisu stacionarno ili drukčije na odgovarajući način osvetljeni, svi vazduhoplovi na manevarskoj površini aerodroma moraju imati, koliko je to moguće, upaljena svetla namenjena za označavanje krajnjih tačaka vazduhoplova;
 3. svi vazduhoplovi koji voze po tlu ili su vučeni na manevarskoj površini aerodroma, moraju imati upaljena svetla namenjena za privlačenje pažnje na vazduhoplov; i
 4. svi vazduhoplovi na manevarskoj površini aerodroma, čiji motori rade, moraju imati upaljena svetla koja ukazuju na tu činjenicu.
- (c) Osim kako je predviđeno tačkom (e), svi vazduhoplovi tokom leta, koji su opremljeni protivsudarnim svetlima radi ispunjavanja zahteva iz tačke (a)(1), moraju imati upaljena takva svetla i danju.
- (d) Osim kako je predviđeno tačkom (e), svi vazduhoplovi:
1. koji voze po tlu ili su vučeni na manevarskoj površini aerodroma, koji su opremljeni protivsudarnim svetlima, radi ispunjavanja zahteva iz tačke (b)(3); ili
 2. na manevarskoj površini aerodroma, koji su opremljeni svetlima, radi ispunjavanja zahteva iz tačke (b)(4);
- moraju imati upaljena takva svetla i danju.
- (e) Pilotu je dozvoljeno ugasiti bilo koje treptuće svetlo ili smanjiti jačinu bilo kojeg treptućeg svetla koje je predviđeno radi ispunjavanja zahteva iz tačaka (a), (b), (c) i (d) ako ta svetla imaju ili bi mogla imati sledeće učinke:
1. štetan uticaj na zadovoljavajuće obavljanje dužnosti; ili
 2. izlaganje vanjskog posmatrača štetnom bljesku.

SERA.3220 Simulirano instrumentalno letenje

Vazduhoplov ne sme leteti u simuliranim instrumentalnim uslovima letenja, osim ako:

- (a) je opremljen potpuno funkcionalnim dvostrukim komandama; i
- (b) upravljačko mesto zauzima dodatni osposobljeni pilot (u ovom pravilu nazvan sigurnosni pilot) da bi kao sigurnosni pilot zamenio osobu koja leti u simuliranim instrumentalnim uslovima. Sigurnosni pilot mora imati odgovarajuće vidno polje prema napred i sa svake strane vazduhoplova, ili osposobljeni posmatrač koji komunicira sa sigurnosnim pilotom mora zauzeti takav položaj u vazduhoplovu, s kojeg njegovo vidno polje na odgovarajući način dopunjava vidno polje sigurnosnog pilota..

SERA.3225 Letenje na aerodromu i u blizini aerodroma

Vazduhoplov koji leti na aerodromu ili u njegovoj blizini mora:

- (a) posmatrati aerodromski saobraćaj radi izbegavanja sudara;
- (b) uklopiti se u saobraćajni sistem koji oblikuju drugi vazduhoplovi u letu ili se iz njega izdvojiti;
- (c) osim balona, prilikom prilazanja za sletanje i nakon uzletanja, obavljati promene smeru levim zaokretima ako nije drukčije određeno ili ako ATC ne izda drukčije upute;
- (d) osim balona, sletati i uzletati uz vetar, ako se zbog sigurnosti, oblika uzletno-sletne staze ili uslova vazdušnog saobraćaja ne odredi da je poželjan drugi smer..

SERA.3230 Operacije na vodi

(a) Kada dva vazduhoplova ili vazduhoplov i plovilo prilaze jedan drugome, te postoji opasnost od sudara, vazduhoplov nastavlja put tako da posebno pazi na postojeće okolnosti i uslove, uključujući ograničenja dotičnog vazduhoplova ili plovila.

1. Približavanje. Vazduhoplov kojem je s njegove desne strane drugi vazduhoplov ili plovilo daje prednost tom drugom vazduhoplovu ili plovilu tako da održava siguran razmak.
2. Frontalno prilazanje. Vazduhoplov koji prilazi drugom vazduhoplovu ili plovilu frontalno ili približno tomu, menja svoj smer udesno da održi siguran razmak.
3. Preticanje. Vazduhoplov ili plovilo koje se pretiče ima prednost, a vazduhoplov koji pretiče menja svoj smer da održi siguran razmak.
4. Sletanje i uzletanje. Vazduhoplov koji sleće na vodu ili uzleće s vode, koliko je to moguće, održava siguran razmak od svih plovila i izbegava ometanje njihove plovidbe.

(b) Obavezna svetla na vazduhoplovu na vodi. Noću ili u bilo kojem drugom periodu koje propisuje nadležno telo, svi vazduhoplovi na vodi moraju imati upaljena svetla, kako je propisano Konvencijom o međunarodnim pravilima za sprečavanje sudara na moru iz 1972., osim ako je to za njih neizvedivo, a u tom slučaju moraju imati upaljena svetla koja su po karakteristikama i poziciji što sličnija onima koja se zahtevaju Međunarodnim pravilima..

POGLAVLJE 3

Signali

SERA.3301 Uopšteno

- (a) Nakon uočavanja ili primanja bilo kojeg signala iz Dodatka 1., vazduhoplov preduzima radnje u skladu sa tumačenjem signala iz navedenog dodatka.
- (b) Signali iz Dodatka 1. prilikom upotrebe imaju značenje navedeno u tom dodatku. Upotrebljavaju se samo za navedenu svrhu te se ne smeju upotrebljavati nikakvi drugi signali s kojima bi se oni mogli zameniti.
- (c) Signalista/parker odgovoran je za osiguranje standardnog parkirnog signaliziranja vazduhoplovu na jasan i precizan način upotrebom signala prikazanih u Dodatku 1.

- (d) Samo osobe osposobljene, kvalifikovane i potvrđene u skladu s relevantnim zakonodavstvom Unije obavljaju dužnosti signaliste/parkera.
- (e) Signalista/parker nosi prepoznatljivi fluorescentni identifikacioni prsluk, kako bi letačka posada mogla prepoznati da je to osoba odgovorna za parkirne operacije.
- (f) Za dnevnu signalizaciju, uključeno zemaljsko osoblje upotrebljava dnevne fluorescentne štapove, palice ili rukavice. Noću ili pri slaboj vidljivosti upotrebljavaju se svetleći štapovi..

POGLAVLJE 4

Vreme

SERA.3401 Uopšteno

- (a) Upotrebljava se svetsko koordinirano vreme (UTC), koje se izražava u satima i minutima i prema potrebi sekundama dana od 24 sata, s početkom u ponoć.
- (b) Pre obavljanja kontroliranog leta i prema potrebi tokom leta, potrebno je proveriti vreme.
- (c) Uvek kada se u komunikaciji podatkovnom vezom koristi vreme, mora biti tačno unutar 1 sekunde UTC.
- (d) Vreme u uslugama vazdušnog saobraćaja
 1. Pre početka vožnje vazduhoplova za uzletanje, aerodromski kontrolni toranj osigurava pilotu tačno vreme, osim ako je uspostavljen sistem dobijanja tačnog vremena iz drugih izvora. Jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja dodatno osiguravaju vazduhoplovu tačno vreme na zahtev. Provera tačnog vremena navodi se najmanje na najbliži minut.

ODLEJAK 4

Planovi leta

SERA.4001 Predavanje plana leta

- (a) Informacije u vezi s predviđenim letom ili delom leta, koje treba osigurati jedinicama za usluge vazdušnog saobraćaja, moraju biti u obliku plana leta. Pojam „plan leta” ima više značenja: potpune informacije o svim tačkama sadržanim u opisu plana leta, koje obuhvataju celu rutu leta, ili ograničene informacije koje se između ostalog zahtijevaju radi dobijanja odobrenja za manji deo leta, kao što je prelaz vazdušnog puta, uzletanje s kontroliranog aerodroma ili sletanje na kontrolirani aerodrom.
- (b) Plan leta predaje se pre početka:
 1. svakog leta ili dela leta za koji se osigurava usluga kontrole vazdušnog saobraćaja;
 2. svakog IFR leta unutar savetodavnih usluga u vazdušnom prostoru;
 3. svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje određuje nadležno telo, kako bi se olakšalo osiguravanje usluga letnih informacija, uzbunjivanja i traganja i spašavanja;
 4. svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje određuje nadležno telo, kako bi se olakšala koordinacija s odgovarajućim vojnim jedinicama ili jedinicama za usluge vazdušnog saobraćaja u susjednim državama, i izbegla moguća potreba za zadržavanjem radi identifikacije;
 5. svakog leta preko međunarodnih granica, ako dotične države ne propisuju drukčije;
 6. svakog leta koji je planiran kao noćni let ako nije u blizini aerodroma.
- (c) Plan leta predaje se pre odlaska kancelariji za izveštavanje o uslugama vazdušnog saobraćaja ili se tokom leta dostavlja odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja ili kontrolnoj radiostanici vazduh-zemlja, ako nije uspostavljen sistem za predaju ponavljajućih planova leta.

(d) Osim ako je nadležno telo za VFR letove propisalo neki kraći rok, plan leta za svaki let koji je planiran preko međunarodnih granica ili za koji se osigurava usluga kontrole zračnog saobraćaja ili savetodavna usluga u vazdušnom saobraćaju, mora se predati najmanje 60 minuta pre odlaska, ili ako se predaje tokom leta, u roku kojim će osigurati da ga odgovarajuća jedinica ATS primi najmanje 10 minuta pre no što je predviđeno da vazduhoplov stigne:

1. do predviđene tačke ulaska u kontrolirano područje ili savetodavno područje; ili
2. do tačke prelaza vazdušnog puta ili savetodavne rute.

SERA.4005 Sadržaj plana leta

(a) Plan leta sadrži informacije u vezi sa sledećim tačkama, koje nadležno telo smatra relevantnima:

1. identifikacija vazduhoplova
2. pravila letenja i vrsta leta
3. broj i vrsta (vrste) vazduhoplova i kategorija vrtložne turbulencije
4. oprema
5. aerodrom ili operativno mesto odlaska
6. predviđeno vreme početka vožnje
7. putna brzina (putne brzine)
8. putni nivo (putni nivoi)
9. ruta letenja
10. aerodrom ili operativno mesto odredišta i ukupno predviđeno trajanje leta
11. alternativni aerodrom(i) ili operativno mesto (operativna mesta)
12. autonomija leta
13. ukupan broj osoba u vazduhoplovu
14. oprema za slučaj opasnosti i oprema za preživljavanje
15. ostale informacije.

(b) Za planove leta koji se predaju tokom leta, dopunske informacije o letu mogu se prema potrebi dobiti od navedenog aerodroma ili operativnog mesta odlaska. Umesto predviđenog vremena početka vožnje treba osigurati i podatke o vremenu na prvoj tački rute na koju se plan leta odnosi..

SERA.4010 Popunjavanje plana leta

(a) Plan leta sadrži, prema potrebi, informacije o odgovarajućim tačkama do uključivo tačke „Alternativni aerodrom(i) ili operativno mesto (operativna mesta)” za celu rutu ili jedan njen deo za koji se predaje plan leta.

(b) Takođe sadrži, prema potrebi, informacije o svim drugim tačkama ako to propisuje nadležno telo ili ako osoba koja predaje plan leta smatra da je to potrebno..

SERA.4015 Promene plana leta

(a) U skladu s odredbama iz tačke SERA.8020 (b), o svim promenama plana leta predanog za IFR let ili VFR let koji se izvodi kao kontrolirani let, treba što je pre moguće izvestiti odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja. Za ostale VFR letove, o značajnim promenama plana leta izveštava odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja što je pre moguće.

(b) Ako su informacije u vezi s autonomijom leta ili ukupnim brojem osoba u vazduhoplovu, koje su predane pre odlaska, netačne u vreme odlaska, to predstavlja značajnu promenu plana leta, te se mora prijaviti..

SERA.4020 Zaključivanje plana leta

(a) Za svaki let, s predanim planom leta koji obuhvata celi let ili preostali dio leta do aerodroma odredišta, prvom prilikom nakon sletanja, odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja na aerodromu dolaska treba podneti izveštaj o dolasku lično, radiotelefonskom vezom, podatkovnom vezom ili drugim sredstvima, kako popisuje nadležno telo.

1. Izveštaj o dolasku nije potrebno predati nakon sletanja na aerodrom na kojemu su osigurane usluge vazdušnog saobraćaja, ako radiokomunikacioni sistemi ili vizualni signali pokažu da je uočeno sletanje.

(b) Kada je plan leta predan samo za deo leta, osim preostalog dela leta do odredišta, plan se mora na zahtev zaključiti prikladnim izveštajem odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja.

(c) Kada na aerodromu ili operativnom mestu dolaska ne postoji jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja, izveštaj o dolasku podnosi se, na zahtev, što je pre moguće nakon sletanja, najbržim raspoloživim sredstvima najbližoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja.

(d) Kada se zna da su na aerodromu ili operativnom mestu dolaska komunikacioni uređaji neodgovarajući, a ne postoje zamenski sistemi za postupanje sa izveštajima o dolasku na zemlji, preduzimaju se sledeće mere. Neposredno pre sletanja, vazduhoplov, ako je moguće, prenosi odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja poruku sličnu izvešču o dolasku, ako se takvo izveštaj zahteva. Obično se ta poruka prenosi vazduhoplovnoj stanici jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja koja je zadužena za područje letnih informacija u kojem vazduhoplov leti.

(e) Izveštaja o dolasku koja podnose vazduhoplovi sadrže sledeće podatke:

1. identifikaciju vazduhoplova;
2. aerodrom ili operativno mesto odlaska;
3. aerodrom ili operativno mesto odredišta (samo u slučaju preusmerenog sletanja);
4. aerodrom ili operativno mesto dolaska;
5. vreme dolaska.

(c) Kada to propisuje nadležno telo, noćni letovi VFR mogu se dozvoliti pod sledećim uslovima:

1. ako se napušta blizina aerodroma, plan leta predaje se u skladu sa SERA.4001(b)(6);
2. vazduhoplovi uspostavljaju i održavaju dvosmernu radiokomunikaciju na odgovarajućem komunikacionom kanalu ATS, ako postoji;
3. primenjuje se vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka, kako je navedeno u tabeli S5-1, osim što:
 - i. baza oblaka ne sme biti ispod 450 m (1 500 stopa);
 - ii. osim kako je navedeno u tački (c)(4), ne primenjuju se odredbe o smanjenoj vidljivosti u letu iz tabele S5-1 (a) i (b);
 - iii. u vazdušnom prostoru klase B, C, D, E, F i G, na i ispod 900 m (3 000 stopa) iznad MSL ili 300 m (1 000 stopa) iznad zemlje, u zavisnosti od toga što je veće, pilot mora održavati stalan pogled na površinu;
 - iv. za helikoptere u vazdušnom prostoru klase F i G, ispod 900 m (3 000 stopa) iznad MSL ili 300 m (1 000 stopa) iznad zemlje, u zavisnosti od toga što je veće, vidljivost u letu ne sme biti manja od 3 km, pod uslovom da pilot održava stalan pogled na površinu i manevrira brzinom koja će omogućiti pravovremeno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbegavanja sudara; i
 - v. za planinska područja nadležno telo može propisati veću vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka;
4. u posebnim slučajevima, kao što su letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći, operacije traganja i spašavanja, i gašenje požara, za helikoptere se mogu dozvoliti vrednosti baze oblaka, vidljivosti i udaljenosti od minimuma oblaka, manje od onih iz tačke (3);
5. osim kada je to potrebno za uzletanje ili sletanje, ili kada nadležno telo izda posebno odobrenje, noćni let VFR izvodi se na razini koja nije ispod minimalne apsolutne visine letenja koju određuje država čije područje vazduhoplov preleće, ili ako takva minimalna apsolutna visina letenja nije određena:

- i. iznad visokih predjela i u planinskim područjima, na razini koja je najmanje 600 m (2 000 stopa) iznad najviše prepreke smeštene unutar 8 km od predviđene pozicije vazduhoplova;
- ii. u drugim područjima osim onih navedenih u tački i., na nivou koja je najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke smeštene unutar 8 km od predviđene pozicije vazduhoplova.
- (d) Ako nadležno telo ne izda odobrenje u skladu s Uredbom (EZ) br. 730/2006, VFR letovi ne smeju se obavljati:
1. iznad FL 195;
 2. transoničnim i nadzvučnim brzinama.
- (e) Odobrenje za obavljanje letova VFR iznad FL 285 ne sme se izdati ako se minimalno vertikalno razdvajanje od 300 m (1 000 stopa) primenjuje iznad FL 290.
- (f) Osim kada je to potrebno za uzletanje ili sletanje, ili uz dozvolu nadležnog tela, VFR letovi ne smeju se obavljati:
1. iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad grupa ljudi na otvorenom, na visini manjoj od 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke u prečniku 600 m od vazduhoplova;
 2. u drugim područjima osim onih navedenih u tački (1), na visini manjoj od 150 m (500 stopa) iznad zemlje ili vode, ili 150 m (500 stopa) iznad najviše prepreke u prečniku 150 m (500 stopa) od vazduhoplova;
- (g) Osim ako je drukčije navedeno u odobrenjima kontrole vazdušnog ili ako nadležno telo odredi drukčije, VFR letovi na putnom nivou, kada se obavljaju iznad 900 m (3 000 stopa) od zemlje ili vode ili više u skladu s odredbom nadležnog tela, izvode se na putnom nivou koji odgovara putanji navedenoj u tabeli putnih nivoa u Dodatku 3.
- (h) VFR letovi moraju ispunjavati odredbe iz odeljka 8.:
1. kada se obavljaju unutar vazdušnog prostora klase B, C i D;
 2. kada su deo aerodromskog saobraćaja na kontroliranim aerodromima; ili
 3. kada se obavljaju kao specijalni letovi VFR.
- (i) VFR let koji se obavlja unutar ili u područja ili duž ruta koje određuje nadležno telo, u skladu sa SERA.4001(b) (3) ili (4), mora održavati stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja koja osigurava uslugu letnih informacija, te prema potrebi javljati svoju poziciju toj jedinici.
- (j) Vazduhoplov koji leti u skladu s pravilima vizualnog letenja, a namerava promeniti način leta u let prema pravilima instrumentalnog letenja, mora:
1. ako je predat plan leta, dostaviti potrebne promene koje treba sprovesti u tekućem planu leta; ili
 2. u skladu sa zahtevima SERA.4001(b), predati plan leta odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja što je pre moguće, te dobiti odobrenje pre nastavljanja IFR leta u kontroliranom vazdušnom prostoru.

ODELJAK 5

Vizualni meteorološki uslovi, pravila vizualnog letenja, pravila specijalnog leta VFR i instrumentalnog letenja

SERA.5001 Vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka

Vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka prikazani su u tabeli S5-1.

Tabela S5-1.*			
Pojas apsolutne visine	Klasa vazdušnog prostora	Vidljivost u letu	Udaljenost od oblaka
Na i iznad 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 ft) vertikalno
Ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL i iznad 900 m (3 000 ft) AMSL, ili iznad 300 m (1 000 ft) iznad zemlje, u zavisnost od toga šta je više	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 ft) vertikalno
Na i ispod 900 m (3 000 ft) AMSL, ili 300 m (1 000 ft) iznad zemlje, u zavisnost od toga šta je više	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 ft) vertikalno
	F G	5 km (***)	Izvan oblaka i sa površinom na vidiku
<p>(*)Kada je visina prelazne nadmorske visine manja od 3 050 m AMSL, upotrebljava se FL 100 umesto 10 000 ft.</p> <p>(**)VMC minimalni u vazdušnom prostoru klase A uključeni su kao smernice za pilote i ne podrazumevaju prihvatanje VFR letova u vazdušnom prostoru klase A..</p> <p>(***)Kad to propisuje nadležno telo:</p> <p>(a) vidljivost leta smanjena na najmanje 1 500 m može biti dozvoljena za letove: (1) pri brzinama od 140 kts IAS ili manje kako bi se pružila adekvatna prilika za praćenje drugog saobraćaja ili bilo kakvih prepreka na vreme kako bi se izbeglo sudaranje; ili (2) u okolnostima u kojima je verovatnoća za susrete sa drugim saobraćajem normalno mala, npr. u područjima sa obimnim saobraćajem i za vazdušne radove na niskim nivoima;</p>			

(b) helikopterima se može dozvoliti da lete na manje od 1 500 m, ali ne manje od 800 m vidljivosti leta, ako se manevrišu brzinom koja će pružiti adekvatnu priliku za praćenje drugog saobraćaja ili bilo kakvih prepreka na vreme kako bi se izbeglo sudaranje.

SERA.5005 Pravila vizualnog letenja

(a) Osim kada se obavlja kao specijalni VFR let, VFR let izvodi se tako da vazduhoplov leti u uslovima vidljivosti i udaljenosti od oblaka koji su jednaki ili veći od uslova navedenih u tabeli S5-1.

(b) Osim u slučaju dobijanja odobrenja za specijalni VFR let od jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, vazduhoplovi koji lete prema pravilima VFR ne smeju uzletati sa aerodroma unutar kontrolisanog područja ni sletati na taj aerodrom, ili ulaziti u aerodromsku saobraćajnu zonu ili aerodromski saobraćajni krug kada su prijavljeni meteorološki uslovi na tom aerodromu ispod sledećih minimuma:

(1) baza oblaka ispod 450 m (1 500 ft); ili

(2) vidljivost pri tlu manja od 5 km.

(c) Kada to propisuje nadležno telo, noćni letovi VFR mogu se dozvoliti pod sledećim uslovima:

(1) ako se napušta blizina aerodroma, plan leta predaje se u skladu sa SERA.4001 (6);

(2) vazduhoplovi uspostavljaju i održavaju dvosmernu radiokomunikaciju na odgovarajućem komunikacionom kanalu ATS, ako postoji;

(3) primenjuje se vidljivost VMC-a i udaljenost od baze oblaka kako je određeno u tabeli S5-1, osim toga:

(i) baza oblaka ne sme biti manja od 450 m (1 500 ft);

(ii) ne primenjuju se odredbe o smanjenoj vidljivosti u letu iz tabele S5-1 (a) i (b);

(iii) u vazdušnom prostoru klase B, C, D, E, F i G, na i ispod 900 m (3 000 stopa) iznad MSL ili 300 m (1 000 stopa) iznad zemlje, u zavisnosti od toga šta je veće, pilot mora održavati stalan pogled na površinu

(v) za planinsko područje, veću vidljivost VMC-a i udaljenost od baze oblaka može propisati nadležno telo;

(5) osim kada je to potrebno za uzletanje ili sletanje, ili kada nadležno telo izda posebno odobrenje, noćni let VFR izvodi se na nivou koji nije ispod minimalne apsolutne visine letenja koju određuje država čije područje vazduhoplov preleće, ili ako takva minimalna apsolutna visina letenja nije određena:

(i) iznad visokih predela i u planinskim područjima, na nivou koji je najmanje 600 m (2 000 stopa) iznad najviše prepreke smeštene unutar 8 km od predviđene pozicije vazduhoplova;

(ii) u drugim područjima osim onih navedenih u tački i., na nivou koji je najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke smeštene unutar 8 km od predviđene pozicije vazduhoplova.

(d) VFR letovi se neće obavljati:

(1) pri transoničnim i supersoničnim brzinama ukoliko to nije odobrilo nadležno telo;

(2) iznad FL 195. Izuzeci od ovog zahteva su sledeći:

(i) države članice u kojima su dopušteni letove VFR-a uspostavile su rezervaciju vazdušnog prostora; ili

(ii) u vazдушnom prostoru do i uključujući nivo leta 285, kada je VFR saobraćaj u tom vazдушnom prostoru odobrila odgovorna jedinica za ATS u skladu sa postupcima autorizacije koje su utvrdile države članice i objavljeni u odgovarajućoj vazduhoplovnoj informacionoj publikaciji.

(e) Odobrenje za obavljanje letova VFR iznad FL 285 ne sme se izdati ako se minimalno vertikalno razdvajanje od 300 m (1 000 stopa) primenjuje iznad FL 290.

(f) Osim kada je to potrebno za uzletanje ili sletanje, ili uz dozvolu nadležnog tela, VFR letovi ne smeju se obavljati:

(1) iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad grupa ljudi na otvorenom, na visini manjoj od 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke u poluprečniku 600 m od vazduhoplova;

(2) u drugim područjima osim onih navedenih u tački (1), na visini manjoj od 150 m (500 stopa) iznad zemlje ili vode, ili 150 m (500 stopa) iznad najviše prepreke u poluprečniku 150 m (500 stopa) od vazduhoplova.

(g) Osim ako je drukčije navedeno u odobrenjima kontrole vazdušnog saobraćaja ili ako nadležno telo odredi drukčije, VFR letovi na putnom nivou, kada se obavljaju iznad 900 m (3 000 stopa) od zemlje ili vode ili više u skladu sa odredbom nadležnog tela, izvode se na putnom nivou koji odgovara putanji navedenoj u tabeli putnih nivoa u Dodatku 3.

(h) VFR letovi moraju ispunjavati odredbe iz odeljka 8:

(1) kada se obavljaju unutar vazdušnog prostora klase B, C i D;

(2) kada su deo aerodromskog saobraćaja na kontrolisanim aerodromima; ili

(3) kada se obavljaju kao specijalni letovi VFR.

(i) VFR let koji se obavlja unutar ili u područja ili duž ruta koje određuje nadležno telo, u skladu sa SERA.4001(b) (3) ili (4), mora održavati stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja koja osigurava uslugu letnih informacija, te prema potrebi javljati svoju poziciju toj jedinici.

(j) Vazduhoplov koji leti u skladu sa pravilima vizualnog letenja, a namerava promeniti način leta u let prema pravilima instrumentalnog letenja, mora:

(1) ako je predat plan leta, dostaviti potrebne promene koje treba sprovesti u tekućem planu leta; ili

(2) u skladu sa zahtevima SERA.4001(b), predati plan leta odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja što je pre moguće, te dobiti odobrenje pre nastavljanja IFR leta u kontrolisanom vazдушnom prostoru.

SERA.5010 Specijalni letovi VFR u kontrolisanim zonama

Obavljanje specijalnih letova VFR može se dozvoliti u kontrolisanoj zoni na osnovu odobrenja ATC. Osim kada nadležno telo izda dozvolu za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći, operacije traganja i spašavanja, te gašenje požara, sledeće dodatne uslove primenjuje:

(a) takvi specijalni VFR letovi mogu se obavljati samo tokom dana, osim ako nadležno telo drugačije ne dozvoli;

(b) pilot:

(1) izvan oblaka i sa površinom na vidiku;

(2) vidljivost u letu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m;

(3) pri brzini od najviše 140 čvorova IAS da se omogući pravovremeno uočavanje ostalog saobraćaja ili mogućih prepreka radi izbegavanja sudara; i

(c) jedinica za upravljanje vazдушnim saobraćajem ne mora izdavati posebno VFR odobrenje vazduhoplovima za poletanje ili sletanje na aerodromu unutar kontrolne zone, niti za ulazak u zonu aerodromske saobraćajne zone ili aerodromski saobraćajni krug kada su prijavljeni meteorološki uslovi na tom aerodromu ispod sledećih minimuma:

- (1) vidljivost pri tlu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m;
- (2) baza oblaka je na visini najmanje 180 m (600 ft).

SERA.5015 Pravila instrumentalnog letenja (IFR) – Pravila koja se primenjuju na sve IFR letove

(a) Oprema vazduhoplova

Vazduhoplov mora biti opremljen odgovarajućim instrumentima i navigacionom opremom prikladnom za predviđenu rutu, u skladu sa primenjivim zakonodavstvom o vazдушnim operacijama.

(b) Minimalni nivoi

Osim kada je to potrebno radi uzletanja ili sletanja ili osim uz posebno odobrenje nadležnog tela, IFR let izvodi se na nivou koji nije ispod minimalne apsolutne visine letenja koju određuje država čije područje vazduhoplov preleće, ili ako takva minimalna apsolutna visina letenja nije određena:

- (1) iznad visokih predela i u planinskim područjima, na nivou koji je najmanje 600 m (2 000 stopa) iznad najviše prepreke smeštene unutar 8 km od predviđene pozicije vazduhoplova;
- (2) drugim područjima osim onih navedenih u tački (1), na nivou koji je najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke smeštene unutar 8 km od predviđene pozicije vazduhoplova.

(c) Promena iz IFR leta u VFR let

(1) Vazduhoplov koji se odluči za promenu obavljanja leta prema pravilima instrumentalnog letenja u obavljanje leta prema pravilima vizualnog letenja, mora posebno obavestiti odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja da je IFR let poništen i dostaviti izmene koje treba uneti u postojeći plan leta.

(2) Kada vazduhoplov koji obavlja let prema pravilima instrumentalnog letenja, leti u vizualnim meteorološkim uslovima ili naiđe na takve uslove, ne sme poništiti IFR let, osim ako predviđa i planira nastaviti let tokom dužeg vremenskog perioda u neprekinutim vizualnim meteorološkim uslovima.

(3) Promena sa leta IFR-a u VFR prihvatljiva je samo kada poruku koju je poslao zapovednik vazduhoplova i koja sadrži specifičan izraz „OTKAZIVANJE MOJEG IFR LETA“, zajedno sa promenama, ako ih ima, uvedenim u trenutnom planu leta, primi ATS jedinica. ATS neće davati nikakav poziv za prelazak sa leta IFR na VFR, bilo direktno ni na osnovu zaključka.

SERA.5020 IFR — Pravila koja se primenjuju na IFR letove u kontrolisanom vazдушnom prostoru

(a) IFR letovi, kada se obavljaju u kontrolisanom vazдушnom prostoru, moraju ispunjavati odredbe iz odeljka 8.

(b) IFR let koji se obavlja kao putni let u kontrolisanom vazдушnom prostoru, izvodi se na putnom nivou ili ako ima odobrenje jedinice ATS za primenu metode putnog penjanja, između dva nivoa ili iznad nivoa odabranog iz tabele putnih nivoa u Dodatku 3., osim što se korelacija nivoa i putanje propisane u Dodatku ne sme primenjivati ako je u odobrenjima kontrole vazdušnog saobraćaja navedeno drukčije ili ako je nadležno telo drukčije odredilo u zborniku vazduhoplovnih informacija.

SERA.5025 IFR — Pravila koja se primenjuju na IFR letove izvan kontrolisanog vazdušnog prostora

(a) Putni nivoi

IFR let koji se obavlja kao let na putnom nivou izvan kontrolisanog vazdušnog prostora, izvodi se na putnom nivou koji odgovara njegovoj putanji navedenoj u tabeli putnih nivoa u Dodatku 3., osim kada nadležno telo odredi drukčije za let na ili ispod 900 m (3 000 ft.) iznad srednjeg nivoa mora.

(b) Komunikacije

IFR let koji se obavlja izvan kontrolisanog vazdušnog prostora ali unutar područja ili u područja ili duž ruta koje određuje nadležno telo u skladu sa SERA.40001(b) (3) ili (4), mora održavati stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu, te prema potrebi uspostavljati dvosmernu komunikaciju sa jedinicom za usluge vazdušnog saobraćaja koja osigurava uslugu letnih informacija.

(c) Izveštaji o poziciji

IFR let koji se obavlja izvan kontrolisanog vazdušnog prostora, koji u skladu sa zahtevima nadležnog tela mora održavati stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu, te prema potrebi uspostavljati dvosmernu komunikaciju sa jedinicom za usluge vazdušnog saobraćaja koja osigurava uslugu letnih informacija, mora javljati poziciju kako je navedeno u SERA.8025 za kontrolisane letove.

ODELJAK 6

Klasifikacija vazdušnog prostora

SERA.6001 Klasifikacija vazdušnog prostora

(a) Države članice, određuju vazdušni prostor u skladu sa sledećom klasifikacijom vazdušnog prostora i u skladu sa Dodatkom 4:

(1) *Klasa A.* Dopušteni su samo IFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i međusobno su odvojeni. Za sve letove zahteva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

(2) *Klasa B.* Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i međusobno su odvojeni. Za sve letove zahteva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

(3) *Klasa C.* Klasa C. Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, a IFR letovi odvojeni su od ostalih IFR i VFR letova. VFR letovi odvojeni su od IFR letova, te primaju saobraćajne informacije o drugim VFR letovima i savete o izbegavanju saobraćaja na zahtev. Za sve letove zahteva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja. Za sve letove, ograničenje brzine od 250 čvorova indicirane brzine (IAS) primenjuje se ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tela za vrste vazduhoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu održavati tu brzinu. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

(4) *Klasa D.* Klasa D. Dopušteni su IFR i VFR letovi, te je za sve letove osigurana usluga kontrole vazdušnog saobraćaja. IFR letovi odvojeni su od ostalih IFR letova, te primaju saobraćajne informacije o VFR letovima i savete o izbegavanju saobraćaja na zahtev. VFR Letovi primaju saobraćajne informacije o svim ostalim letovima i savete o izbegavanju saobraćaja na zahtev. Za sve letove zahteva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja, a ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tela za vrste vazduhoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu održavati tu brzinu. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

(5) *Klasa E.* Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za IFR letove osigurana je usluga kontrole vazdušnog saobraćaja i odvojeni su od ostalih IFR letova. Svi letovi primaju saobraćajne informacije koliko je to moguće. Za IFR letove zahteva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tela za vrste vazduhoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu održavati tu brzinu. Za sve IFR letove mora se dobiti odobrenje ATC. Klasa E ne sme se upotrebljavati za kontrolisane zone.

(6) *Klasa F.* Dopušteni su IFR i VFR letovi. Svi uključeni IFR letovi primaju savetodavnu uslugu vazdušnog saobraćaja, a svi letovi na zahtev primaju letne informacije. Za IFR letove uključene u savetodavnu uslugu zahteva se stalna govorna komunikacija vazduh-zemlja, a svi letovi IFR moraju biti sposobni uspostaviti govornu komunikaciju vazduh-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tela za vrste vazduhoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu održavati tu brzinu. Ne zahteva se odobrenje ATC.

(7) *Klasa G.* Dopušteni su IFR i VFR letovi, te na zahtev primaju letne informacije. Svi IFR letovi moraju biti sposobni uspostaviti govornu komunikaciju vazduh-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tela za vrste vazduhoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu održavati tu brzinu. Ne zahteva se odobrenje ATC.

(8) Primena klase F smatra se privremenom merom sve dok se ne bude mogla zameniti nekom drugom klasifikacijom.

(b) Oznaka klasifikacije vazdušnog prostora mora biti primerena potrebama država članica, osim što se sav vazdušni prostor iznad FL 195 klasifikuje kao vazdušni prostor klase C.

SERA.6005 Zahtevi za komunikacije i SSR transponder

(a) Područje obavezne upotrebe radioopreme (RMZ)

(1) VFR letovi koji se obavljaju u delovima vazdušnog prostora klase E, F ili G, te IFR letovi koji se obavljaju u delovima vazdušnog prostora klase F ili G, koje je nadležno telo odredilo kao područje obavezne upotrebe radioopreme (RMZ), moraju održavati stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja, te prema potrebi uspostavljati dvosmernu komunikaciju na odgovarajućem komunikacionom kanalu, osim ako se obavljaju u skladu sa nekim drugim odredbama koje za taj određeni vazdušni prostor propisuje ANSP.

(2) Pre ulaska u područje obavezne upotrebe radioopreme, piloti na odgovarajućem komunikacionom kanalu upućuju početni poziv, koji sadrži oznaku stanice koju pozivaju, pozivni znak, vrstu vazduhoplova, poziciju, nivo, namenu leta i ostale podatke koje propisuje nadležno telo.

(b) Područje obavezne upotrebe transpondera (TMZ)

(1) Svi letovi koji se obavljaju u vazdušnom prostoru koje je nadležno telo odredilo kao područje obavezne upotrebe transpondera (TMZ), moraju imati i upotrebljavati SSR transpondere koji mogu raditi u modu A i C ili u modu S, osim ako se obavljaju u skladu sa nekim drugim odredbama koje za taj određeni vazdušni prostor propisuje ANSP.

(c) Vazdušni prostori koji su određeni kao područje obavezne upotrebe radioopreme i/ili područje obavezne upotrebe transpondera, moraju biti propisno objavljeni u zborniku vazduhoplovnih informacija.

ODELJAK 7

Usluge vazdušnog saobraćaja

SERA.7001 Uopšteno – Ciljevi usluga vazdušnog saobraćaja

Ciljevi usluga vazdušnog saobraćaja su:

(a) sprečiti sudare između vazduhoplova;

(b) sprečiti sudare između vazduhoplova na manevarskoj površini i prepreka na toj površini;

(c) ubrzati i održavati uredan protok vazdušnog saobraćaja;

(d) osigurati savete i informacije korisne za sigurno i delotvorno obavljanje letova;

(e) obavestiti odgovarajuće organizacije o vazduhoplovima kojima je potrebna pomoć traganja i spašavanja, te prema potrebi pomagati tim organizacijama.

SERA.7002 Informacije o opasnosti od sudara kada se ATS pruža na osnovu nadzora

(a) Kada se uoči da je identifikovani kontrolisani let u konfliktnoj putanji sa nepoznatim vazduhoplovom sa mogućnošću kolizije, pilot kontrolisanog leta mora, kad god je to moguće:

(1) biti informisan o nepoznatom vazduhoplovi i, na pilotov zahtev ili ako to, prema mišljenju kontrolora, nameće situacija, predlaže mu se akcija izbegavanja i

(2) biti informisan o prestanku opasnosti od sudara.

SERA.7005 Koordinacija između operatora vazduhoplova i usluga vazdušnog saobraćaja

- (a) Jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja u ostvarivanju svojih ciljeva moraju voditi računa o zahtevima operatora vazduhoplova, koji proizlaze iz njihovih obaveza, kao što je utvrđeno u odgovarajućem zakonodavstvu Unije o vazdušnim operacijama, te na zahtev operatora vazduhoplova, njima ili njihovim ovlašćenim predstavnicima osiguravati raspoložive informacije koje će njima ili njihovim ovlašćenim predstavnicima omogućiti obavljanje njihovih dužnosti.
- (b) Na zahtev operatora vazduhoplova, poruke (uključujući izveštaje o poziciji) koje primaju jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja, a koje se odnose na upravljanje vazduhoplovom za koji taj operator vazduhoplova osigurava uslugu operativne kontrole, po mogućnosti odmah se dostavljaju operatoru vazduhoplova ili ovlašćenom predstavniku u skladu sa lokalno dogovorenim postupcima.

ODELJAK 8

Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja

SERA.8001 Primena

Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja osigurava se:

- (a) za sve IFR letove u vazdušnom prostoru klase A, B, C, D i E;
- (b) za sve VFR letove u vazdušnom prostoru klase B, C, i D;
- (c) za sve specijalne letove VFR;
- (d) za sav aerodromski saobraćaj na kontrolisanim aerodromima.

SERA.8005 Obavljanje usluge kontrole vazdušnog saobraćaja

(a) Za osiguravanje usluge kontrole vazdušnog saobraćaja, jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja mora:

- (1) pružiti informacije o predviđenom kretanju svakog vazduhoplova i promene tih informacija, te tekuće informacije o stvarnom kretanju svakog vazduhoplova;
- (2) na osnovu primljenih informacija, odrediti relativne pozicije poznatih vazduhoplova u odnosu na druge poznate vazduhoplove;
- (3) izdavati odobrenja i informacije radi sprečavanja sudara između vazduhoplova pod njenim nadzorom, te radi ubrzavanja i održavanja urednog protoka saobraćaja;
- (4) prema potrebi usklađivati odobrenja sa drugim jedinicama:
 - (i) uvek kada bi vazduhoplov u protivnom mogao biti u koliziji sa saobraćajem koji se odvija pod nadzorom drugih takvih jedinica;
 - (ii) pre prenošenja kontrole vazduhoplova na druge takve jedinice.
- (b) U odobrenjima koja izdaju jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja osigurano je razdvajanje:
 - (1) između svih letova u vazdušnom prostoru klase A i B;
 - (2) između IFR letova u vazdušnom prostoru klase C, D i E;
 - (3) između IFR i VFR letova u vazdušnom prostoru klase C;
 - (4) između IFR letova i specijalnih letova VFR;
 - (5) između specijalnih letova VFR, osim ako nadležno telo odredi drugačije;osim što se u gore navedenim slučajevima iz tačke (b), u vazdušnom prostoru klase D i E, let može odobriti ako to zatraži pilot vazduhoplova i ako je sa tim suglasan pilot drugog vazduhoplova, te ako tako propisuje nadležno telo, pod uslovom da danju u vizualnim meteorološkim uslovima održava vlastito razdvajanje za određeni deo leta ispod 3 050 m (10 000 stopa) tokom penjanja ili snižavanja.

(c) Osim u slučajevima kada se u blizini aerodroma može primeniti smanjenje minimalnog razdvajanja, jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja osigurava razdvajanje najmanje na jedan od sledećih načina:

(1) vertikalnim razdvajanjem, koje se postiže dodeljivanjem različitih nivoa odabranih iz tabele putnih nivoa u Dodatku 3. Aneksa ove Uredbe, osim što se korelacija putnih nivoa i putanje, koja je propisana u Dodatku, ne primenjuje ako je drukčije navedeno u odgovarajućim zbornicima vazduhoplovnih informacija ili u odobrenjima kontrole vazdušnog saobraćaja. Minimalno vertikalno razdvajanje iznosi nominalno 300 m (1 000 stopa) do uključivo FL 410 te nominalno 600 m (2 000 stopa) iznad tog nivoa;

(2) horizontalnim razdvajanjem, koje se postiže osiguravanjem:

(i) uzdužnog razdvajanja, održavanjem razmaka između vazduhoplova koji lete duž iste, unakrsne ili recipročne putanje, izraženog u vremenu ili udaljenosti; ili

(ii) bočnim razdvajanjem, održavanjem vazduhoplova na različitim rutama ili u različitim geografskim područjima.

SERA.8010 Minimalna razdvajanja

(a) Minimalna razdvajanja, radi primene unutar određenog dela vazdušnog prostora, odabire ANSP odgovoran za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja, a odobrava dotično nadležno telo.

(b) Za saobraćaj koji prelazi iz jednog vazdušnog prostora u drugi susedni, te za rute koje su bliže zajedničkoj granici susednih vazdušnih prostora u odnosu na minimalna razdvajanja primenjiva u tim okolnostima, minimalna razdvajanja odabiru se savetovanjem između ANSP odgovornih za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja u susednom vazdušnom prostoru.

(c) O pojedinostima odabranih minimalnih razdvajanja i područjima njihove primene obaveštavaju se:

(1) dotične jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja; i

(2) piloti i operatori vazduhoplova preko zbornika vazduhoplovnih informacija, ako se razdvajanje temelji na određenim navigacionim sredstvima ili određenim navigacionim tehnikama koje koriste vazduhoplovi.

SERA.8012 Primena razdvajanja vrtložne turbulencije

(a) Minimumi razdvajanja vrtložne turbulencije mora se primenjivati na vazduhoplov u fazama prilaženja i uzletanja prema sledećim uslovima:

(1) letu direktno iza drugog vazduhoplova na istoj visini ili manje od 300 m (1 000 ft) ispod njega ili

(2) oba se vazduhoplova koriste istom uzletno-sletnom stazom ili paralelnim uzletno-sletnim stazama međusobno udaljenim manje od 760 m (2 500 ft) ili

(3) vazduhoplov preleće (krosira) iza drugog vazduhoplova na istoj visini ili manje od 300 m (1 000 ft) ispod njega.

SERA.8015 Odobrenja kontrole vazdušnog saobraćaja

(a) Odobrenja kontrole vazdušnog saobraćaja temelje se isključivo na zahtevima za osiguravanje usluge kontrole vazdušnog saobraćaja:

(1) Odobrenja se izdaju isključivo za ubrzanje i odvajanje vazdušnog saobraćaja i zasnivaju se na poznatim saobraćajnim uslovima koji utiču na sigurnost u vazduhoplovu. Takvi saobraćajni uslovi uključuju ne samo vazduhoplove u vazdušnom i na manevarskom prostoru nad kojima se vrši kontrola, već i svaki saobraćaj ili druge prepreke koje nisu trajno instalirane u manevarskom prostoru u upotrebi.

(2) Jedinice ATC moraju izdavati odobrenja ATC kako bi se sprečili sudari te ubrzao i održavao redovan protok vazdušnog saobraćaja.

(3) Odobrenja ATC moraju se izdavati dovoljno rano kako bi se osiguralo da se prenesu vazduhoplovu na vreme da ih može poštovati.

(b) Operacija za koju je potrebno odobrenje

(1) odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja mora se dobiti pre obavljanja kontrolisanog leta ili dela leta koji se obavlja kao kontrolisani let. Takvo odobrenje mora se zatražiti predavanjem plana leta jedinici kontrole vazdušnog saobraćaja.

(2) Zapovednik vazduhoplova obaveštava ATC ako odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja nije zadovoljavajuće. U takvim slučajevima, ATC izdaje izmenjeno odobrenje ako je moguće.

(3) Uvek kada vazduhoplov zatraži odobrenje koje uključuje prednost, predaje se izveštaj sa objašnjenjem potrebe za takvom prednosti, ako to zatraži odgovarajuća jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja.

(4) *Moguće ponovno odobrenje tokom leta.* Ako se pre odlaska predviđa da se može, u zavisnosti od autonomije leta i na osnovu ponovnog odobrenja tokom leta, doneti odluka da se nastavi put prema izmenjenom aerodromu odredišta, o tome se moraju obavestiti odgovarajuće jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, tako da se u plan leta ubace informacije o izmenjenoj ruti (ako je poznata) i izmenjenom odredištu.

(5) Vazduhoplov kojim se upravlja na kontrolisanom aerodromu ne sme voziti na manevarskoj površini bez odobrenja aerodromskog kontrolnog tornja, te se mora pridržavati svih smernica navedene jedinice.

(c) Odobrenja za transonični let

(1) Odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja za transoničnu fazu ubrzanja nadzvučnog leta važi najmanje do završetka te faze.

(2) Odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja za smanjenje brzine i snižavanje vazduhoplova sa nadzvučnog krstarenja na podzvučni let ima namenu da osigura neprekinuto snižavanje najmanje tokom transonične faze.

(d) Sadržaj odobrenja

U odobrenju kontrole vazdušnog saobraćaja navodi se:

(1) identifikacija vazduhoplova kako je navedena u planu leta;

(2) ograničenje odobrenja;

(3) ruta leta, ...

(i) u odobrenju se mora detaljno opisati ruta leta svaki put kada se to smatra potrebnim i

(ii) fraza „odobreno planiranom rutom leta” („cleared via flight planned route”) ne sme se koristiti kada se daje ponovno odobrenje;

(4) nivo (nivoi) leta za celu rutu ili njen deo, te prema potrebi promene nivoa;

(5) sve potrebne smernice ili informacije o drugim pitanjima, kao što su manevri prilaženja ili odleta, komunikacije i vreme isteka odobrenja.

(e) Ponavljanje odobrenja i sigurnosnih informacija

(1) Letačka posada ponavlja kontroloru vazdušnog saobraćaja delove odobrenja i smernica ATC povezane sa sigurnosti, koji se emituju govornom komunikacijom. Uvek se ponavljaju sledeće tačke:

(i) odobrenja ATC za rutu;

(ii) odobrenja i smernice za ulazak, sletanje, uzletanje, kratko čekanje, prelaženje, vožnju i povratnu vožnju na bilo kojoj uzletno-sletnoj stazi; i

(iii) uzletno-sletna staza u upotrebi, postavke visinomera, kodovi SSR, novododeljeni komunikacioni kanali, smernice za nivoe, smernice za smer i brzinu; i

(iv) prelazni nivoi, koje izdaje kontrolor ili su sadržane u emitovanju informacija ATIS.

(2) Ostala odobrenja i smernice, uključujući uslovna odobrenja i smernice za vožnju po tlu, ponavljaju se ili potvrđuju tako da se jasno pokaže da su shvaćene i da će biti ispunjene.

(3) Kontrolor sluša ponavljanje da utvrdi da je letačka posada pravilno potvrdila odobrenje ili smernicu, te preduzima hitne mere za ispravljanje svih odstupanja koja se otkriju ponavljanjem.

(4) Ne zahteva se govorno ponavljanje poruka CPDLC ako ANSP ne odredi drukčije.

(ea) Promene u odobrenju s obzirom na rutu ili nivo

- (1) Kada se izdaje odobrenje kojim se obuhvata tražena promena rute ili nivoa, ono mora sadržati tačnu vrstu promene.
 - (2) Kada saobraćajni uslovi ne dopuštaju odobrenje tražene promene, mora se upotrebljavati reč „UNABLE” (nije moguće). Kada je to opravdano zbog okolnosti, mora se ponuditi alternativna ruta ili nivo.
- (eb) Odobrenje u pogledu sistema merenja visine
- (1) Za letove u područjima u kojima je utvrđena prelazna apsolutna visina, vertikalna pozicija vazduhoplova mora biti izražena, osim kako je predviđeno u tački 5. u nastavku, kao apsolutna visina na prelaznoj apsolutnoj visini ili ispod nje i kao nivo leta na prelaznom nivou ili iznad nje. Pri prolasku kroz prelazni sloj vertikalna pozicija pri penjanju mora biti izražena kao nivo leta, a pri snižavanju kao apsolutna visina.
 - (2) Letačkoj posadi prelazni se nivo mora dati blagovremeno, pre nego što se postigne prilikom snižavanja.
 - (3) za podešavanje visinomera, vrednost QNH mora biti sastavni deo odobrenja za snižavanje kod prvog odobrenja na apsolutnoj visini nižoj od prelaznog nivoa, odobrenja za prilaznje ili odobrenja za ulazak u saobraćajni krug te odobrenja za voženje po tlu za vazduhoplove u odlasku, osim kada je poznato da je taj vazduhoplov već dobio tu informaciju direktnim prenosom.
 - (4) Za podešavanje visinomera, vrednost QFE mora se pružiti vazduhoplovu na zahtev ili redovnim putem u skladu sa lokalnim postupcima.
 - (5) Kada vazduhoplov kojem je izdato odobrenje za sletanje završava prilaznje koristeći se atmosferskim pritiskom na visini aerodroma (QFE), vertikalna pozicija tog vazduhoplova mora se izražavati kao visina iznad nadmorske visine aerodroma tokom tog dela njegovog leta za koji se može upotrebiti QFE, osim što mora biti izražena kao visina iznad nadmorske visine praga uzletno-sletne staze:
 - (i) za instrumentalne uzletno-sletne staze ako se prag nalazi 2 m (7 ft) ili više ispod nadmorske visine aerodroma i
 - (ii) za uzletno-sletne staze za precizno prilaznje.
- (ec) Uslovno odobrenje
- Uslovne fraze, kao što je ‚behind landing aircraft’ (iza vazduhoplova koji sleće) ili ‚after departing aircraft’ (nakon vazduhoplova u odlasku), ne smeju se upotrebljavati za kretanja koja utiču na aktivne uzletno-sletne staze, osim ako kontrolor i pilot vide taj vazduhoplov ili ta vozila. Vazduhoplov ili vozilo zbog kojeg je izdato uslovno odobrenje mora prvo proći ispred drugog predmetnog vazduhoplova koji je dobio uslovno odobrenje. U svim slučajevima, uslovno odobrenje mora se dati sledećim redom i sastoji se od:
- (1) pozivni znak;
 - (2) uslov;
 - (3) odobrenje; i
 - (4) kratko ponavljanje stanja.
- (f) Usklađivanje odobrenja
- (1) Odobrenje kontrole vazdušnog saobraćaja usklađuje se između jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja, da obuhvati celu rutu vazduhoplova ili određeni deo te rute, kako je opisano u odredbama (2) do (6).
 - (2) Vazduhoplov dobija odobrenje za celu rutu do aerodroma prvog predviđenog sletanja:
 - (i) ako je pre odlaska bilo moguće uskladiti odobrenje između svih jedinica pod čiju će kontrolu vazduhoplov doći; ili
 - (ii) kada postoji razumna garancija da će biti izvršeno prethodno usklađivanje između onih jedinica pod čiju će kontrolu vazduhoplov naknadno doći.
 - (3) Ako usklađivanje iz tačke 2. nije postignuto ili nije predviđeno, vazduhoplov dobija odobrenje samo do tačke do koje je usklađivanje razumno garantovano; pre dolaska do te tačke ili na toj tački, vazduhoplov dobija dalje odobrenje, pri čemu se prema potrebi izdaju uputstva za čekanje.

(4) Ako tako odredi jedinica ATS, vazduhoplov mora uspostaviti vezu sa sledećom jedinicom kontrole vazdušnog saobraćaja radi dobijanja naknadnog odobrenja pre prenosa kontrolne tačke.

(i) Pri dobijanju naknadnog odobrenja, vazduhoplov održava potrebnu dvosmernu komunikaciju sa odgovarajućom jedinicom kontrole vazdušnog saobraćaja.

(ii) Odobrenje izdato kao naknadno odobrenje, za pilota mora biti jasno prepoznatljivo kao takvo.

(iii) Ako nisu usklađena, naknadna odobrenja ne smeju uticati na prvobitni profil leta vazduhoplova u bilo kojem vazdušnom prostoru, osim u vazdušnom prostoru jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja koja je odgovorna za izdavanje naknadnog odobrenja.

(5) Ako vazduhoplov namerava uzleteti sa aerodroma u kontrolisanom području i ući u drugo kontrolisano područje u periodu od trideset minuta, ili u drugom određenom vremenskom periodu prema dogovoru među dotičnim područnim kontrolnim centrima, usklađivanje sa sledećim područnim kontrolnim centrom obavlja se pre izdavanja uzletnog odobrenja.

(6) Ako vazduhoplov namerava napustiti kontrolisano područje radi leta izvan kontrolisanog vazdušnog prostora, te nakon toga ponovno ući u isto ili drugo kontrolisano područje, može se izdati odobrenje od tačke uzleta do aerodroma prvog predviđenog sletanja. Takvo odobrenje ili njegove izmene primenjuju se samo na one delove leta koji se izvode u kontrolisanom vazdušnom prostoru.

SERA.8020 Pridržavanje plana leta

(a) Osim kako je predviđeno u tačkama (b) i (d), vazduhoplov se mora pridržavati tekućeg plana leta ili primenjivog dela tekućeg plana leta koji je predat za kontrolisani let, osim ako je podnesen zahtev za izmenu i dobijeno odobrenje od odgovarajuće jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, ili osim ako nastane vanredna situacija koja zahteva hitne mere vazduhoplova; u tom slučaju, čim okolnosti to dopuste, nakon izvršavanja tih hitnih postupaka, jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja obaveštava se o preduzetim merama, te o tome da su te mere preduzete kao hitni postupci.

(1) Ako nadležno telo ne izda drukčije odobrenje ili jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja ne da drugačija uputstva, kontrolisani letovi moraju što je moguće više:

(i) ako su na uspostavljenoj ruti ATS, leteti duž određene simetrane te rute; ili

(ii) ako su na bilo kojoj drugoj ruti, leteti direktno između navigacionih uređaja i/ili tačaka koje određuju tu rutu.

(2) Ako nadležno telo ne izda drukčije odobrenje ili jedinica kontrole vazdušnog saobraćaja ne da drugačija uputstva, vazduhoplov koji leti duž dela rute ATS, koji je određen prema visokofrekventnom višesmernom radiopredajniku, prebacuje svoje osnovno navigaciono vođenje sa uređaja iza vazduhoplova na uređaj ispred vazduhoplova, ili operativno što bliže toj tački, ako je određena.

(3) Odstupanje od zahteva iz tačke (2) prijavljuje se odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja.

(b) *Nenamerno izmene.* U slučaju da kontrolisani let nenamerno odstupa od svog tekućeg plana leta, preduzimaju se sledeće mere:

(1) Odstupanje od putanje: ako je vazduhoplov izvan putanje, odmah se preduzimaju mere da se smer leta vazduhoplova podese tako da se što je pre moguće vrati na svoju putanju.

(2) Promena stvarne brzine: ako se prosečna stvarna brzina vazduhoplova na putnom nivou između tačaka javljanja promeni ili se očekuje da će se promeniti za plus ili minus 5 posto stvarne brzine, o tome se obaveštava odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja.

(3) Promena u proračunu vremena: ako se utvrdi da proračun vremena za sledeću primenjivu tačku javljanja, granicu područja letnih informacija ili aerodrom određena, u zavisnosti od toga šta je najbliže, odstupa za više od 3 minuta od proračuna vremena prijavljenog službama vazdušnog saobraćaja, ili od nekog drugog vremena koje propisuje nadležno telo ili koje je propisano na temelju regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi ICAO-a, odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja treba obavestiti o izmenjenom proračunu vremena što je pre moguće.

(4) Osim toga, ako je sklopljen sporazum ADS-C, jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja obaveštava se automatski preko veze podataka uvek kada se pređu granične vrednosti određene ugovorom ADS-C.

(c) *Nameravane promene*. Zahtevi za promene plana leta uključuju sledeće informacije:

(1) Promena putne brzine: identifikacija vazduhoplova; zahtevan novi putni nivo i putna brzina na tom nivou; izmenjeni proračuni vremena (prema potrebi) na sledećim granicama područja letnih informacija.

(2) Promena rute:

(i) *Nepromenjeno odredište*: identifikacija vazduhoplova; pravila leta; opis nove rute leta, uključujući pripadajuće podatke plana leta, koji počinju sa pozicijom od koje treba započeti zahtevana promena rute; izmenjeni proračun vremena; sve druge bitne informacije.

(ii) *Promenjeno odredište*: identifikacija vazduhoplova; pravila leta; opis izmenjene rute leta do izmenjenog aerodroma odredišta, uključujući pripadajuće podatke plana leta, koji počinju sa pozicijom od koje treba započeti zahtevana promena rute; izmenjeni proračuni vremena; alternativni aerodrom(i); sve druge bitne informacije.

(d) *Pogoršanje vremena ispod VMC*. Kada postane očito da let u uslovima VMC neće biti moguće izvesti u skladu sa tekućim planom leta, let VFR koji se obavlja kao kontrolisani let mora:

(1) zatražiti izmenjeno odobrenje koje će omogućiti vazduhoplovu da nastavi let u uslovima VMC do odredišta ili do alternativnog aerodroma ili da napusti vazdušni prostor u kome se zahteva odobrenje ATC; ili

(2) ako se ne može dobiti odobrenje u skladu sa tačkom (a), nastaviti let u uslovima VMC i obavestiti odgovarajuću jedinicu ATC o preduzetim merama kako bi vazduhoplov napustio dotični vazdušni prostor ili sleteo na najbliži odgovarajući aerodrom; ili

(3) ako leti u kontrolisanoj zoni, zatražiti dozvolu za obavljanje specijalnog leta VFR; ili

(4) zatražiti odobrenje za obavljanje leta u skladu sa pravilima instrumentalnog letenja.

SERA.8025 Izveštaji o poziciji

(a) Kontrolisani let mora izveštavati odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja što je pre moguće o vremenu i nivou prolaska svake određene obavezne tačke javljanja, zajedno sa ostalim potrebnim informacijama, osim ako ga nadležno telo ili odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja oslobodi te obaveze pod uslovima koje odredi to telo. Izveštaji o poziciji na sličan se način dostavljaju za sve dodatne tačke, na zahtev odgovarajuće jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja. Ako ne postoje određene tačke javljanja, izveštaji o poziciji dostavljaju se u vremenskim razmacima koje propisuje nadležno telo ili koje je odredila jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja.

(1) Kontrolisani letovi koji informacije o poziciji dostavljaju odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja preko veze podataka, govorni izveštaji o poziciji dostavljaju samo na zahtev.

(2) Kada je kontrolisani let bio izuzet od zahteva za javljanjem na obaveznim tačkama javljanja, piloti, osim ako je na snazi automatsko javljanje pozicije, moraju ponovno javljati poziciju govornom ili CPDLC porukom:

(i) kada dobiju takva uputstva;

(ii) kada se obaveste da je usluga nadzora za ATS završena ili

(iii) kada se obaveste da je identifikacija putem ATS nadzora izgubljena.

(3) Format izveštaja o poziciji u skladu je sa tačkom A. Aneksa 5.

SERA.8030 Prestanak kontrole

Osim pri sletanju na kontrolisani aerodrom, kontrolisani let mora obavestiti odgovarajuću jedinicu ATC čim se na njega prestane primenjivati usluga kontrole vazdušnog saobraćaja.

SERA.8035 Komunikacije

(a) Vazduhoplov koji obavlja kontrolisani let održava stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja na odgovarajućem komunikacionom kanalu odgovarajuće jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja, te prema potrebi uspostavlja dvosmernu komunikaciju sa tom jedinicom, osim ako odgovarajući ANSP propisuje drukčije za vazduhoplov koji je deo aerodromskog saobraćaja na kontrolisanom aerodromu.

(1) Zahtev da vazduhoplov održava govornu komunikaciju vazduh-zemlja ostaje na snazi i nakon uspostave CPDLC.

(b) Republika Kosovo mora ispunjavati odgovarajuće odredbe o nepravilnostima u komunikaciji, koje su donesene u skladu sa Čikaškom konvencijom.

ODELJAK 9

Usluga letnih informacija

SERA.9001 Primena

(a) Uslugu letnih informacija pružaju jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja svim vazduhoplovima na koje bi te informacije mogle uticati, a koji:

(1) imaju osiguranu uslugu kontrole vazdušnog saobraćaja; ili

(2) na drugi su način poznati odgovarajućim jedinicama za usluge vazdušnog saobraćaja.

(b) Primanjem letnih informacija, zapovednik vazduhoplova ne oslobađa se odgovornosti, te on donosi konačnu odluku u vezi sa svim predloženim promenama plana leta.

(c) Ako jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja osiguravaju i uslugu letnih informacija i uslugu kontrole vazdušnog saobraćaja, pružanje usluge kontrole vazdušnog saobraćaja ima prednost pred pružanjem usluge letnih informacija uvek kada osiguravanje usluge kontrole vazdušnog saobraćaja to zahteva.

SERA.9005 Opseg usluge letnih informacija

(a) Usluga letnih informacija uključuje pružanje odgovarajućih:

(1) SIGMET i AIRMET informacija;

(2) informacija o vulkanskoj aktivnosti pre erupcije, o vulkanskim erupcijama i o oblacima vulkanskog pepela;

(3) informacija o ispuštanju radioaktivnih supstanci ili otrovnih hemikalija u atmosferu;

(4) informacija o promenama u pogledu dostupnosti radionavigacionih usluga;

(5) informacija o promenama uslovima na aerodromima i pripadajućim objektima, uključujući informacije o stanju na aerodromskim manevarskim površinama kada su pod snegom, ledom ili većom količinom vode;

(6) informacija o slobodnim balonima bez posade;

i svih drugih informacija koje bi mogle uticati na sigurnost.

(b) Usluga letnih informacija koje se osiguravaju vazduhoplovima uključuje, osim informacija iz tačke (a), pružanje sledećih informacija:

(1) izveštaj o vremenskim uslovima ili vremensku prognozu za aerodrom odlaska i odredišta te alternativni aerodrom;

(2) opasnosti od sudara za vazduhoplove koji lete u vazdušnom prostoru klase C, D, E, F i G;

(3) za let iznad vodenih površina, ako je moguće i ako to zahteva pilot, sve dostupne informacije, kao što je pozivni znak, pozicija, pravi kurs, brzina itd. površinskih plovila na tom području.

(c) Usluga letnih informacija koje se osiguravaju VFR letovima uključuje, osim informacija iz tačke (a), pružanje raspoloživih informacija o saobraćajnim i vremenskim uslovima duž rute leta koji bi mogli onemogućiti letenje prema pravilima vizualnog letenja

SERA.9010 Automatska usluga informacija za sletanje i uzletanje (ATIS)

(a) Upotreba poruka ATIS u direktnom prenosu upita/odgovora

(1) Na zahtev pilota, primenjive poruke ATIS prosleđuje odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja.

(2) Uvek kada se osigurava usluga Voice-ATIS i/ili D-ATIS:

(i) vazduhoplov potvrđuje prijem informacija nakon uspostavljanja komunikacije sa jedinicom ATS koja pruža uslugu prilazne kontrole, aerodromskim kontrolnim tornjem ili aerodromskom službom letnih informacija (AFIS), u zavisnosti od slučaja; i

(ii) odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja, prilikom odgovora vazduhoplovu koji potvrđuje prijem poruke ATIS ili, u slučaju vazduhoplova u dolasku, u nekom drugom trenutku koji može propisati nadležno telo, dostavlja vazduhoplovu podatke o trenutnoj podešenosti visinomera.

(3) Informacije sadržane u valjanoj poruci ATIS, čiji je prijem potvrdio dotični vazduhoplov, ne treba uključiti u direktan prenos vazduhoplovu, osim podataka o podešenosti visinomera, koji se osiguravaju u skladu sa tačkom (2).

(4) Ako vazduhoplov potvrdi prijem poruke ATIS koja više nije na snazi, odmah mu se moraju proslediti svi podaci koje treba ažurirati.

(b) ATIS za vazduhoplove u dolasku i odlasku

Poruke ATIS koje sadrže informacije o dolasku i odlasku, uključuju sledeće podatke navedenim redosledom:

(1) naziv aerodroma;

(2) pokazatelj dolaska i/ili odlaska;

(3) vrsta ugovora, ako je komunikacija preko D-ATIS;

(4) označivač;

(5) vreme motrenja, prema potrebi;

(6) predviđena vrsta prilaženja;

(7) uzletno-sletna staza (uzletno-sletne staze) u upotrebi; stanje sistema zaustavljanja, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;

(8) značajni uslovi na površini uzletno-sletne staze i prema potrebi kočenje;

(9) kašnjenje zbog čekanja, prema potrebi;

(10) prelazni nivo, ako je primenjivo;

(11) ostale bitne operativne informacije; (12) površinski smer i brzina vetra, uključujući značajne promene, te ako postoje površinski senzori vetra za određene delove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u upotrebi i ako te informacije zahtevaju operatori vazduhoplova, navodi se uzletno-sletna staza i deo staze na koji se informacije odnose;

(13) vidljivost i prema potrebi RVR (1) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene delove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u upotrebi i ako te informacije zahtevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i deo staze na koji se informacije odnose;

(14) trenutni vremenski uslovi (1);

(15) oblak ispod 1 500 m (5 000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, u zavisnosti od toga šta je veće; kumulonimbus; ako je nebo tmurno, vertikalna vidljivost ako postoji (4) (1);

(16) temperatura zraka;

(17) temperatura rosišta;

- (18) postavka (postavke) visinomera;
 - (19) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u područjima prilaženja i početnog penjanja, uključujući smicanje vetra, te informacije o najnovijim vremenskim uslovima od operativne važnosti;
 - (20) prognoza trenda, ako postoji; i
 - (21) posebna uputstva ATIS.
- (c) ATIS za vazduhoplove u dolasku

Poruke ATIS koje sadrže samo informacije o dolasku, uključuju sledeće podatke navedenim redosledom:

- (1) naziv aerodroma;
 - (2) pokazatelj dolaska;
 - (3) vrsta ugovora, ako je komunikacija preko D-ATIS;
 - (4) označivač;
 - (5) vreme motrenja, prema potrebi;
 - (6) predviđena vrsta prilaženja;
 - (7) glavna sletna staza ili staze; stanje sistema zaustavljanja, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;
 - (8) značajni uslovi na površini uzletno-sletne staze i prema potrebi kočenje;
 - (9) kašnjenje zbog čekanja, prema potrebi;
 - (10) prelazni nivo, ako je primenjivo;
 - (11) ostale bitne operativne informacije;
 - (12) površinski smer i brzina vjetra, uključujući značajne promene, te ako postoje površinski senzori vetra za određene delove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u upotrebi i ako te informacije zahtevaju operatori vazduhoplova, navodi se uzletno-sletna staza i deo staze na koji se informacije odnose;
 - (13) vidljivost i prema potrebi RVR (1) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene delove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u upotrebi i ako te informacije zahtevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i deo staze na koji se informacije odnose;
 - (14) trenutni vremenski uslovi (1);
 - (15) oblak ispod 1 500 m (5 000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, u zavisnosti od toga šta je veće; kumulonimbus; ako je nebo tmurno, vertikalna vidljivost ako postoji(1);
 - (16) temperatura vazduha;
 - (17) temperatura rosišta;
 - (18) postavka (postavke) visinomera;
 - (19) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u području prilaženja, uključujući smicanje vetra, te informacije o najnovijim vremenskim uslovima od operativne važnosti;
 - (20) prognoza trenda, ako postoji; i
 - (21) posebna uputstva ATIS.
- (d) ATIS za vazduhoplove u odlasku

Poruke ATIS koje sadrže samo informacije o odlasku, uključuju sledeće podatke navedenim redosledom:

- (1) naziv aerodroma;

- (2) pokazatelj odlaska;
- (3) vrsta ugovora, ako je komunikacija preko D-ATIS;
- (4) označivač;
- (5) vreme motrenja, prema potrebi;
- (6) predviđena uzletno-sletna staza ili staze za uzletanje; stanje sistema zaustavljanja, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;
- (7) značajni uslovi na površini uzletno-sletne staze predviđene za uzletanje, te prema potrebi kočenje;
- (8) kašnjenje u odlasku, prema potrebi;
- (9) prelazni nivo, ako je primenjivo;
- (10) ostale bitne operativne informacije;
- (11) površinski smer i brzina vetra, uključujući značajne promene, te ako postoje površinski senzori vetra za određene delove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u upotrebi i ako te informacije zahtevaju operatori vazduhoplova, navodi se uzletno-sletna staza i deo staze na koji se informacije odnose;
- (12) vidljivost i prema potrebi RVR (1) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene delove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u upotrebi i ako te informacije zahtevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i deo staze na koji se informacije odnose;
- (13) trenutni vremenski uslovi (1);
- (14) oblak ispod 1 500 m (5 000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, u zavisnosti od toga šta je veće; kumulonimbus; ako je nebo tmurno, vertikalna vidljivost ako postoji (1);
- (15) temperatura vazduha;
- (16) temperatura rosišta;
- (17) postavka (postavke) visinomera;
- (18) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u području početnog penjanja, uključujući smicanje vetra;
- (19) prognoza trenda, ako postoji; i
- (20) posebna uputstva ATIS.

ODELJAK 10
Usluga uzbunjivanja

SERA.10001 Primena

- (a) Uslugu uzbunjivanja osiguravaju jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja:
- (1) svim vazduhoplovima koji imaju osiguranu uslugu kontrole vazdušnog saobraćaja;
 - (2) po mogućnosti svim drugim vazduhoplovima koji su predali plan leta ili su na drugi način poznati službama vazdušnog saobraćaja; i
 - (3) svakom vazduhoplovu za koji se zna ili veruje da je predmet nezakonitog ometanja.
- (b) Osim ako je drukčije propisalo nadležno telo, vazduhoplov opremljen odgovarajućim dvosmernim radiokomunikacijama mora se javiti tokom perioda od 20 do 40 minuta nakon zadnjeg kontakta, bez obzira na to koja je bila svrha tog kontakta, samo kako bi se navelo da taj let napreduje prema planu, pri čemu se u takvo javljanje mora uključiti identifikacija vazduhoplova i reči „Operations normal” (normalne operacije).
- (c) Poruka „Operations normal” (normalne operacije) mora se preneti vezom vazduh-zemlja odgovarajućoj jedinici ATS.”.

SERA.10005 Informacije za vazduhoplove koji su u blizini vazduhoplova u opasnosti

(a) Kada jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja utvrdi da je vazduhoplov u opasnosti, drugi vazduhoplovi za koje se zna da su u blizini dotičnog vazduhoplova, osim kako je predviđeno u tački (b), obaveštava se o vrsti opasnosti što je pre moguće.

(b) Kada jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja zna ili veruje da je vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja, u komunikacijama ATS vazduh-zemlja ne navodi se vrsta opasnosti ako nije prvo bila navedena u porukama iz dotičnog vazduhoplova i ako nije sigurno da takav navod neće otežati situaciju.

ODELJAK 11

Ometanje, vanredne situacije i presretanje

SERA.11001 Opšte

(c) Ako se zna ili smatra da je vazduhoplov u opasnosti, uključujući i nezakonito ometanje, jedinice ATS moraju vazduhoplovu obratiti najveću pažnju te osigurati pomoć i dati prednost pred drugim vazduhoplovima u skladu sa okolnostima.

(d) Navedene mere ATC-a moraju se zasnivati na namerama pilota, celokupnoj situaciji u vazdušnom saobraćaju i dinamici zbivanja konkretne vanredne situacije u stvarnom vremenu.

SERA.11005 Nezakonito ometanje

(aa) Vazduhoplov koji je izložen nezakonitom ometanju mora nastojati postaviti transponder na kod 7 500 i obavestiti odgovarajuću jedinicu ATS o svim značajnim okolnostima koje su sa tim povezane i o svakom odstupanju od tekućeg plana leta koje je prouzrokovano tim okolnostima, da bi jedinica ATS mogla dati prednost vazduhoplovu, te da bi se smanjila mogućnost kolizije sa drugim vazduhoplovima.

(ab) Ako je vazduhoplov izložen nezakonitom ometanju, zapovednik mora pokušati sleteti što je pre moguće na najbliži aerodrom ili na naznačeni aerodrom koji mu je dodelilo nadležno telo, ako okolnosti u vazduhoplovu ne nalažu drukčije.

(b) Kada dođe do nezakonitog ometanja ili se sumnja na nezakonito ometanje, jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja moraju se odmah odazvati na zahteve vazduhoplova. Informacije koje se odnose na sigurno obavljanje leta i dalje se emituju, te se preduzimaju potrebne mere da bi se ubrzalo izvođenje svih faza leta, posebno sigurno sletanje vazduhoplova.

(c) Ako dođe do nezakonitog ometanja ili se sumnja na nezakonito ometanje, jedinice ATS, u skladu sa lokalno dogovorenim postupcima, moraju odmah obavestiti odgovarajuće telo koje određuje država te razmeniti potrebne informacije sa operatorom vazduhoplova ili njegovim ovlašćenim predstavnikom.

SERA.11010 Zalutali ili nepoznati vazduhoplov

Zalutali ili nepoznati vazduhoplov

(a) Čim jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja primi obaveštenje o zalutalom vazduhoplovu, mora preduzeti sve potrebne mere iz tačaka (1) i (3) kako bi pomogla vazduhoplovu i zaštitila njegov let.

(1) Ako pozicija vazduhoplova nije poznata, jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja mora:

(i) pokušati uspostaviti dvosmernu komunikaciju sa vazduhoplovom, ako ta komunikacija već ne postoji;

(ii) upotrebiti sva raspoloživa sredstva za određivanje njegove pozicije;

(iii) obavestiti ostale jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja, u čije je područje možda vazduhoplov zalutao ili može zalutati, uzimajući u obzir sve faktore koji su mogli uticati na navigaciju vazduhoplova u tim okolnostima;

(iv) obavestiti, u skladu sa lokalno dogovorenim postupcima, odgovarajuće vojne jedinice i dostaviti im dotični plan leta i ostale podatke o zalutalom vazduhoplovu;

(v) zatražiti od jedinica iz tačaka iii i iv i od drugih vazduhoplova u letu, svu pomoć u uspostavljanju komunikacije sa vazduhoplovom i određivanju njegove pozicije.

(2) Zahtevi iz (1) (iv) i (1) (v) primenjuju se i na jedinice vazdušnog saobraćaja informisane u skladu sa (1) (iii).

(3) Kada se odredi pozicija vazduhoplova, jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja mora:

(i) obavestiti vazduhoplov o njegovoj poziciji i korektivnim merama koje treba preduzeti. To se obaveštenje mora dostaviti odmah nakon što jedinica ATS utvrdi da postoji mogućnost presretanja ili neka druga opasnost za sigurnost vazduhoplova; i

(ii) prema potrebi osigurati drugim jedinicama za usluge vazdušnog saobraćaja i odgovarajućim vojnim jedinicama relevantne informacije o zalutalom vazduhoplovu i sva obaveštenja upućena tom vazduhoplovu.

(b) Čim jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja otkrije nepoznati vazduhoplov na svom području, nastoji utvrditi njegov identitet ako je to potrebno za pružanje usluga vazdušnog saobraćaja ili ako to zahtevaju nadležna vojna tela u skladu sa lokalno dogovorenim postupcima. U tu svrhu, jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja u skladu sa okolnostima preduzima sledeće mere:

(1) pokušava uspostaviti dvosmernu komunikaciju sa vazduhoplovom;

(2) raspituje se o letu kod drugih jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja unutar područja letnih informacija, te od njih traži pomoć u uspostavljanju dvosmerne komunikacije sa vazduhoplovom;

(3) raspituje se o letu kod drugih jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja, koje pružaju usluge susednim područjima letnih informacija, te od njih traži pomoć u uspostavljanju dvosmerne komunikacije sa vazduhoplovom;

(4) pokušava dobiti informacije od drugih vazduhoplova na tom području;

(5) jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja prema potrebi obaveštava odgovarajuću vojnu jedinicu čim se utvrdi identitet vazduhoplova.

(c) U slučaju zalutalog ili nepoznatog vazduhoplova, uzima se u obzir mogućnost da je vazduhoplov predmet nezakonitog ometanja. Ako jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja smatra da zalutali ili nepoznati vazduhoplov može biti predmet nezakonitog ometanja, o tome se odmah obaveštava nadležno telo koje odredi država u skladu sa lokalno dogovorenim postupcima.

SERA.11012 Minimalna količina goriva i vanredna situacija u pogledu goriva

(a) Kada pilot prijavi stanje minimalne količine goriva, kontrolor što je pre moguće mora obavestiti pilota o svim predviđenim kašnjenjima ili da se nikakva kašnjenja ne očekuju.

(b) Kada zbog nivoa goriva postane nužno proglasiti situaciju nevolje, pilot mora to signalizirati, u skladu sa tačkom SERA.14095, radiotelefskim signalom za nevolju (MAYDAY), pri čemu ga je najbolje ponoviti triput, i zatim vrstom nevolje (FUEL) (gorivo).

SERA.11013 Narušene performanse vazduhoplova

(a) Uvek kada su, zbog kvara ili narušenosti navigacionog, komunikacionog ili sistema za merenje visine, sistema kontrole leta ili drugih sistema, performanse vazduhoplova narušene toliko da su ispod nivoa potrebnog u vazdušnom prostoru u kome leti, letačka posada mora o tome odmah obavestiti odgovarajuću jedinicu ATC. Kada taj kvar ili ta narušenost utiče na tada primenjeno minimalno razdvajanje, kontrolor mora preduzeti mere za uspostavljanje druge odgovarajuće vrste razdvajanja ili minimalnog razdvajanja.

(b) Narušenost ili kvar sustava RNAV

Kada vazduhoplov ne može, zbog kvara ili narušenosti sistema RNAV, udovoljiti specifikacijama koje zahteva RNAV ruta ili postupak, pilot mora tražiti izmenjeno odobrenje.

(c) Gubitak performansi vertikalne navigacije potrebnih za vazdušni prostor smanjenog minimalnog vertikalnog razdvajanja (RVSM)

(1) Pilot mora obavestiti ATC čim pre moguće o svim okolnostima u kojima se performanse vertikalne navigacije za vazdušni prostor RVSM ne mogu održati. U takvim slučajevima, uvek kada je to moguće, izmenjeno odobrenje ATC pilot dobija pre nego što započne sa bilo kakvim odstupanjima od odobrene rute i/ili nivoa leta. Kada se izmenjeno odobrenje ATC ne može dobiti pre takvog odstupanja, pilot izmenjeno odobrenje mora dobiti što pre nakon njega.

(2) Tokom leta u vazdušnom prostoru RVSM ili vertikalnog prelaza kroz vazdušni prostor RVSM vazduhoplovom kojem letovi RVSM nisu odobreni, piloti moraju javiti neodobreni status kako sledi:

(i) u početnom pozivu na bilo kojem kanalu unutar vazdušnog prostora;

(ii) u svim zahtevima za promene nivoa i

(iii) u svim ponavljanjima odobrenja za nivoe.

(3) Kontrolori vazdušnog saobraćaja moraju izričito potvrditi prijem poruka vazduhoplova koji javlja neodobreni status RVSM.

(4) Narušenost opreme vazduhoplova – koju javi pilot:

(i) kada ga pilot RVSM-odobrenog vazduhoplova koji leti u zračnom prostoru RVSM obavesti da oprema tog vazduhoplova više ne udovoljava zahtevima u pogledu RVSM-a, ATC mora smatrati taj vazduhoplov RVSM-neodobrenim.

(ii) ATC odmah mora preduzeti mere kojima se osigurava minimalno vertikalno razdvajanje od 600 m (2 000 stopa) ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje od svih ostalih relevantnih vazduhoplova koji lete u vazdušnom prostoru RVSM; Vazduhoplovu za koji je utvrđeno da je RVSM-neodobren ATC mora normalno dati odobrenje za napuštanje vazdušnog prostora RVSM kada je to moguće.

(iii) pilot mora obavestiti ATC, što je pre moguće, o svakom ponovnom uspostavljanju ispravnog funkcionisanja opreme potrebne za ispunjavanje zahteva za RVSM.

(iv) prvi ACC koji sazna za promene statusa RVSM nekog vazduhoplova mora odgovarajuće koordinirati sa susednim ACC-ovima.

(5) Jaka turbulencija – neprognozirana:

(i) kada vazduhoplov koji leti u vazdušnom prostoru RVSM naiđe na jaku turbulenciju zbog vremenskih uslova ili vrtloga za koje njegov pilot smatra da će uticati na sposobnost vazduhoplova da zadrži odobreni nivo leta, pilot mora o tome obavestiti ATC. ATC mora uspostaviti ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje ili povećano minimalno vertikalno razdvajanje.

(ii) ATC prema potrebi i koliko je to moguće mora ispuniti zahteve pilota za promenama nivoa leta i/ili rute i mora proslediti saobraćajne informacije;

(iii) ATC mora tražiti izveštaje od drugih vazduhoplova kako bi odredio treba li se RVSM ukinuti u celosti ili unutar određenog pojasa nivoa leta i/ili područja.

(iv) prema potrebi, ACC koji ukida RVSM mora koordinirati sa susednim ACC-ovima takva ukidanja i sva potrebna prilagođavanja sektorskih kapaciteta kako bi se osiguralo neometano preusmeravanje saobraćaja.

(6) Jaka turbulencija – prognozirana:

(i) kada se meteorološkom prognozom predviđa jaka turbulencija unutar vazdušnog prostora RVSM, ATC mora utvrditi treba li se RVSM ukinuti i, ako treba, na koji period i za koje konkretne nivoe leta i/ili područje.

(ii) ako se RVSM ukida, ACC koji ukida RVSM mora koordinirati se sa susednim ACC-ovima u pogledu nivoa leta odgovarajućih za taj prenos saobraćaja, osim ako je pismom saglasnosti utvrđen sistem dodele nivoa leta u vanrednim situacijama. Uz to, ACC koji ukida RVSM prema potrebi mora koordinirati primenjive sektorske kapacitete sa susednim ACC-ovima.”

SERA.11014 ACAS-ova indikacija obaveznog vertikalnog razdvajanja (RA)

(a) Tokom leta mora se upotrebljavati ACAS II, osim u slučajevima iz popisa minimalne opreme kako je utvrđeno u Uredbi (ACV) br. 01/2019 tako da omogućava davanje RA indikacija letačkoj posadi kad se otkrije nedopuštena blizina drugog vazduhoplova. To se ne sme primenjivati ako se, zbog

neuobičajenog postupka ili stanja u kojima su performanse ograničene, zahteva ograničenje RA indikacija (upotrebljava se isključivo saobraćajno upozorenje (TA) ili ekvivalent).

(b) U slučaju RA-a indikacije ACAS-a, piloti moraju:

(1) odmah reagovati u skladu sa tom RA indikacijom, osim ako bi to ugrozilo sigurnost vazduhoplova;

(2) slediti RA čak i ako postoji nesklad između RA indikacije i uputstava ATC-a za manevrisanje;

(3) ne manevrisati protivno RA indikaciji;

(4) Što je pre moguće s obzirom na radno opterećenje letačke posade, obavestiti odgovarajuću jedinicu ATC o svakoj RA indikaciji kojim se zahteva odstupanje od važećeg uputstva ili odobrenja ATC-a;

(5) odmah slediti sve izmenjene RA indikacije;

(6) ograničiti izmene letne putanje na minimum nužan za ispunjavanje RA-ova;

(7) odmah nakon prestanka nesklada ponovno uspostaviti uslove iz uputstva i odobrenja ATC-a; i

(8) obavestiti ATC čim ponovno lete u skladu s važećim odobrenjem.

(c) Kada pilot prijavi RA indikaciju ACAS-a, kontrolor ne sme pokušati izmeniti letnu putanju tog vazduhoplova sve dok pilot ne javi ,CLEAR OF CONFLICT‘ (nema opasnosti od kolizije).

(d) Nakon što vazduhoplov odstupi od svog odobrenja ili uputstava ATC-a kako bi sledio RA indikaciju, ili pilot prijavi RA indikaciju, kontrolor prestaje biti odgovoran za osiguravanje razdvajanja između tog vazduhoplova i svih drugih vazduhoplova na koje se direktno utiče manevrom podstaknutim RA indikacijom. Kontrolor mora ponovo preuzeti odgovornost za osiguravanje razdvajanja svih relevantnih vazduhoplova kada:

(1) kontrolor potvrdi prijem izveštaja letačke posade da vazduhoplov ponovo leti u skladu s važećim odobrenjem; ili

(2) kontrolor potvrdi prijem izveštaja letačke posade da vazduhoplov ponovo leti u skladu s važećim odobrenjem i izda alternativno odobrenje čiji prijem letačka posada potvrdi.

SERA.11015 Presretanje

(a) Osim usluge presretanja i pratnje koja se vazduhoplovu osigurava na zahtev, presretanje civilnih vazduhoplova uređuje se odgovarajućim propisima i upravnim direktivama koje izdaju države članice u skladu sa Konvencijom o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, a posebno sa članom 3. tačkom (d), prema kojoj se države ugovornice ICAO-a, pri izdavanju propisa za svoje državne vazduhoplove, obavezuju da će voditi računa o sigurnosti plovidbe civilnih vazduhoplova.

(b) Zapovednik presretanog civilnog vazduhoplova mora:

(1) odmah postupati po uputstvima koje dobije od vazduhoplova presretača, uz tumačenje i odgovaranje na vizualne signale u skladu sa specifikacijama iz tabela S11-1 i S11-2;

(2) po mogućnosti obavestiti odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja;

(3) pokušati uspostaviti radiovezu sa vazduhoplovom presretačem ili sa odgovarajućom jedinicom za kontrolu presretanja, opštim pozivom na frekvenciji za slučaj opasnosti 121,5 MHz, navodeći identitet presretanog vazduhoplova i vrstu leta; ako se ne uspostavi veza i ako je moguće, ponoviti poziv na frekvenciji za slučaj opasnosti 243 MHz;

(4) ako je opremljen SSR transponderom, odabrati mod A, kod 7 700, ako odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja ne izda drugačija uputstva;

(5) ako je opremljen sa ADS-B ili ADS-C, odabrati odgovarajuću funkciju za opasnost, ako postoji, ako odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja ne izda drugačija uputstva.

Tabela S11-1

Signali koje odašilje vazduhoplov presretač i odzivi presretanog vazduhoplova

Serije	Signali vazduhoplova PRESRETAČA	Značenje	Odzivi PRESRETANOG vazduhoplova	Značenje
1	DANJU ili NOĆU — Mahanje krilima i bljeskanje pozicionim svetlima u nepravilnim razmacima (i svetlima za sletanje u slučaju helikoptera) sa pozicije malo iznad i ispred presretanog vazduhoplova i obično sa njegove leve strane (ili sa desne strane ako je presretani vazduhoplov helikopter), te nakon potvrde, blagi horizontalni zaokret obično ulevo (ili udesno u slučaju helikoptera)	Presrećem vas. Sledite me.	DANJU ili NOĆU — Mahanje krilima, bljeskanje pozicionim svetlima u nepravilnim razmacima te praćenje presretača.	Razumeo, postupam prema uputstvu.

	<p>prema željenom smeru leta.</p> <p><i>Napomena 1</i> <i>Meteorološki uslovi ili teren mogu usloviti da vazduhoplov presretač zameni pozicije i smer zaokreta, navedene u seriji 1.</i></p> <p><i>Napomena 2</i> <i>Ako presretani vazduhoplov ne može održavati brzinu vazduhoplova presretača, presretač bi trebao izvoditi seriju zaokreta i mahati krilima pored presretanog vazduhoplova</i></p>			
2	<p>DANJU ili NOĆU — Nagla promena smera od 90o ili više uz istovremeno penjanje bez preletanja smera leta presretanog vazduhoplova.</p>	<p>Smete nastaviti let.</p>	<p>DANJU ili NOĆU — Mahanje krilima.</p>	<p>Razumeo, postupam prema uputstvu.</p>

3	DANJU ili NOĆU — Izvlačenje podvozja (ako je ugrađeno) i paljenje svetala za sletanje, te preletanje uzletno-sletne staze u upotrebi, odnosno ako je presretani vazduhoplov helikopter, preletanje prostora za sletanje helikoptera. U slučaju helikoptera, helikopter presretač izvodi prilaženje za sletanje i počinje lebdeti blizu područja za sletanje.	Sletite na ovaj aerodrom.	DANJU ili NOĆU — Izvlačenje podvozja (ako je ugrađeno), paljenje svetala za sletanje i praćenje vazduhoplova presretača, te ako se, uzletno-sletna staza u upotrebi ili prostor za sletanje helikoptera nakon preletanja smatra prikladnim za sletanje, započeti postupak sletanja.	Razumeo, postupam prema uputstvu.
---	---	---------------------------	--	-----------------------------------

Tabela S11-2

Signali koje odašilje presretani vazduhoplov i odzivi vazduhoplova presretača

Serijske	Signali vazduhoplova PRESRETAČA	Značenje	Odzivi PRESRETANOG vazduhoplova	Značenje
4	DANJU ili NOĆU — Podizanje podvozja (ako je ugrađeno) i bljeskanje svetlima	Aerodrom koji ste odredili nije prikladan.	DANJU ili NOĆU Ako se želi da presretani vazduhoplov sledi vazduhoplov	Razumeo, sledite me. Razumeo, možete nastaviti let.

	<p>za sletanje pri preletu uzletno-sletne staze ili prostora za sletanje helikoptera na visini preko 300 m (1 000 stopa) ali ne preko 600 m (2 000 stopa) (u slučaju helikoptera na visini preko 50 m (170 stopa) ali ne preko 100 m (330 stopa)) iznad nivoa aerodroma, te nastavljanje kruženja iznad uzletno-sletne staze u upotrebi ili prostora za sletanje helikoptera. Ako vazduhoplov ne može bljeskati svetlima za sletanje, mora bljeskati bilo kojim drugim svetlima.</p>		<p>presretač do zamenskog aerodroma, vazduhoplov presretač podiže podvozje (ako je ugrađeno) i upotrebljava signale iz serije 1, propisane za vazduhoplov presretač. Ako se odluči pustiti presretani vazduhoplov, vazduhoplov presretač upotrebljava signale iz serije 2, propisane za vazduhoplov presretač.</p>	
5	<p>DANJU ili NOĆU — Paljenje i gašenje svih raspoloživih svetala u pravilnim razmacima, ali tako da se razlikuju od</p>	<p>Ne mogu postupiti prema uputstvima.</p>	<p>DANJU ili NOĆU — Upotrebi signale iz serije 2, propisane za vazduhoplov presretač.</p>	<p>Razumeo.</p>

	bljeskajućih svetala.			
6	DANJU ili NOĆU — Bljeskanje svim raspoloživim svetlima u nepravilnim razmacima.	U nevolji sam.	DANJU ili NOĆU — upotrebi signale iz serije 2, propisane za vazduhoplov presretač.	Razumeo.

(c) Ako je bilo koje uputstvo, koje je primljeno radiokomunikacijom iz bilo kojeg izvora, u suprotnosti sa uputstvima koje vizualnim signalima daje vazduhoplov presretač, presretani vazduhoplov mora odmah zatražiti pojašnjenje, a u međuvremenu nastaviti postupati prema vizualnim uputstvima vazduhoplova presretača.

(d) Ako je bilo koje uputstvo, koje je primljeno radiokomunikacijom iz bilo kojeg izvora, u suprotnosti sa uputstvima koje radiokomunikacijom daje vazduhoplov presretač, presretani vazduhoplov mora odmah zatražiti pojašnjenje, a u međuvremenu nastaviti postupati prema radijskim uputstvima vazduhoplova presretača.

(e) Ako je tokom presretanja uspostavljena radioveza, ali ne postoji mogućnost komunikacije na zajedničkom jeziku, treba pokušati proslediti uputstva, potvrdu uputstva i bitne informacije upotrebom izraza i izgovora navedenih u tabeli S11-3, tako da se svaki izraz emituje dva puta:

Tabela S11-3 Izrazi koje koristi vazduhoplov PRESRETAČ

Izrazi koje koristi vazduhoplov PRESRETAČ			Izrazi koje koristi PRESRETANI vazduhoplov		
Izraz	Izgovor (1)	Značenje	Izraz	Izgovor (1)	Značenje
CALL SIGN	KOL SA-IN	Koji je vaš pozivni znak?	CALL SIGN (call sign) (2)	KOL SA-IN (pozivni znak)	Moj pozivni znak (pozivni znak)
FOLLOW	FOL-LO	Sledite me	WILCO	VILL-KO	Razumeo, postupam prema uputstvima
DESCEND	DEE-SEND	Počnite snižavanje za sletanje			

			CAN NOT	KANN NOTT	Ne mogu postupiti prema uputstvima
YOU LAND	YOU LAAND	Sletite na ovaj aerodrom	REPEAT	REE-PEET	Ponovite uputstvo
			AM LOST	AM LOSST	Pozicija nepoznata
PROCEED	PRO-SEED	Možete nastaviti let			
			MAYDAY	MAYDAY	U nevolji sam
			HIJACK (3)	HI-JACK	Otet sam
			LAND (ime mesta)	LAAND (ime mesta)	Tražim sletanje (ime mesta)
			DESCEND	DEE-SEND	Tražim snižavanje
<p>(1) U drugoj koloni su naglašeni slogovi koje treba naglasiti.</p> <p>(2) Pozivni znak koji se zahteva je znak koji se upotrebljava u radiotelefonskim komunikacijama sa jedinicama za usluge vazdušnog saobraćaja i odgovara identifikaciji vazduhoplova u planu leta.</p> <p>(3) Zbog okolnosti, možda nije uvek dopušteno niti poželjno upotrebljavati izraz „HIJACK”..</p>					

(f) Čim jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja sazna da je vazduhoplov presretan u njenom području odgovornosti, ona u skladu sa okolnostima mora preduzeti sledeće mere:

- (1) pokušati uspostaviti dvosmernu komunikaciju sa presretanim vazduhoplovom svim raspoloživim sredstvima, uključujući radiofrekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz, ako ta komunikacija već nije uspostavljena;
- (2) o presretanju obavestiti pilota presretanog vazduhoplova;
- (3) uspostaviti vezu sa jedinicom kontrole presretanja održavajući dvosmernu komunikaciju sa vazduhoplovom presretačem i dostaviti raspoložive informacije o vazduhoplovu;

- (4) prema potrebi prenositi poruke između vazduhoplova presretača ili jedinice kontrole presretanja i presretanog vazduhoplova;
- (5) u uskoj saradnji sa jedinicom kontrole presretanja, preduzeti sve potrebne mere da se garantuje sigurnost presretanog vazduhoplova;
- (6) obavestiti jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja koje pružaju usluge u susednim područjima letnih informacija, ako izgleda da je vazduhoplov zalutao iz tih susednih područja letnih informacija.
- (g) Čim jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja sazna da je vazduhoplov presretan izvan njenog područja odgovornosti, ona u skladu sa okolnostima mora preduzeti sledeće mjere:
 - (1) obavestiti jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja koja pruža usluge u vazdušnom prostoru u kojem se odvija presretanje, i pritom joj osigurati raspoložive informacije koje će pomoći u identifikovanju vazduhoplova, te zahtevati od nje da preduzme mere u skladu sa tačkom (f);
 - (2) prenositi poruke između presretanog vazduhoplova i odgovarajuće jedinice za usluge vazdušnog saobraćaja, jedinice kontrole presretanja ili vazduhoplova presretača.

ODELJAK 12

Usluge povezane sa meteorologijom – Posmatranja iz vazduhoplova i izveštaji glasovnom komunikacijom

SERA.12001 Vrste posmatranja iz vazduhoplova

(a) U svim fazama leta obavljaju se sledeća posmatranja iz vazduhoplova:

- (1) posebna posmatranja iz vazduhoplova; i
- (2) ostala nerutinska posmatranja iz vazduhoplova.

SERA.12005 Posebna posmatranja iz vazduhoplova

(a) Svi vazduhoplovi obavljaju posebna posmatranja i o njima izveštavaju uvek kada uoče ili naiđu na sledeće uslove:

- (1) umerena ili jaka turbulencija; ili
- (2) umereno ili jako zaleđivanje; ili
- (3) jaki planinski talas; ili
- (4) grmljavinske oluje bez grada, tmurne, unutar oblaka, rasprostranjene ili u olujnim pojasevima; ili
- (5) grmljavinske oluje sa gradom, tmurne, unutar oblaka, rasprostranjene ili u olujnim pojasevima; ili
- (6) jaki olujni vetar sa prašinom ili jaka peščana oluja; ili
- (7) oblak vulkanskog pepela; ili
- (8) vulkanska aktivnost pre erupcije ili vulkanska erupcija.

(b) Nadležna tela prema potrebi propisuju druge uslove, o kojima svi vazduhoplovi moraju izveštavati kada na njih naiđu ili kad ih uoče.

(c) Letačke posade sastavljaju izveštaje pomoću obrazaca na osnovu obrasca modela AIREP SPECIAL kako je utvrđeno u tački A Dodatka 5. Ovi izveštaji moraju biti u skladu sa detaljnim uputstvima za izveštavanje, kako je utvrđeno u tački 2. Dodatka 5.

(1) Letačke posade moraju upotrebljavati ta detaljna uputstva, uključujući formate poruka i frazeologije iz Dodatka 5., kada šalju izveštaje iz vazduha, a jedinice ATS upotrebljavaju ih kada takve izveštaje prosleđuju.

(2) Posebni izveštaji iz vazduha koja uključuju opažanja o vulkanskoj aktivnosti moraju se zabeležiti na obrascu posebnog izveštaja iz vazduha o vulkanskoj aktivnosti. Obrasci koji se zasnivaju na predlošku obrasca za posebne izveštaje iz vazduha o vulkanskoj aktivnosti utvrđena u tački B Dodatka 5. moraju se osigurati letačkim posadama koje lete na rutama koje mogu biti zahvaćene oblacima vulkanskog pepela.

SERA.12010 Ostala nerutinska posmatranja iz vazduhoplova

Kada vazduhoplov naiđe na druge meteorološke uslove koji nisu navedeni u tački SERA.12005 (a), npr. smicanje vetra, a koji po mišljenju kapetana vazduhoplova mogu uticati na sigurnost ili znatno smanjiti efikasnost drugih operacija vazduhoplova, kapetan o tome obaveštava odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja što je pre moguće.

SERA.12015 Izveštavanje o posmatranjima iz vazduhoplova glasovnom komunikacijom

(a) Izveštavanje o posmatranjima iz vazduhoplova obavlja se tokom leta za vreme posmatranja ili što pre nakon posmatranja.

(b) Izveštavanje o posmatranjima iz vazduhoplova obavlja se u obliku izveštaja iz vazduha, u skladu sa tehničkim specifikacijama u Dodatku 5.

SERA.12020 Razmena izveštaja iz vazduha

(a) Jedinice ATS emituju što je pre moguće posebne i nerutinske izveštaje iz vazduha:

(1) drugim zainteresovanim vazduhoplovima;

(2) pripadajućoj Službi meteorološkog bdenja (MWO) u skladu sa tačkom 3. Dodatka 5; i

(3) drugim zainteresovanim jedinicama ATS.

(b) Emitovanje poruka vazduhoplovima ponavlja se na određenoj frekvenciji i nastavlja se u vremenskom periodu koje određuje dotična jedinica ATS.

ODELJAK 13
SSR Transponder

SERA.13001 Rad SSR transpondera

(a) Kada vazduhoplov nosi funkcionalan SSR transponder, pilot se njime mora koristiti celo vreme leta bez obzira na to nalazi li se vazduhoplov unutar ili izvan vazdušnog prostora u kojem se SSR upotrebljava za potrebe ATS-a.

(b) Piloti ne smeju upotrebljavati mogućnost IDENT osim ako to ne zahteva ATS.

(c) Osim ako je reč o letu u vazdušnom prostoru za koji je nadležno telo utvrdilo obaveznu upotrebu transpondera, vazduhoplov bez dovoljne zalihe električne energije izuzima se od zahteva za neprestanom upotrebom transpondera.

SERA.13005 Postavka koda za mod A SSR transpondera

(a) Kako bi upozorio da se nalazi u posebnoj izvanrednoj situaciji, pilot vazduhoplova opremljenog SSR-om mora:

(1) postaviti kod 7700 kako bi upozorio na postojanje opasnosti, osim ako je ATC prethodno uputio pilota da se koristi transponderom na posebnom kodu. U potonjem slučaju pilot može svejedno odabrati kod 7700 uvek kada ima razloga da smatra da bi to bila najbolja mera;

(2) postaviti kod 7600 kako bi upozorio da postoji otkaz radio veze;

(3) pokušati postaviti kod 7500 kako bi upozorio na nezakonito ometanje. Ako okolnosti tako nalažu, umesto toga treba odabrati kod 7700.

(b) Osim u slučajevima opisanim pod (a), pilot mora:

(1) postaviti kodove prema uputstvu jedinice ATS; ili

(2) ako nema uputstva ATS-a o postavci koda, postaviti kod 2000 ili drugi kod kako je propisalo nadležno telo; ili

(3) kada ne prima usluge u vazdušnom saobraćaju, postaviti kod 7000 kako bi poboljšao otkrivanje odgovarajuće opremljenog vazduhoplova, osim ako je nadležno telo propisalo drukčije.

(c) Kada se opazi da se kod na prikazu situacije razlikuje od onoga koji je dodeljen vazduhoplovu::

(1) od pilota se mora zahtevati da potvrdi odabrani kod i, ako situacija tako nalaže, ponovno postavi ispravan kod; i
(2) ako se dodeljeni i prikazani kod i dalje ne poklapaju, od pilota se može zahtevati da prekine rad transpondera tog vazduhoplova. U skladu sa time se obaveštavaju sledeća kontrolna pozicija i sve druge pogođene jedinice koje u pružanju ATS-a upotrebljavaju SSR i/ili multilateraciju (MLAT).

SERA.13010 Informacije izvedene iz barometarske visine

(a) Kada je vazduhoplov opremljen funkcionalnom opremom sa modom C, pilot mora neprestano upotrebljavati taj mod, osim ako mu ATC naloži drugačije.

(b) Osim ako je nadležno telo propisalo drukčije, svaka odgovarajuće opremljena jedinica ATC mora proveravati informacije o nivou izvedene iz barometarske visine koja se prikazuje kontroloru najmanje jednom pri početnom kontaktu sa dotičnim vazduhoplovom ili, ako to nije izvedivo, što pre nakon toga.

SERA.13015 Podešavanje identifikacije vazduhoplova za mod S SSR transpondera

(a) Vazduhoplov opremljen modom S sa funkcijom identifikacije vazduhoplova mora poslati identifikaciju tog vazduhoplova kako je utvrđeno u stavu 7. u planu leta ICAO-a ili, ako nije dostavljen nikakav plan leta, registraciju tog vazduhoplova.

(b) Uvek kada se na prikazu situacije opazi da je identifikacija vazduhoplova koju šalje vazduhoplov opremljen modom S različita od one koja se od tog vazduhoplova očekivala, od pilota se mora zahtevati da potvrdi i, ako je potrebno, ponovo unese ispravnu identifikaciju vazduhoplova.

(c) Ako se, nakon pilotove potvrde da je identifikacija vazduhoplova u identifikacionoj funkciji moda S tačna, to nepodudaranje nastavi, kontrolor mora preduzeti sledeće mere:

(1) obaveštava pilota o nastavku nepodudaranja;

(2) kada je to moguće, ispravlja oznaku koja prikazuje identifikaciju vazduhoplova na prikazu situacije; i

(3) obaveštava sledeću kontrolnu poziciju i sve ostale relevantne jedinice koje za potrebe identifikacije upotrebljavaju mod S da je identifikacija vazduhoplova koju taj vazduhoplov šalje pogrešna.

SERA.13020 Kvar SSR transpondera kada je opremljenost funkcionalnim transponderom obavezna

(a) U slučaju kvara transpondera nakon poletanja jedinice ATC mora pokušati osigurati nastavak leta do aerodroma odredišta u skladu sa planom leta. Od pilota se, međutim, može očekivati da poštuju posebna ograničenja.

(b) Ako se transponder pokvario i ne može se pre poletanja ponovno pokrenuti, piloti moraju:

(1) obavestiti ATS što pre, najbolje pre dostavljanja plana leta;

(2) uneti u stavu 10. obrasca plana leta ICAO-a u polje SSR znak ‚N’ za potpunu nefunkcionalnost transpondera ili, u slučaju delimičnog kvara transpondera, unose znak koji odgovara preostaloj funkcionalnosti transpondera; i

(3) poštovati sve objavljene postupke za zahtevanje izuzeća od zahteva za opremljenošću funkcionalnim SSR transponderom.

ODELJAK 14

Postupci glasovne komunikacije

SERA.14001 Uopšteno

Standardizovana frazeologija mora se upotrebljavati u svim situacijama za koje je utvrđena. Glasovni se jezik mora upotrebljavati samo kada standardizovana frazeologija ne može poslužiti za prenos planirane poruke.

SERA.14005 Kategorije poruka

(a) Kategorije poruka kojima se koristi pokretna usluga vazduhoplova i prednost pri uspostavljanju komunikacija i prenosu poruka mora biti u skladu sa tabelom S14-1.

Tabela S14-1 Kategorija poruke i radiotelefonski signal redosleda prednosti

Kategorija poruke i radiotelefonski signal redosleda prednosti	Radiotelefonski signal
(a) Pozivi u nevolji, poruke o nevolji i saobraćaj u nevolji	MAYDAY
(b) Poruke hitnosti, uključujući poruke kojima prethodi signal medicinskog prevoza	PAN PAN ili PAN PAN MEDICAL
(c) Komunikacije koje se odnose na radiogonometrijski sistem	—
(d) Poruke o sigurnosti leta	—
(e) Meteorološke poruke	—
(f) Letačko-operativne poruke	—

(b) Porukama o nevolji i saobraćajem u nevolji mora se upravljati u skladu sa odredbama iz tačke SERA.14095.

(c) Porukama hitnosti i saobraćajem u hitnosti, uključujući i poruke kojima prethodi signal medicinskog prevoza, mora se upravljati u skladu sa odredbama iz tačke SERA.14095.

SERA.14010 Poruke o sigurnosti leta

Poruke o sigurnosti leta moraju obuhvatati:

- (a) poruke o kretanju i kontroli;
- (b) poruke koje potiču od operatora vazduhoplova ili vazduhoplova, a od neposredne su važnosti za vazduhoplov u letu;
- (c) meteorološko obaveštenje od neposredne važnosti za vazduhoplov u letu ili koji se sprema da uzleti (direktno prenesena ili za emitovanje);
- (d) druge poruke koje su važne za vazduhoplov u letu ili koji se sprema da uzleti .

SERA.14015 Jezik kojim se treba služiti u komunikaciji vazduh-zemlja

- (a) Radiotelefonske komunikacije vazduh-zemlja moraju se voditi na engleskom jeziku ili na jeziku koji se uobičajeno upotrebljava u stanicama na zemlji.
- (b) Engleski jezik mora biti dostupan, na zahtev bilo kojeg vazduhoplova, u svim stanicama na zemlji koje pružaju usluge određenim aerodromima i rutama kojima se služe međunarodni vazdušni prevoz. Osim ako je nadležno telo drukčije propisalo za posebne slučajeve, u komunikacijama jedinice ATS i vazduhoplova na aerodromima sa više od 50 000 međunarodnih IFR kretanja godišnje mora se upotrebljavati engleski jezik.
- (c) Podatak o jezicima dostupnim u određenoj stanici na zemlji mora biti deo zbornika vazduhoplovnih informacija i drugih objavljenih vazduhoplovnih informacija koje se odnose na te stanice na zemlji.

SERA.14020 Izgovor reči u radiotelefoniji

Kada se vlastita imena, skraćenice usluga i reči za koje postoji sumnja oko toga kako se izgovaraju u radiotelefoniji, mora se upotrebljavati abeceda iz tabele S14-2.

Tabela S14-2

Abeceda za izgovor u radiotelefoniji

Slovo	Reč	Približan izgovor (prikazan latinicom)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE <i>ili</i> SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM <i>ili</i> OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY

Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

U približnom prikazu latinicom naglašeni su podvučeni slogovi.

SERA.14025 Načela prema kojima se vodi identifikacija ruta ATS koje nisu standardne odlazne i dolazne rute

(a) Upotreba oznaka ruta ATS u komunikacijama

(1) U govornim komunikacijama osnovno se slovo oznake mora izgovarati u skladu sa abecedom za izgovor kako je definisano u tabeli S14-2.

(2) Kada se upotrebljavaju prefiksi K, U ili S, oni se u govornoj komunikaciji moraju izgovarati kako sledi:

(i) K — KOPTER

(ii) U — UPPER

(iii) S — SUPERSONIC

(b) Reč ‚kopter‘ mora se izgovarati kao u reči ‚helikopter‘, a reči ‚upper‘ i ‚supersonic‘ kao u engleskom jeziku.

SERA.14026 Značajne tačke

Za upućivanja prema značajnim tačkama u govornim komunikacijama obično se mora upotrebljavati zemljopisni naziv ako je značajna tačka označena lokacijom radionavigacijskih sredstava ili jedinstveno ‚kodno ime‘ koje se sastoji od pet slova i može se izgovoriti ako je reč o značajnim tačkama koje nisu označene lokacijom radionavigacijskih sredstava. Ako se ne upotrebljava zemljopisni naziv lokacije radionavigacijskih sredstava, isto se mora zameniti se kodiranom oznakom koja se, u govornim komunikacijama, mora izgovarati u skladu sa abecedom za izgovor.

SERA.14030 Upotreba oznaka za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute

U govornim komunikacijama oznake za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute moraju se upotrebljavati na govornom jeziku.

SERA.14035 Prenos brojeva u radiotelefoniji

(a) Prenos brojeva

(1) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu pozivnog znaka vazduhoplova, smeru leta, uzletno-sletne staze, smeru i brzine vetra moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno.

(i) Nivoi leta moraju se prenositi izgovaranjem svakog broja posebno, osim u slučaju nivoa leta u stotinama.

(ii) Postavke visinomera moraju se prenositi izgovaranjem svakog broja posebno, osim u slučaju postavke od 1 000 hPa, koja se prenosi kao „ONE THOUSAND“ (hiljada).

(iii) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu kodova transpondera moraju se prenositi izgovaranjem svakog broja posebno osim što se, ako kodovi transpondera sadržavaju samo cele hiljade, te informacije prenose izgovaranjem cifre broja hiljada nakon koje se izgovara reč „THOUSAND“ (hiljada).

(2) Svi se brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u tački (a) 1, moraju se prenositi izgovaranjem svakog broja posebno, osim što se svi brojevi koji sadrže cele stotine i cele hiljade prenose izgovaranjem svake cifre u broju stotina ili hiljada nakon čega sledi reč ‚HUNDRED‘ (sto), odnosno ‚THOUSAND‘. Kombinacija hiljada i celih stotina mora se prenositi izgovaranjem svake cifre u broju hiljada nakon čega sledi reč ‚THOUSAND‘, a zatim broja stotina nakon kojeg sledi reč ‚HUNDRED‘.

(3) Kada postoji potreba za razjašnjenjem broja prenesenog u celim hiljadama i/ili stotinama, taj se broj mora prenositi izgovaranjem svakog broja posebno.

(4) Kada se informacije o relativnom smeru prema nekom objektu ili saobraćaju u koliziji daju u obliku brojki na satu sa 12 odeljaka, ta se informacija moraju davati izgovaranjem tih brojki u obliku ‚TEN O'CLOCK‘ (10 sati) ili ‚ELEVEN O'CLOCK‘ (11 sati).

(5) Brojevi sa decimalnom tačkom moraju se prenositi kako je propisano u tački (a) 1, pri čemu se decimalna tačka u odgovarajućem nizu označava rečju ,DECIMAL' (tačka).

(6) Za identifikaciju kanala prenosa u radiotelefonskim komunikacijama u visokofrekvencijskom pojasu (VHF) moraju se upotrebljavati svih šest cifara brojčane oznake, osim ako su peti i šesti broj nule, tada se upotrebljavaju samo prve četiri cifre.

SERA.14040 Izgovaranje brojeva

Ako se za komuniciranje upotrebljava engleski jezik, brojevi se moraju prenositi upotrebom izgovora iz tabele S14-3:

Tabela S14-3

Broj ili element broja	Izgovor
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimalna tačka	DAY-SEE-MAL
Sto	HUN-dred
Hiljada	TOU-SAND

SERA.14045 Tehnika prenosa

(a) Prenosi se moraju sprovesti sažeto normalnim razgovornim tonom..

(b) Sledeće se reči i fraze moraju upotrebljavati prema potrebi u radiotelefonskim komunikacijama i moraju imati značenja iz tabele S14-4:

Tabela S14-4 Izraz

Izraz	Značenje
ACKNOWLEDGE	„Potvrdite da ste primili i razumeli ovu poruku.“.
AFFIRM	„Da“.

APPROVED	,Dozvola za traženi postupak odobrena.'
BREAK	,Ovime označavam razdvajanje delova poruke.'
BREAK BREAK	„Ovime naglašavam odvajanje poruka prosleđenih različitim vazduhoplovima u vrlo gustom saobraćaju“
CANCEL	,Poništite prethodno dodeljeno odobrenje.'
CHECK	,Proverite sistem ili postupak.'
CLEARED	,Odobreno nastaviti prema utvrđenim uslovima.'
CONFIRM	,Tražim potvrdu: (<i>odobrenja, uputstva, radnje, informacije</i>)'
CONTACT	,Uspostavite radiokomunikaciju sa...'
CORRECT	“Tačno.”
CORRECTION	,Učinjena je greška u ovom prenosu (ili naznačenoj poruci). Ispravna verzija je ...'
DISREGARD	,Zanemarite.'
HOW DO YOU READ	Kakva je čujnost mog prenosa?' (videti tačku SERA.14070 (c))
I SAY AGAIN	,Ponavljam radi bolje razumljivosti ili naglašavanja.'
MAINTAIN	,Nastavite u skladu sa navedenim uslovima ili u doslovnom smislu.
MONITOR	,Slušajte/pratite na (frekvenciji).'
NEGATIVE	,Ne' ili ,Nemate dopuštenje' ili ,To nije tačno' ili ,Nisam u stanju'.
OVER	,Ovaj prenos je završen i očekujem vaš odgovor.'
OUT	,Izmena prenosa je završena i ne očekujem odgovor.'
READ BACK	,Doslovno ponovite celu ili određeni deo primljene poruke.'
RECLEARED	,Izmenjeno je vaše poslednje odobrenje i ovo novo ukida prethodno ili jedan njegov deo.'

REPORT	„Javite traženu informaciju ...”
REQUEST	„Zahtevam ...” ili „Molim dopuštenje ...”
ROGER	Primio sam u potpunosti vaš poslednji prenos.’
SAY AGAIN	„Ponovite celi ili sledeći deo svog poslednjeg prenosa.’
SPEAK SLOWER	„Smanjite brzinu govora.’
STANDBY	„Čekajte, pozvaću vas.“
UNABLE	„Ne mogu postupiti prema vašem zahtevu, uputstvu ili odobrenju.’
WILCO	(<i>Skraćenica za ,will comply’ (udovoljiću)</i>) „Razumem vašu poruku i postupiću u skladu sa njom.’
WORDS TWICE	<i>Kao zahtev:</i> „Komunikacija je otežana. Molim dvaput recite svaku reč ili grupu reči.’ (b) <i>Kao informacija:</i> „S obzirom na to da je komunikacija otežana svaka reč ili grupa reči u ovoj poruci biće izrežena dvaput.’

SERA.14050 Pozivni znakovi radiostanica vazduhoplova

(a) Potpuni pozivni znakovi:

Pozivni znakovi radiostanica vazduhoplova pripadaju jednom od sledećih tipova:

- (1) Tip (a) — znakovi koji odgovaraju registracionoj oznaci vazduhoplova; ili
- (2) Tip (b) — radiotelefonska oznaka operatora vazduhoplova iza koje slede četiri poslednja znaka iz registracione oznake vazduhoplova;
- (3) Tip (c) — radiotelefonska oznaka operatora vazduhoplova iza koje sledi oznaka leta.

(b) Skraćeni pozivni znakovi:

Pozivni znakovi radiostanica vazduhoplova prikazani u tački (a), osim tipa c), mogu se skratiti u okolnostima propisanim u tački SERA.14055 (c). Skraćeni pozivni znakovi moraju biti u sledećem obliku:

- (1) Tip (a) — prvi znak iz registracije i najmanje dva poslednja znaka pozivnog znaka;
- (2) Tip(b) — radiotelefonska oznaka operatora vazduhoplova iza koje slede najmanje dva poslednja znaka pozivnog znaka;
- (3) Tip (c) — nema skraćenog oblika.

SERA.14055 Postupci u radiotelefoniji

(a) Vazduhoplov tokom leta ne sme menjati tip pozivnog znaka svoje radiostanice, osim privremeno prema uputstvu jedinice ATC izdatoj radi sigurnosti. Osim radi sigurnosti, vazduhoplovu se tokom uzletanja, poslednjeg dela završnog prilaženja i rulanja pri sletanju ne sme upućivati nikakav prenos.

(b) Uspostavljanje radiotelefonskih komunikacija

(1) Uvek kada se radiotelefonska komunikacija uspostavlja mora se upotrebljavati potpuni pozivni znak. Kada se uspostavlja komunikacija, vazduhoplov mora početi svoj poziv oznakom pozivane stanice iza koje sledi oznaka stanice koja poziva.

(2) U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak stanice koja poziva, za kojim sledi pozivni znak stanice koja odgovara, što se mora smatrati pozivom stanice koja poziva za nastavak prenosa. Kad je reč o komunikacionim prenosima unutar jedne jedinice ATS, pozivni znak jedinice ATS može se izostaviti ako to odobri nadležno telo.

(3) Komuniciranje mora početi pozivom i odgovorom kada se želi uspostaviti kontakt, ali ako je sigurno da će pozvana stanica poziv primiti, stanica koja poziva može poruku poslati i ne čekajući odgovor pozivane stanice.

(c) Daljnje radiotelefonske komunikacije

(1) Skraćeni radiotelefonski pozivni znakovi, kako je propisano u tački SERA.14050 (b), moraju se upotrebljavati samo nakon što je komunikacija uspešno uspostavljena i pod uslovom da se ne unosi zabuna. Vazduhoplov mora upotrebljavati svoj skraćeni pozivni znak samo nakon što mu se na taj način obratila dotična vazduhoplovna stanica.

(2) Kada se izdaju i ponavljaju odobrenja ATC, kontrolori i piloti uvek moraju dodavati pozivni znak vazduhoplova na koji se to odobrenje primenjuje. U ostalim se slučajevima kontinuirana dvosmerna komunikacija nakon uspostavljanja kontakta mora dopustiti bez daljnje identifikacije ili poziva sve do završetka kontakta.

SERA.14060 Promena frekvencije VHF komunikacija

(a) Odgovarajuća jedinica ATS mora obavestiti vazduhoplov da pređe sa jedne radijske frekvencije na drugu u skladu sa dogovorenim postupcima. Ako takvo obavještenje nema, vazduhoplov mora obavestiti jedinicu ATS pre takve promene.

(b) Ako je ANSP koji je odgovoran za pružanje usluga možda propisao, a nadležno telo odobrilo postupak uspostavljanja i napuštanje VHF frekvencije, vazduhoplov mora poslati informaciju o uspostavljanju ili napuštanju te frekvencije.

SERA.14065 Postupci u radiotelefoniji pri promeni kanala govorne komunikacije vazduh-zemlja

(a) Osim ako je drukčije propisao ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrilo nadležno telo, početni poziv jedinici ATS nakon promene kanala govorne komunikacije vazduh-zemlja mora uključivati sledeće elemente:

(1) oznaku jedinice ATS koju se poziva;

(2) pozivni znak i, za vazduhoplov iz kategorije jake vrtložne turbulencije, reč 'heavy' (teško) ili 'super' ako je nadležno telo taj vazduhoplov tako identifikovalo;

(3) nivo, uključujući prolazne i odobrene nivoe ako se ne zadržava odobreni nivo;

(4) brzinu, ako ju je ATC dodelio; i

(5) dodatne elemente, kako ih zahteva ANSP odgovoran za pružanje usluga i kako ih je odobrilo nadležno telo.

(b) Piloti moraju dati informacije o nivoima zaokružene na najbližih celih 30 m ili 100 stopa visinomera vazduhoplova.

(c) Početni poziv aerodromskom kontrolnom tornju

Vazduhoplovima kojima se pruža aerodromska kontrola početni poziv mora sadržavati:

(1) oznaku jedinice ATS koju se poziva;

(2) pozivni znak i, kod vazduhoplova iz kategorije jake vrtložne turbulencije, reč 'heavy' (teško) ili 'super' ako je nadležno telo taj vazduhoplov tako identifikovalo;

(3) poziciju; i

(4) dodatne elemente, kako ih zahteva ANSP odgovoran za pružanje usluga i kako ih je odobrilo nadležno telo.

SERA.14070 Postupci testa

(a) Oblik testnih prenosa mora imati sledeću strukturu:

(1) identifikacija stanice koja se poziva;

(2) identifikacija stanice koja poziva;

(3) reči 'RADIO CHECK';

(4) frekvencija koja se upotrebljava.

(b) Odgovor na testni prenos mora biti sledeći:

- (1) identifikacija stanice koja zahteva test;
 - (2) identifikacija stanice koja odgovara;
 - (3) informacije koje se odnose na čujnost stanice koja zahteva testni prenos;
- (c) Kada se testovi obave, mora se upotrebljavati sledeća skala čujnosti:

Skala čujnosti

- (1) 1 nerazumljivo/ne čujemo se
- (2) 2 čujemo se povremeno
- (3) 3 čujemo se sa poteškoćama
- (4) 4 čujemo se
- (5) 5 čujemo se savršeno

SERA.14075 Razmena poruka

(a) Poruke moraju biti sažete i nedvosmislene, u njima se, uvek kada je dostupna, upotrebljava standardna frazeologija.

(1) Kada je šalje vazduhoplov, potvrda prijema poruke mora sadržavati pozivni znak tog vazduhoplova.

(2) Kada potvrdu prijema šalje jedinica ATS vazduhoplovu, ona mora sadržavati pozivni znak tog vazduhoplova iza čega, ako se smatra potrebnim, sledi pozivni znak te jedinice ATS.

(b) Kraj razgovora.

Radiotelefonsku komunikaciju mora završiti jedinica ATS prijemna stanica ili vazduhoplov, upotrebljavajući svoj pozivni znak.

(c) Ispravke i ponavljanja

(1) Kada je u prenosu učinjena greška, mora se izgovoriti reč ‚CORRECTION‘, ponavlja se poslednja ispravna grupa ili fraza, a zatim se prenosi ispravna verzija.

(2) Ako se ispravak može najbolje izvršiti ponavljanjem cele poruke, pre drugog prenosa poruke mora se upotrebiti fraza ‚CORRECTION, I SAY AGAIN‘.

(3) Ako prijemna stanica sumnja u ispravnost primljene poruke, mora se zahtevati ponavljanje cele poruke ili njenog dela.

(4) Ako se zahteva ponavljanje cele poruke, moraju se izgovoriti reči ‚SAY AGAIN‘. Ako se zahteva ponavljanje dela poruke, mora se izgovoriti fraza: ‚SAY AGAIN ALL BEFORE‘ i zatim prva reč koja je ispravno primljena ili ‚SAY AGAIN... (reč pre dela koji nije prenesen) TO (do)... (reč nakon dela koji nije prenesen)‘ ili ‚SAY AGAIN ALL AFTER‘ i poslednja ispravno primljena reč.)‘.

(d) Ako se proverom ispravnosti ponavljanja opaze neispravni elementi, na kraju ponavljanja moraju se preneti reči ‚NEGATIVE I SAY AGAIN‘, a nakon toga i ispravna verzija dotičnih elemenata.

SERA.14080 Praćenje komunikacija/vreme rada

(a) Tokom leta vazduhoplov prati komunikacije kako to zahteva nadležno telo i ne prekida nadzor, osim zbog sigurnosnih razloga, a da o tome ne obavesti relevantnu jedinicu ATS.

(1) Vazduhoplov na dugim prekomorskim letovima ili na letovima preko određenih područja nad kojima se zahteva opremljenost odašiljačem signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT), mora neprestano pratiti VHF frekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz, osim u periodima kada vazduhoplov komunicira na drugim kanalima VHF-a ili kada se zbog ograničenja opreme smeštene na vazduhoplovu ili obaveza u pilotskoj kabini ne mogu istovremeno pratiti dva kanala.

(2) Vazduhoplov neprestano prati VHF frekvenciju za slučaj opasnosti od 121,5 MHz u područjima ili na rutama na kojima postoji mogućnost od presretanja vazduhoplova ili drugih rizičnih situacija i takav je zahtev utvrdilo nadležno telo.

(b) Vazduhoplovne stanice neprestano slušaju VHF kanal za hitne slučajeve na 121,5 MHz tokom radnog vremena jedinica na kojima je on instaliran. Kada su dve ili više takvih stanica smeštene zajedno, taj se zahtev ispunjava praćenjem kanala na 121,5 MHz na jednoj od njih.

(c) Kada je neophodno da vazduhoplov ili jedinica ATS iz bilo kojih razloga prekine taj rad, oni, ako je moguće, o tome obaveštavaju druge relevantne stanice i daju im vreme za koje se očekuje da će taj rad biti nastavljen. Kada se rad nastavi, o tome se obaveštavaju ostale relevantne stanice. Kada je prekid rada neophodno produžiti nakon vremena navedenog u prvobitnom obaveštenju, ako je moguće, šalje se ispravljeno vreme nastavka rada tačno ili približno u to vreme.

SERA.14085 Upotreba prenosa u slepo

(a) Kada vazduhoplov ne uspe da uspostavi kontakt na određenom kanalu, na prethodno korišćenom kanalu ili na drugom kanalu koji odgovara toj ruti i ne uspe nikakvim sredstvima koje ima na raspolaganju uspostaviti komunikaciju sa odgovarajućom jedinicom ATS, drugom jedinicom ATS ili drugim vazduhoplovom, taj vazduhoplov šalje poruku dvaput na određenom kanalu (ili kanalima), a pre nje šalje frazu ‚TRANSMITTING BLIND‘ (‚emitujem u slepo‘) i, ako je neophodno, u njoj navodi primaoce kojima je poruka namenjena.

(b) Kada vazduhoplov ne može uspostaviti komunikaciju zbog kvara prijemnika, on šalje izveštaje u predviđena vremena, ili pozicije, na kanalu u upotrebi, a pre njih šalje frazu ‚TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE‘ (‚emitujem u slepo zbog kvara prijemnika‘). Vazduhoplov mora:

(1) poslati željenu poruku i ponavljati je u potpunosti;

(2) navesti vreme sledećeg planiranog prenosa;

(3) kada mu se pruža ATS, poslati informacije o nameri zapovednika vazduhoplova u pogledu nastavka leta.

SERA.14087 Upotreba komunikacione tehnike prosljeđivanja

(a) Kada jedinica ATS ne uspe da uspostavi kontakt sa vazduhoplovom nakon poziva na frekvencijama za koje se smatra da taj vazduhoplov sluša, ona mora:

(1) zahtevati od ostalih jedinica ATS da joj pomognu pozivanjem tog vazduhoplova i, prema potrebi, prosljeđivanjem komunikacionog saobraćaja; i

(2) zahtevati od vazduhoplova na toj ruti da pokuša da uspostavi komunikaciju sa dotičnim vazduhoplovom i, prema potrebi, prosljede komunikacioni saobraćaj.

(b) Odredbe iz tačke (a) moraju se primenjivati:

(1) na zahtev relevantne jedinice ATS;

(2) kada očekivano emitovanje od vazduhoplova nije primljeno toliko dugo da se sumnja na prekid komunikacije.

SERA.14090 Posebni komunikacioni postupci

(a) Kretanje vozila

Frazeologije za kretanje vozila, osim traktora za vuču, na manevarskoj površini moraju biti iste kao one koje se upotrebljavaju za kretanje vazduhoplova, uz izuzetak uputstava za voženje po tlu, u kojem slučaju se u komunikaciji sa vozilima reč ‚PROCEED‘ (‚nastavite put‘) upotrebljava umesto reči ‚TAXI‘ (‚vozite po tlu‘).

(b) Savetodavna usluga u vazдушnom saobraćaju

Savetodavna usluga u vazдушnom saobraćaju ne izdaje ‚odobrenja‘ nego samo ‚savete‘ i ako vazduhoplovu predlaže neki niz radnji, mora upotrebljavati reč ‚advise (savet/savetujemo)‘ ili ‚suggest (predlog/predlažemo)‘.

(c) Ukazivanje na kategoriju jake vrtložne turbulencije

(1) Za vazduhoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije odmah nakon pozivnog znaka tog vazduhoplova u početnom radiotelefonskom kontaktu između takvog vazduhoplova i jedinice ATS mora se navesti reč ‚heavy‘ (‚jaka‘).

(2) Za specifične vazduhoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije, koje je tako odredilo nadležno telo, odmah nakon pozivnog znaka tog vazduhoplova u početnom radiotelefonskom kontaktu između takvog vazduhoplova i jedinice ATS mora se navesti reč ‚super‘ (‚veoma jaka‘).

(d) Postupci u vezi sa odstupanjem zbog vremenskih uslova

Kada pilot počne da komunicira sa ATC-om, brzi odgovor može dobiti ako upotrebi frazu ‚WEATHER DEVIATION REQUIRED‘ (‚molim odstupanje zbog vremenskih uslova‘) kojom javlja želju za prvenstvom na toj frekvenciji i za odgovor ATC-a. Kada je potrebno, pilot mora početi komunikaciju pozivom hitnosti ‚PAN PAN‘ (najbolje izgovoriti triput).

SERA.14095 Postupci radiotelefonske komunikacije u nevolji i hitnosti

(a) Uopšteno

(1) Saobraćaj poruka u nevolji i hitnosti mora obuhvatati sve radiotelefonske poruke koje se odnose na nevolju odnosno hitna stanja. Nevolja i hitna stanja definišu se na sledeći način:

(i) *Nevolja*: stanje preteće velike i/ili neposredne opasnosti i potrebe za neodloživom pomoći.

(ii) *Hitnost*: stanje koje se odnosi na sigurnost vazduhoplova ili drugog vozila, ili nekih osoba na njima ili u vidokrugu, ali ne zahteva hitnu pomoć.

(2) Radiotelefonski signal nevolje ‚MAYDAY‘ i radiotelefonski signal hitnosti ‚PAN PAN‘ moraju se koristiti na početku prve poruke u nevolji odnosno hitnosti. Radiotelefonski signali nevolje i hitnosti moraju se upotrebiti na početku svake sledeće komunikacije u nevolji i hitnosti.

(3) Originator poruka upućenih vazduhoplovu u stanju nevolje ili hitnosti mora ograničiti broj, veličinu i sadržaj takvih poruka na najmanju meru s obzirom na situaciju.

(4) Ako jedinica ATS kojoj se taj vazduhoplov obratio ne potvrdi prijem poruka o nevolji ili hitnosti, druge jedinice ATS moraju pružiti pomoć kako je utvrđeno u tački (b) 2. odnosno (b) 3.

(5) Saobraćaj poruka o nevolji i hitnosti obično se mora odvijati na frekvenciji na kojoj je takav saobraćaj započet sve dok se ne zaključi da će se bolja pomoć pružiti ako se taj saobraćaj prebaci na drugu frekvenciju.

(6) U slučaju poruka o nevolji i hitnosti, uopšteno, prenosi radiotelefonijom moraju se sprovesti polagano i razgovetno, a svaka se reč izgovara jasno kako bi se olakšalo zapisivanje.

(b) Radiotelefonske komunikacije u nevolji

(1) Radnje vazduhoplova u nevolji

Osim što poruci o nevolji prethodi radiotelefonski signal nevolje ‚MAYDAY‘ u skladu sa tačkom (a) 2., pri čemu je najbolje da se izgovori triput, poruka o nevolji koju šalje vazduhoplov koji prijavljuje stanje nevolje mora:

(i) biti na frekvenciji vazduh-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;

(ii) se sastojati se od što više sledećih elemenata izgovorenih razgovetno i, ako je moguće, sledećim redosledom:

(A) naziva jedinice ATS kojoj se obraća (ako vreme i okolnosti to dopuštaju);

(B) identifikacije vazduhoplova;

(C) vrsta stanja nevolje;

(D) namere kapetana vazduhoplova ;

(E) trenutne pozicije, nivoa i smera.

- (2) Radnje jedinice ATS kojoj se vazduhoplov obratio ili prve jedinice ATS koja je potvrdila prijem poruke o nevolji
Jedinica ATS kojoj se obratio vazduhoplov u nevolji ili prva jedinica ATS koja je potvrdila prijem poruke o nevolji mora:
- (i) odmah potvrditi prijem poruke o nevolji;
 - (ii) preuzeti kontrolu nad komunikacijama ili posebno i jasno preneti tu odgovornost i obavestiti vazduhoplov ako je prenese; i
 - (iii) odmah preduzeti mere za osiguranje dostupnosti svih potrebnih informacija što je pre moguće prema:
 - (A) relevantnoj jedinici ATS;
 - (B) relevantnom operatoru vazduhoplova ili njegovom predstavniku, u skladu sa prethodnim sporazumima;
 - (iv) upozoriti ostale jedinice ATS, prema potrebi, kako bi se sprečilo prebacivanje saobraćaja na frekvenciju komunikacije u nevolji.
- (3) Nametanje radiotišine
- (i) Vazduhoplovu u nevolji ili jedinici ATS koja kontroliše saobraćaj u nevolji mora biti dopušteno nametanje radiotišine, bilo svim stanicama pokretne usluge u dotičnom području ili bilo kojoj stanici koja ometa saobraćaj u nevolji. U zavisnosti od okolnosti, ta se uputstva moraju poslati ,svim stanicama' ili samo jednoj stanici. U oba slučaja mora se upotrebiti fraza:
 - (A) 'STOP TRANSMITTING' (,prekinite emitovanje');
 - (B) radiotelefonski signal u nevolji 'MAYDAY'.
 - (ii) Upotreba signala iz tačke (b) 3. i. mora biti rezervisana za vazduhoplov u nevolji i za jedinicu ATS koja kontroliše saobraćaj u nevolji.
- (4) Radnje svih ostalih jedinica ATS/vazduhoplova
- (i) Komuniciranje u nevolji ima apsolutnu prednost pred svim ostalim porukama, a jedinice ATS/vazduhoplovi što znaju za njega ne smeju emitovati na dotičnoj frekvenciji osim:
 - (A) ako se stanje nevolje poništi ili ako završi komunikacioni saobraćaj u nevolji;
 - (B) ako se sav komunikacioni saobraćaj u nevolji prebaci na druge frekvencije;
 - (C) kada to odobri jedinica ATS koja kontroliše komunikacije;
 - (D) ako i sami pružaju pomoć.
 - (ii) Svaka jedinica ATS/vazduhoplov koji znaju za komunikacioni saobraćaj u nevolji, a ne mogu sami pomoći vazduhoplovu u nevolji, moraju nastaviti slušati takav saobraćaj sve dok ne postane jasno da je pomoć pružena.
- (5) Završetak komunikacija u nevolji i radiotišine
- (i) Kada vazduhoplov više nije u nevolji, on mora emitovati poruku kojom se poništava stanje nevolje.
 - (ii) Kada jedinica ATS koja je kontrolisala komunikaciju u nevolji sazna da je stanje nevolje završeno, ona odmah mora preduzeti mere kako bi osigurala da ta informacija što je pre moguće postane dostupna:
 - (A) relevantnim jedinicama ATS;
 - (B) dotičnom operatoru vazduhoplova ili njegovom predstavniku, u skladu sa prethodnim sporazumima.
 - (iii) Komunikacija u nevolji i stanje radiotišine mora se završiti prenosom poruke sa frazom ,DISTRESS TRAFFIC ENDED' (saobraćaj u nevolji završen) na frekvenciji ili frekvencijama u upotrebi za taj saobraćaj u nevolji. Tu poruku mora poslati samo jedinica ATS koja kontroliše te komunikacije kada je, nakon prijema poruke propisane u tački (b) 5. i., za to ovlastio nadležno telo.
- (c) Radiotelefonske komunikacije u hitnosti
- (1) Radnje vazduhoplova koji prijavi stanje hitnosti, osim kako je navedeno u tački (c) 4.

Osim što poruci o hitnosti prethodi radiotelefonski signal hitnosti ,PAN PAN' u skladu sa tačkom (a) 2., pri čemu je najbolje da se izgovori triput, a svaka se reč iz grupe izgovara kao francuska reč ,panne', poruka o hitnosti koju šalje vazduhoplov koji prijavljuje stanje hitnosti mora:

- (i) biti poslana na frekvenciji vazduh-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;
- (ii) sastojati se od onoliko sledećih elemenata koliko je potrebno, izgovorenih razgovetno i, ako je moguće, sledećim redosledom:
 - (A) naziva jedinice ATS kojoj se obraća;
 - (B) identifikacije vazduhoplova;
 - (C) vrste stanja hitnosti;
 - (D) namere kapetana vazduhoplova;
 - (E) trenutne pozicije, nivoa i smeru;
 - (F) svih drugih korisnih informacija.

(2) Radnje jedinice ATS kojoj se vazduhoplov obratio ili prve jedinice ATS koja je potvrdila prijem poruke o hitnosti

Jedinica ATS kojoj se obratio vazduhoplov koji prijavljuje stanje hitnosti ili prva jedinica ATS koja je potvrdila prijem poruke o hitnosti mora:

- (i) potvrditi prijem poruke o hitnosti;
- (ii) odmah preduzeti mere za osiguravanje da sve potrebne informacije postanu dostupne što je pre moguće:
 - (A) relevantnoj jedinici ATS;
 - (B) relevantnom operatoru vazduhoplova ili njegovom predstavniku, u skladu sa prethodno sklopljenim sporazumima;
 - (iii) ako je potrebno, preuzeti kontrolu komunikacija.

(3) Radnje svih ostalih jedinica ATS/vazduhoplova

Komunikacije u hitnosti imaju prednost pred svim drugim komunikacijama osim onih u nevolji i sve jedinice ATS/vazduhoplovi moraju se pobrinuti da ne ometaju prenos komunikacionog saobraćaja u hitnosti.

(4) Radnje vazduhoplova koji služi za medicinski prevoz

- (i) Upotrebom signala opisanog u tački (c) 4. ii. mora se upozoriti na to da se poruka koja sledi odnosi na zaštićeni medicinski prevoz u skladu sa Ženevskim konvencijama iz 1949. i dodatnim protokolima.
- (ii) Radi potreba najave i identifikacije vazduhoplova koji služi za medicinski prevoz, nakon emitovanja radiotelefonskog signala hitnosti ,PAN PAN', za koji je najbolje da se izgovori triput, a svaka se reč iz grupe izgovara kao francuska reč ,panne', mora slediti radiotelefonski signal za sanitetski prevoz ,MAY-DEE-CAL' (,ME-DI-KAL'), koji se izgovara kao u francuskom jeziku ,médical'. Upotrebom prethodno opisanih signala upozorava se na to da se poruka koja sledi odnosi na zaštićeni medicinski prevoz.

Porukom se moraju preneti sledeći podaci:

- (A) pozivni znak ili neki drugi priznati element za identifikaciju medicinskih prevoza;
- (B) pozicija medicinskih prevoza;
- (C) broj i vrsta medicinskih prevoza;
- (D) predviđena ruta;
- (E) predviđeno vreme na ruti i vreme odlaska i dolaska, prema potrebi; i
- (F) sve ostale informacije kao što su visina leta, radijske frekvencije koje se prate, jezici koji se upotrebljavaju i modovi i kodovi sekundarnog nadzornog radara.

(5) Radnje jedinica ATS kojima se vazduhoplov obratio ili drugih stanica koje prime poruku o medicinskom prevozu Odredbe tačaka (c) 2. i (c) 3. moraju se primenjivati prema potrebi na jedinice ATS koje prime poruku o medicinskom prevozu.”;

Dodatak 1

Signali

1. SIGNALI NEVOLJE I HITNOSTI

1.1. Uopšteno

1.1.1. Nezavisno od odredbi u tačkama 1.2. i 1.3., vazduhoplov u nevolji koristi sva raspoloživa sredstva da privuče pažnju, objavi svoju poziciju i dobije pomoć.

1.1.2. Postupci telekomunikacionog prenosa signala nevolje i hitnosti u skladu su sa Odeljkom 14.

1.2. Signali nevolje

1.2.1. Sledeći signali, koji se upotrebljavaju zajedno ili pojedinačno, znače da vazduhoplovu pretila velika i neposredna opasnost i da traži neposrednu pomoć:

(a) signal emitovan radiotelegrafijom ili bilo kojom drugom metodom signalizacije, koja se sastoji od grupe SOS (.. — — — .. prema Morzeovoj abecedi);

(b) radiotelefonski signal nevolje, koji se sastoji od izgovorene reči MAYDAY;

(c) poruka o nevolji poslata putem veze za prenos podataka, koja prenosi nameru reči MAYDAY;

(d) crvene svetleće rakete ili petarde, ispaljene pojedinačno u kratkim razmacima;

(e) svetleći padobran sa crvenim svetlom;

(f) postavljanje transpondera na mod A, kod 7700 .

1.3. Signali hitnosti

1.3.1. Sledeći signali, koji se upotrebljavaju zajedno ili pojedinačno, znače da vazduhoplov želi upozoriti na poteškoće koje ga prisiljavaju na sletanje, ali ne traži neposrednu pomoć:

(a) višekratno uključivanje i isključivanje svetala za sletanje; ili

(b) višekratno uključivanje i isključivanje pozicionih svetala, tako da se razlikuju od bljeskajućih pozicionih svetala.

1.3.2. Sledeći signali, koji se upotrebljavaju zajedno ili pojedinačno, znače da vazduhoplov mora emitovati vrlo hitnu poruku u vezi sa sigurnosti plovila, vazduhoplova ili drugog vozila ili osoba u vazduhoplovu odnosno u svom vidnom polju:

(a) signal emitovan radiotelegrafijom ili bilo kojom drugom metodom signalizovanja, koji se sastoji od grupe XXX (—..— —..— —..— prema Morseovoj abecedi);

(b) radiotelefonski signal hitnosti, koji se sastoji od izgovorenih reči PAN, PAN;

(c) poruka hitnosti poslata vezom za podatke, koja prenosi nameru reči PAN, PAN.

2. VIZUALNI SIGNALI KOJIMA SE VAZDUHOPLOV UPOZORAVA DA NEOVLAŠĆENO LETI U PODRUČJU SA OGRANIČENJEM LETENJA, U ZABRANJENOM PODRUČJU ILI OPASNOM PODRUČJU ILI NAMERAVA UĆI U TA PODRUČJA

2.1. Kada se vizualni signali upotrebljavaju danju i noću da upozore vazduhoplov koji neovlašćeno leti u području sa ograničenjem letenja, u zabranjenom ili opasnom području ili namerava ući u ta područja, niz projektila ispaljenih sa zemlje u razmacima od 10 sekundi, koji rasprskavanjem daju crvenu i zelenu svetlost ili zvezdice, upozoravaju vazduhoplov da neovlašćeno leti u području sa ograničenjem letenja, u zabranjenom ili opasnom području ili namerava ući u ta područja, i da mora preduzeti neophodne mere opreza.

3. SIGNALI ZA AERODROMSKI SAOBRAĆAJ

3.1. Svetlosni i pirotehnički signali

3.1.1. Uputstva

Tabela AP 1-1 Svetlo

Svetlo		Signal upućen od aerodromske kontrole prema:	
		Vazduhoplov u letu	Vazduhoplov na zemlji
Usmereno prema dotičnom vazduhoplovu (videti sliku A1-1).	Stalno zeleno	Sletanje odobreno	Uzletanje odobreno
	Stalno crveno	Dajte prednost drugom vazduhoplovu i nastavite kružiti	Zaustaviti se
	Seriya zelenih bljeskova	Vratite se ponovno za sletanje (*)	Vožnja odobrena
	Seriya crvenih bljeskova	Aerodrom nije siguran, ne slećite	Napustite sletne površine u upotrebi
	Seriya belih bljeskova	Sletite na ovaj aerodrom i vozite na stajnici (*)	Vratite se na polaznu tačku na aerodromu
Crvena raketa		Bez obzira na sva prethodna uputstva, privremeno ne slećite	
(*)Odobrenja za sletanje i vožnju biće izdata blagovremeno.			

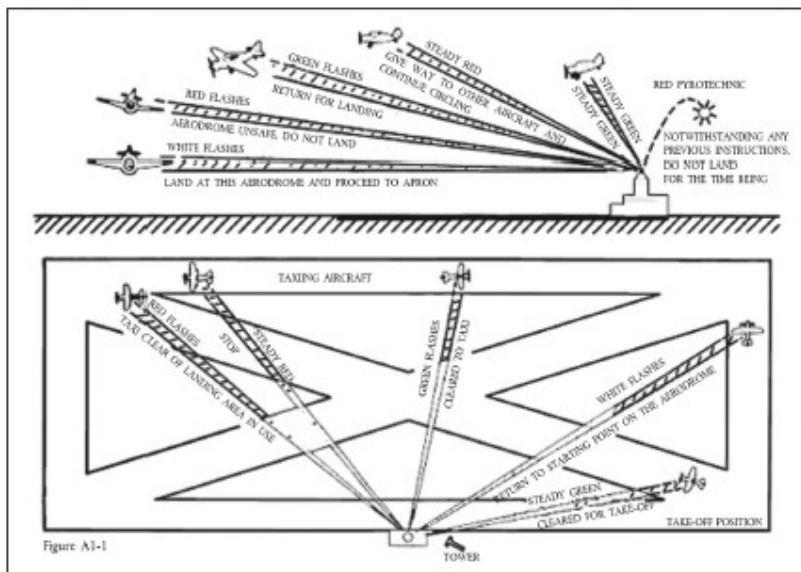


Figure A1-1

3.1.2. Potvrda vazduhoplova

(a) Tokom leta:

(1) danju:

— mahanjem krila vazduhoplova, osim u osnovnom ili završnom delu prilaženja;

(2) noću:

— dvokratnim uključivanjem i isključivanjem svetala za sletanje ili, ako vazduhoplov nema tu opremu, uključivanjem i isključivanjem pozicionih svetala.

(b) Na zemlji:

(1) danju:

— pomeranjem krilaca ili kormila vazduhoplova;

(2) noću:

— dvokratnim uključivanjem i isključivanjem svetala za sletanje ili, ako vazduhoplov nema tu opremu, uključivanjem i isključivanjem pozicionih svetala.

3.2. Vizualni signali na zemlji

3.2.1. Zabrana sletanja

3.2.1.1. Horizontalna crvena kvadratna ploča sa žutim dijagonalama (slika A1-2), istaknuta na signalnoj površini, znači da je sletanje zabranjeno i da se zabrana može produžiti.



Slika A1-2

3.2.2. Poseban oprez potreban pri prilazanju ili sletanju

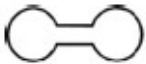
3.2.2.1. Horizontalna crvena kvadratna ploča sa jednom žutom dijagonalom (slika A1-3), istaknuta na signalnoj površini, znači da zbog lošeg stanja manevarske površine ili zbog drugih razloga, potreban je poseban oprez pri prilazanju za sletanje ili pri sletanju.



Slika A1-3

3.2.3. Upotreba uzletno-sletnih staza i staza za vožnju

3.2.3.1. Horizontalni beli znak u obliku tega za vežbanje (slika A1-4), istaknut na signalnoj površini, znači da vazduhoplovi za sletanje, uzletanje i vožnju smeju upotrebljavati samo uzletno-sletne staze i staze za vožnju.



Slika A1-4

3.2.3.2. Isti horizontalni beli znak u obliku tega za vežbanje, kao u tački 3.2.3.1., ali sa po jednom crnom prugom u kružnim delovima znaka vertikalno na dužinsku osu površine (slika A1-5), istaknut na signalnoj površini, znači da vazduhoplovi za sletanje i uzletanje smeju upotrebljavati samo uzletno-sletne staze, ali ostali manevri ne ograničavaju se na uzletno-sletne staze i staze za vožnju.



Slika A1-5

3.2.4. Zatvorene uzletno-sletne staze ili staze za vožnju

3.2.4.1. Krstovi obojeni jednom kontrastnom bojom, belom na uzletno-sletnim stazama i žutom na stazama za vožnju (slika A1-6), položeni horizontalno na uzletno-sletnim stazama i stazama za vožnju ili njihovim delovima, znače da površina nije prikladna za kretanje vazduhoplova. ▼B



Slika A1-6

3.2.5. Uputstva za sletanje ili uzletanje

3.2.5.1. Horizontalno postavljeni znak u obliku slova T, bele ili narandžaste boje (slika A1-7), označava smer koji mora koristiti vazduhoplov za sletanje i uzletanje, a taj smer mora biti paralelan sa dužim krakom slova T prema kraćem kraku. Kada se upotrebljava noću, znak T za sletanje osvetljen je ili ukrašen belim svetlima.



Slika A1-7

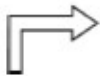
3.2.5.2. Dvocifreni broj (slika A1-8), postavljen vertikalno na aerodromskom kontrolnom tornju ili u njegovoj blizini, oznaka je koja vazduhoplovu na manevarskoj površini označava smer za uzletanje, zaokružena na najbližih deset stepeni magnetskog kompasa.



Slika A1-8

3.2.6. Promena smeru udesno

3.2.6.1. Kada je istaknuta na signalnoj površini ili horizontalno na kraju uzletno-sletne staze ili zaštitnog pojasa, strelica uočljive boje usmerena udesno (slika A1-9) znači da su pre sletanja i nakon uzletanja dozvoljene promene smeru samo udesno.



Slika A1-9

3.2.7. Kancelarija za izveštavanje o uslugama vazdušnog saobraćaja

3.2.7.1. Slovo C crne boje, postavljeno vertikalno na žutoj pozadini (slika A1-10), označava mesto Kancelarije za izveštavanje o uslugama vazdušnog saobraćaja.



Slika A1-10

3.2.8. Letenje jedrilica

3.2.8.1. Dvostruki beli krst, postavljen horizontalno na signalnoj površini (slika A1-11), znači da aerodromi upotrebljavaju jedrilice i da je u toku letenje jedrilica.



Slika A1-11

4. PARKIRNI SIGNALI




4.1. Davalac signala/parker vazduhoplovu





4.1.1. Davalac signala/parker daje signale rukama, koje su po potrebi osvetljene da bi ih pilot mogao lakše uočiti, okrenut licem prema vazduhoplovu, na sledećim pozicijama:





(a) za vazduhoplove sa nepomičnim krilima, sa leve strane vazduhoplova na mestu gde ga pilot može najbolje videti; i





(b) za helikoptere, na mestu gde ga pilot može najbolje videti..





4.1.2. Pre upotrebe sledećih signala, davalac signala/parker mora utvrditi da na površini na kojoj će vazduhoplov biti vođen nema predmeta u koje bi vazduhoplov, postupajući prema SERA.3301(a), mogao udariti.





	<p>1. Vodič pozicioniranja vrha krila (*) Podignite desnu ruku iznad glave sa palicom usmerenom prema gore; palicu u levoj ruci usmerenu prema dole pomaknite prema telu.. _____ (*)Osoba koja stoji kod vrha krila vazduhoplova ovim signalom pokazuje pilotu/parkeru/operatoru izguravanja vazduhoplova (push-back) da će kretanje vazduhoplova na parkirno mesto ili sa njega biti neometan.</p>
	<p>2. Odredite ulaz Potpuno ispružene obe ruke podignite ravno iznad glave sa palicama usmerenima prema gore</p>
	<p>3. Nastavite prema sledećem davaocu signala/parkeru ili prema uputstvima kontrolnog tornja/zemaljske kontrole Ispružite obe ruke prema gore; pomaknite i istegnite ruke u stranu pokazujući palicama u smeru položaja sledećeg parkera ili površine za vožnju po tlu.</p>





	<p>4. Vozite napred Ispružene ruke savijte u laktovima i pomičite palice gore-dole od visine grudnog koša do glave.</p>
	<p>5(a) Skrenite ulevo (sa gledišta pilota) Desna ruka i palica ispružene su pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo, a levom rukom signalizirajte „vozite napred”. Brzina pokreta pilotu označuje brzinu skretanja vazduhoplova.</p>
	<p>5(b) Skrenite udesno (sa gledišta pilota) Leva ruka i palica ispružene su pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo, a desnom rukom signalizirajte „vozite napred”. Brzina pokreta pilotu označava brzinu skretanja vazduhoplova</p>
	<p>6(a) Normalno zaustavljanje Potpuno ispružite ruke sa palicama u stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo i polako ih pomičite prema gore dok se palice ne prekrste iznad glave.</p>





	<p>6(b) Zaustavite se odmah Naglo ispružite ruke i palice prema gore dok se palice ne prekrste iznad glave</p>
	<p>7(a) Kočite Podignite ruku malo iznad visine ramena sa otvorenom šakom. Kada očima uspostavite kontakt sa letačkom posadom, stisnite šaku. Ne menjajte položaj dok letačka posada sa „podignutim palcem” ne potvrdi signal</p>
	<p>7(b) Otpustite kočnicu Podignite ruku malo iznad visine ramena sa stisnutom šakom. Kada očima uspostavite kontakt s letačkom posadom, otvorite šaku. Ne menjajte položaj dok letačka posada sa „podignutim palcem” ne potvrdi signal.</p>
	<p>8(a) Podmetači postavljeni Sa potpuno ispruženim rukama i palicama iznad glave, brzim pokretom pomerajte palice jednu prema drugoj dok se ne dodirnu. Uverite se da je letačka posada potvrdila signal.</p>




	<p>8(b) Podmetači uklonjeni Sa potpuno ispruženim rukama i palicama iznad glave, brzim pokretom pomerajte palice jednu od druge u stranu. Ne uklanjajte podmetače dok to ne odobri letачka posada.</p>
	<p>9. Pokrenite motor(e) Podignite desnu ruku do visine glave, palicu usmerite prema gore i počnite kružiti rukom; istodobno levom rukom podignutom iznad glave pokažite motor koji treba pokrenuti.</p>
	<p>10. Zaustavite motore Ispružite ruku sa palicom prema napred u visini ramena; pomaknite ruku sa palicom do vrha levog ramena i povucite palicu preko vrata do vrha desnog ramena pokretom sličnim rezanju.</p>
	<p>11. Usporite Ispružene ruke sa palicama pomičite gore-dolje pokretom sličnim tapšanju, od visine struka prema kolenima</p>

	<p>12. Smanjite snagu motora na označenoj strani Sa rukama ispruženim prema dole i palicama prema zemlji, pomičite <i>desnu ili levu</i> palicu gore-dolje, u zavisnosti od toga na kojoj strani treba smanjiti snagu motora.</p>
	<p>13. Vozite unazad Ruke su postavljene ispred tela u visini struka; kružite rukama prema napred. Za prekid vožnje unatrag, upotrebite signale iz tačke 6.(a) ili 6.(b)</p>
	<p>14(a) Vozite unazad repom udesno Usmerite levu ruku sa palicom prema dole, a desnu ruku spuštajte i podižite ponovljenim pokretima od okomitog položaja iznad glave do vodoravnog položaja prema napred.</p>
	<p>14(b) Vozite unatrag repom ulevo Ispružite desnu ruku sa palicom prema dole, a levu ruku spuštajte i podižite ponovljenim pokretima od vertikalnog položaja iznad glave do horizontalnog položaja prema napred.</p>

	<p>15. Potvrđujem/put je slobodan (3) Podignite desnu ruku do visine glave, palicu usmerite prema gore ili pokažite ruku sa podignutim palcem; leva ruka ostaje pružena uz telo. _____ (*)Ovaj signal se koristi i kao tehnički/pomoćni komunikacioni signal</p>
	<p>16. Lebdite na mestu (*) Potpuno ispružite ruke i palice vodoravno na svaku stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo. _____ (*)Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.</p>
	<p>17. Penjite se (*) Potpuno ispružite ruke i palice vodoravno na svaku stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo, i dlanovima okrenutim prema gore pomičite ih prema gore. Brzina pokreta označava brzinu penjanja. _____ (*)Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.</p>
	<p>18. Spuštajte se (*) Potpuno ispružite ruke i palice vodoravno na svaku stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo, i dlanovima okrenutim prema dole pomičite ih prema dole. Brzina pokreta označava brzinu spuštanja. _____ (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.</p>


	<p>19(a) Krećite se horizontalno ulevo (sa gledišta pilota) (*)Ispružite ruku horizontalno pod uglom od 90 stepeni na desnu stranu tela. Pomičite drugu ruku u istom smeru pokretom sličnim metenju. _____ (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.</p>
	<p>19(b) Krećite se horizontalno udesno (sa gledišta pilota) (*)Ispružite ruku horizontalno pod uglom od 90 stepeni na levu stranu tela. Pomičite drugu ruku u istom smeru pokretom sličnim metenju. _____ (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.</p>
	<p>20. Sletite (*)Prekrstite ruke ispred tela sa palicama prema dole. _____ (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera</p>
	<p>21. Zadržite poziciju/čekajte Potpuno ispružite ruke i palice usmerite prema dole pod uglom od 45 stepeni u odnosu na telo. Ostanite u tom položaju dok vazduhoplov ne dobije odobrenje za sledeći manevar.</p>





	<p>22. Slobodni ste Vazduhoplov otpremite standardnim pozdravom desnom rukom i/ili palicom. Očima održavajte kontakt sa letačkom posadom dok vazduhoplov ne počne voziti po tlu.</p>
	<p>23. Ne dirajte uređaje za upravljanje (tehnički/pomoćni komunikacioni signal) Desnu ruku potpuno ispružite iznad glave sa zatvorenom šakom ili držite palicu u horizontalnom položaju; leva ruka ostaje uz telo.</p>
	<p>24. Uključite zemaljsko napajanje (tehnički/pomoćni komunikacioni signal) Držite ruke potpuno ispružene iznad glave; otvorite levi dlan u horizontalni položaju i podvucite vrhove prstiju desne ruke i dodirnite otvoreni dlan leve ruke (tako da oblikujete slovo "T"). Noću se za oblikovanje slova T iznad glave mogu koristiti osvetljene palice</p>
	<p>25. Isključite napajanje (tehnički/pomoćni komunikacioni signal) Držite ruke potpuno ispružene iznad glave, tako da vrhovi prstiju desne ruke dodiruju otvoreni dlan leve ruke, koji je u horizontalnom položaju (tako da oblikujete slovo "T"); zatim odmaknite desnu ruku od leve. Ne isključujte napajanje dok to ne odobri letačka posada. Noću se za oblikovanje slova T iznad glave mogu koristiti osvetljene palice.</p>

	<p>26. Negativan odgovor (tehnički/pomoćni komunikacioni signal) Desnu ruku držite ispruženu u stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo i usmerite palicu prema zemlji ili pokažite ruku sa „palcem prema dole”; leva ruka ostaje uz telo.</p>
	<p>27. Uspostavite komunikaciju interfonom (tehnički/pomoćni komunikacioni signal) Ispružite obe ruke pod uglom od 90 stepeni u odnosu na telo i pomaknite ih tako da dlanovima pokrijete oba uva.</p>
	<p>28. Otvorite/zatvorite stepenice (tehnički/pomoćni komunikacioni signal) (*)Ispružite levu ruku iznad glave pod uglom od 45 stepeni, a desnu ruku iz položaja uz telo pomičite pokretom sličnim metenju do vrha levog ramena.. _____ (*)Ovaj signal je predviđen uglavnom za vazduhoplove sa sistemom ugrađenih stepenica u prednjem delu.</p>

4.2. Pilot vazduhoplova davaocu signala/parkeru

4.2.1. Ove signale upotrebljava pilot u pilotskoj kabini, pri čemu njegove ruke moraju biti jasno vidljive davaocu signala/parkeru i po potrebi osvetljene da bi ih davalac signala/parker mogao lakše uočiti.

	<p>(a) Kočnice upotrebljene: podignite ruku sa ispruženim prstima horizontalno ispred lica, a zatim stisnite šaku.</p>
---	--

	<p>(b) Kočnice otpuštene: podignite ruku sa prstima stisnutim u šaku horizontalno ispred lica, a zatim ispružite prste..</p>
	<p>(c) Postavite podmetače: ruke ispružene u stranu, s dlanovima prema spolja, prekrstite ispred lica.</p>
	<p>(d) Uklonite podmetače: ruke prekrstite ispred lica, s dlanovima prema spolja, ispružite u stranu.</p>
	<p>(e) Spreman za pokretanje motora: Podignite odgovarajući broj prstiju jedne ruke, čime pokazujete broj motora koji treba pokrenuti.</p>





4.3. Tehnički/pomoćni komunikacioni signali

4.3.1. Signaliziranje rukom koristi se samo kada za tehničke/pomoćne komunikacione signale nije moguća verbalna komunikacija

4.3.2. Davalac signala/parkeri moraju dobiti potvrdu od letačke posade za tehničke/pomoćne komunikacione signale.

5. STANDARDNI SIGNALI RUKOM U SLUČAJU OPASNOSTI

5.1. Sledeći signali rukom određeni su kao minimum koji se zahteva za komunikaciju u slučaju opasnosti između zapovednika specijalne jedinice ARFF/vatrogasaca ARFF i posade u pilotskoj kabini i/ili kabinske posade ugroženog vazduhoplova. Signale rukom ARFF za slučaj opasnosti za letačku posadu treba davati sa prednje leve strane vazduhoplova..

	<p>1. Preporučena evakuacija Evakuacija preporučena na osnovu procene spoljne situacije koju daje zapovednik specijalne jedinice spasilačke i vatrogasne službe u vazduhoplovu. Ruka je ispružena od tela horizontalno, sa dlanom podignutim u nivou očiju. Davati znak savijanjem ruke unazad. Druga ruka ostaje uz telo. Noću – isti pokreti osvetljenim palicama.</p>
	<p>2. Preporučeno zaustavljanje Preporučite zaustavljanje evakuacije koja je u toku. Zaustavite kretanje vazduhoplova ili drugu aktivnost koja je u toku. Ruke ispred glave – prekrstite u zglobovima. Noću – isti pokreti osvetljenim palicama..</p>
	<p>3. Situacija pod kontrolom Nema spoljnih dokaza koji ukazuju na opasnost ili „sve u redu“. Ruke ispružene prema spolja i dole pod uglom od 45 stepeni u odnosu na telo. Ruke se istovremeno pomiču prema unutra ispod struka sve dok se ne prekrste u zglobovima, a zatim se ispruže prema spolja u početni položaj. Noću – isti pokreti osvetljenim palicama</p>
	<p>4. Požar Pomerajte desnu ruku u raznim smerovima od visine ramena prema kolenu, istovremeno pokazujući levom rukom mesto požara. Noću – isti pokreti osvetljenim palicama.</p>

Dodataka 2

Slobodni baloni bez posade

1. KLASIFIKACIJA SLOBODNIH BALONA BEZ POSADE

1.1. **Slobodni baloni bez posade razvrstani su kao (videti sliku AP2 -1):**

(a) *laki*: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret od dva ili više paketa sa kombinovanom masom manjom od 4 kg, osim ako se smatra teškim balonom u skladu sa tačkom (c) (2), (3) ili (4); ili

(b) *srednje teški*: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret od dva ili više paketa sa kombinovanom masom od 4 kg ili više, ali manje od 6 kg, osim ako se smatra teškim balonom u skladu sa tačkom (c) (2), (3) ili (4); ili

(c) *teški*: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret:

(1) sa kombiniranom masom od 6 kg ili više; ili

(2) koji uključuje paket od 3 kg ili više; ili

(3) koji uključuje paket od 2 kg ili više sa površinskom gustinom preko 13 g na kvadratni centimetar, što se određuje deljenjem ukupne mase paketa sa korisnim teretom u gramima sa površinom njegove najmanje površine u kvadratnim centimetrima; ili

(4) koji koristi uže ili drugo sredstvo za suspenziju korisnog tereta, koje zahteva udarnu silu od 230 N ili više da bi se odvojio suspendovani korisni teret od balona..

2. OPŠTA OPERATIVNA PRAVILA

2.1. Slobodnim balonom bez posade se ne sme upravljati bez odobrenja države iz koje je pušten.

2.2. Slobodnim balonom bez posade, osim lakog balona koji se upotrebljava isključivo u meteorološke svrhe i upravlja na način koji propisuje nadležno telo, ne smije se upravljati preko državnog područja neke druge države bez odobrenja dotične druge države.

2.3. Odobrenje iz tačke 2.2. mora se dobiti pre puštanja balona ako se pri planiranju operacije opravdano očekuje da bi balon mogao ući u vazdušni prostor druge države. Takvo odobrenje može se dobiti za niz letova balona ili za određenu vrstu uobičajenog leta, npr. let balona za atmosferska istraživanja..

2.4. Slobodnim balonom bez posade upravlja se u skladu sa uslovima koje određuje država registracije i država (države) koju bi mogao preleteti .

2.5. Slobodnim balonom bez posade ne sme se upravljati tako da bi udar balona ili bilo kog njegovog dela, uključujući korisni teret, u zemlju mogao prouzrokovati opasnost za osobe ili imovinu.

2.6. Teškim slobodnim balonom bez posade ne sme se upravljati iznad otvorenog mora bez prethodne koordinacije sa ANSP-om

Slika AP2-1

KARAKTERISTIKE	MASA KORISNOG TERETA (kilogrami)					
	1	2	3	4	5	6 ili više

<p>UŽE ili DRUGA SUSPENZIJA</p> <p>230 Njutna ili VIŠE</p>							
<p>INDIVIDUAKLNI PAKET KORISNOG TERETA</p>	<p>POVRŠINS KA GUSTINA više od 13 g/cm²</p>						
	<p>obračun površinske gustine</p> <p>TEŽINA (g) područje najmanje površine (cm²)</p>	<p>POVRŠINS KA GUSTINA više od 13 g/cm²</p>					
<p>KOMBINOVANA TEŽINA</p> <p>(ako suspenzija ILI površinska gustina ILI težina pojedinačnog paketa korisnog tereta nisu faktori)</p>							

3. OPERATIVNA OGRANIČENJA I ZAHTEVI ZA OPREMU

3.1. Teškim slobodnim balonom bez posade ne sme se upravljati bez odobrenja ANSP-a na bilo kom nivou ili kroz bilo koji nivo ispod 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine na kojoj:

- (a) su oblaci ili tamne pojave koje pokrivaju više od četiri osmine neba; ili
- (b) horizontalna vidljivost iznosi manje od 8 km.

3.2. Teški ili srednje teški slobodni balon bez posade ne sme se pustiti na način koji može prouzrokovati letenje niže od 300 m (1 000 stopa) iznad gusto naseljenih područja gradova ili naselja ili grupe osoba na otvorenom koje nisu povezane sa operacijom.

3.3. Teškim slobodnim balonom bez posade ne sme se upravljati:

- (a) osim ako je opremljen najmanje dvema napravama ili sistemima za prekid leta, koji mogu biti automatski ili telekomandovani, koji rade nezavisno jedan od drugoga;
- (b) osim ako se za polietilenske balone bez pritiska, za prekid leta kupole balona upotrebljavaju najmanje dve metode, sistema, naprave ili njihove kombinacije, koji rade nezavisno jedan od drugoga;
- (c) kupola balona opremljena je radarskom refleksijskom napravom (napravama) ili radarskim refleksijskim materijalom koji osigurava odjek do površinskog radara koji radi u frekvencijskom području od 200 MHz do 2 700 MHz, i/ili balon je opremljen drugim napravama koje će operatoru omogućiti stalno praćenje van područja zemaljskog radara.

3.4. Teškim slobodnim balonom bez posade ne sme se upravljati pod sledećim uslovima:

- (a) u području u kom se upotrebljava zemaljska oprema SSR, osim ako je balon opremljen sekundarnim nadzornim radarskim transponderom, sa mogućnošću javljanja barometarske visine, koji stalno radi na dodeljenom kodu ili koji po potrebi može uključiti stanice za praćenje; ili
- (b) u području u kom se upotrebljava zemaljska oprema ADS-B, osim ako je balon opremljen odašiljačem ADS-B, sa mogućnošću javljanja barometarske visine, koji stalno radi ili koji po potrebi može uključiti stanica za praćenje.

3.5. Slobodnim balonom bez posade, koji je opremljen povlačnom antenom za čiji je prelom u bilo kojoj tački potrebna sila veća od 230 N, ne sme se upravljati osim ako antena ima obojene zastavice ili trake pričvršćene u razmacima od najviše 15 m.

3.6. Noću ili u bilo kom drugom periodu koje propisuje nadležno telo, teškim slobodnim balonom bez posade ne sme se upravljati ispod 18 000 (60 000 stopa) barometarske visine, ako balon i njegovi dodaci i korisni teret, bez obzira na to da li se odvajaju tokom operacije ili ne, nisu osvetljeni.

3.7. Teškim slobodnim balonom bez posade, koji je opremljen suspenzivnom napravom (osim otvorenog padobrana vrlo uočljive boje) dužine preko 15 m, ne sme se upravljati noću ispod 18 000 (60 000 stopa) barometarske visine, osim ako je suspenzivna naprava obojena izmeničnim pojasevima vrlo uočljivih boja ili ako ima pričvršćene obojene zastavice.

4. PREKID LETA

4.1. Operator teškog slobodnog balona bez posade aktivira odgovarajuće naprave za prekid leta iz tačke 3.3.(a) i (b)::

- (a) kada se utvrdi da su vremenski uslovi nepovoljniji od onih koji su propisani za letenje ;
- (b) ako zbog kvara ili bilo kog drugog razloga, dalja operacija postane opasna za vazdušni saobraćaj ili za osobe ili imovinu na zemlji; ili
- (c) pre neovlaštenog ulaska u vazdušni prostor iznad državnog područja druge države.

5. PRIJAVA LETA

5.1. **Prijava pre uzletanja**

5.1.1. Prva prijava predviđenog leta slobodnog balona bez posade, srednje teške ili teške kategorije, dostavlja se odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja najmanje sedam dana pre datuma predviđenog leta.

5.1.2. Prijava predviđenog leta uključuje sledeće informacije, koje može zahtevati odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja:

- (a) identifikacija leta balona ili naziv oznake projekta;
- (b) klasifikacija i opis balona;
- (c) SSR kod, adresa vazduhoplova ili frekvencija NDB po potrebi;
- (d) ime operatora i telefonski broj;
- (e) mesto puštanja balona
- (f) predviđeno vreme puštanja (ili vreme početka i završetka višestrukih puštanja);
- (g) broj balona koji će se pustiti i predviđeni vremenski razmak između puštanja balona (ako se radi o višestrukim puštanjima);
- (h) očekivani smer penjanja;
- (i) putni nivo (putni nivoi) (barometarska visina);
- (j) predviđeno trajanje leta do prolaska 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine ili do postizanja putnog nivoa ako je taj nivo na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa), zajedno sa predviđenim mestom. Ako se operacija sastoji od stalnih puštanja, treba uključiti predviđeno vreme kada će prvi i poslednji balon u nizu postići odgovarajući nivo (npr. 122136Z-130330Z);
- (k) predviđeni datum i vreme prekida leta i planirano mesto područja udara/pronalaska. U slučaju balona koji obavljaju dugotrajne letove, zbog čega se datum i vreme prekida leta i mesto ne mogu tačno predvideti, upotrebljava se izraz „dugotrajan”. Ako se predviđa više od jednog mesta udara/pronalaska, svako se mesto navodi zajedno s odgovarajućim predviđenim vremenom udara. Ako se predviđa niz stalnih udara, treba uključiti predviđeno vreme prvog i poslednjeg udara u nizu (npr. 070330Z-072300Z).

5.1.3. Svaka promena informacija pre puštanja, prijavljena u skladu sa stavom 5.1, prosleđuje se dotičnoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja najmanje 6 sati pre predviđenog vremena puštanja, ili u slučaju istraživanja solarnih ili svemirskih poremećaja sa uključenim elementom kritičnog vremena, najmanje 30 minuta pre predviđenog vremena početka operacije.

5.2. Obaveštenje o puštanju

5.2.1. Odmah nakon puštanja srednje teškog ili teškog slobodnog balona bez posade, operator javlja odgovarajućoj jedinici za usluge vazdušnog saobraćaja sledeće:

- (a) identifikaciju leta balona;
- (b) mesto puštanja;
- (c) stvarno vreme puštanja;
- (d) predviđeno vreme prolaska 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine, ili predviđeno vreme postizanja putnog nivoa ako je taj nivo na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa), i predviđeno mesto; i
- (e) svaku promenu informacija prethodno prijavljenih u skladu sa tačkom 5.1.2. (g) i (h).

5.3. Obaveštenje o otkazivanju

5.3.1. Operator obaveštava odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja odmah nakon saznanja o otkazivanju predviđenog leta srednje teškog ili teškog slobodnog balona bez posade, koji je prethodno prijavljen u skladu sa stavom 5.1..

6. EVIDENTIRANJE POZICIJE I IZVEŠTAJ O POZICIJI

6.1. Operator teškog slobodnog balona bez posade, koji leti na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine, nadzire letnu putanju balona i šalje izveštaj o poziciji balona u skladu sa zahtevima službe vazdušnog saobraćaja. Ako službe vazdušnog saobraćaja ne zahtevaju izveštaj o poziciji balona u učestalijim vremenskim razmacima, operator evidentira poziciju svaka 2 sata.

6.2. Operator teškog slobodnog balona bez posade, koji leti na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine, nadzire napredovanje leta balona i šalje izveštaj o poziciji balona u skladu sa zahtevima službe vazdušnog saobraćaja. Ako službe vazdušnog saobraćaja ne zahtevaju izveštaj o poziciji balona u učestalijim vremenskim razmacima, operator evidentira poziciju svaka 24 sata.

6.3. Ako se pozicija ne može evidentirati u skladu sa tačkama 6.1. i 6.2., operator odmah obaveštava odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja. To obaveštenje uključuje poslednju evidentiranu poziciju. Kada se ponovo uspostavi praćenje balona, odmah se obaveštava odgovarajuća jedinica za usluge vazdušnog saobraćaja.

6.4. Jedan sat pre početka planiranog spuštanja teškog slobodnog balona bez posade, operator prosleđuje odgovarajućoj jedinici ATS sledeće informacije o balonu:

(a) trenutna geografska pozicija;

(b) trenutni nivo (barometarska visina);

(c) predviđeno vreme ulaska u područje barometarske visine od 18 000 m (60 000 stopa), ako je primenjivo;

(d) predviđeno vreme i mesto udara u zemlju.

6.5. Operator teškog ili srednje teškog slobodnog balona bez posade obaveštava odgovarajuću jedinicu za usluge vazdušnog saobraćaja o završetku operacije.

Dodatak 3

Tabela putnih nivoa

1.1. Putni nivoi koje treba uzeti u obzir su sledeće: PUTANJA (*)

TRACK (*)											
From 000 degrees to 179 degrees						From 180 degrees to 359 degrees					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the competent authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

(*)Magnetska putanja ili, u polarnim područjima na geografskim širinama preko 70 stepeni i unutar proširenja tih područja, koja mogu propisati nadležna tela, putanje na koordinatnoj mreži određene mrežom crta paralelnih sa nultim meridijanom i prikazanih na polarnoj stereografskoj karti, na kojoj se smer prema Severnom polu koristi kao sever koordinatne mreže.

Dodatak 4

Klase vazdušnog prostora ATS – usluge koje se pružaju i zahtevi za let

(odnosi se na SERA.6001 i SERA.5025(b))

Klasa	Vrsta leta	Razdvajanje	Usluga	Ograničenje brzine (*)	Mogućnost radiokomunikacije	Stalna dvosmerna govorna komunikacija vazduh-zemlja	Potrebno odobrenje ATC
A	Samo IFR	Svi vazduhoplovi	Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja	Ne primenjuje se	Da	Da	Da
B	IFR	Svi vazduhoplovi	Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja	Ne primenjuje se	Da	Da	Da
	VFR	Svi vazduhoplovi	Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja	Ne primenjuje se	Da	Da	Da
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja	Ne primenjuje se	Da	Da	Da
	VFR	VFR od IFR	(1) Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja za	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da

			razdvajanje od IFR; (2) Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, saobraćajne informacije VFR/VFR (i savet o izbegavanju saobraćaja, na zahtev))				
D	IFR	IFR od IFR	Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja, saobraćajne informacije o VFR letovima (i savet o izbegavanju saobraćaja, na zahtev)	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Nil	Saobraćajne informacije IFR/VFR i VFR/VFR (i savet o izbegavanju saobraćaja , na zahtev))	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da

E	IFR	IFR od IFR	Usluga kontrole vazdušnog saobraćaja po mogućnosti, saobraćajne informacije o VFR letovima	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Nil	Po mogućnosti saobraćajne informacije	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
F	IFR	IFR od IFR po mogućnosti	Savetodavna usluga vazdušnog saobraćaja; usluga saobraćajnih informacija, na zahtev	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (***)	Ne (***)	Ne
	VFR	Nil	Usluga saobraćajnih informacija, na zahtev	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
G	IFR	Nil	Usluga saobraćajnih informacija, na zahtev	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Da (**)	Ne (**)	Ne

	VFR	Nil	Usluga saobraćajnih informacija, na zahtev	250 kts IAS ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
<p>(*)Ako je nivo prelazne apsolutne visine ispod 3050 m (10 000 stopa) AMSL, treba upotrebiti FL 100 umesto 10 000 stopa. Nadležno telo može izuzeti vrste vazduhoplova, zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga, ne mogu održavati ovu brzinu.</p> <p>(**)Piloti održavaju stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja i po potrebi uspostavljaju dvosmernu komunikaciju na odgovarajućem komunikacionom kanalu u RMZ..</p> <p>(***)Govorna komunikacija vazduh-zemlja je obavezna za letove koji su uključeni u savetodavnu uslugu. Piloti održavaju stalnu govornu komunikaciju vazduh-zemlja i po potrebi uspostavljaju dvosmernu komunikaciju na odgovarajućem komunikacionom kanalu u RMZ.</p>							

Dodatak 5

Tehničke specifikacije za posmatranje iz vazduhoplova i izveštaji govornom komunikacijom

C. UPUTSTVA O IZVEŠTAVANJU

MODEL AIREP SPECIAL

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1 Aircraft identification	<i>(aircraft identification)</i>
	2 Position	POSITION <i>(latitude and longitude)</i> OVER <i>(significant point)</i> ABEAM <i>(significant point)</i> <i>(significant point) (bearing) (distance)</i>
	3 Time	<i>(time)</i>
	4 Level	FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET
	5 Next position and estimated time over	<i>(position) (time)</i>
	6 Ensuing significant point	<i>(position)</i> NEXT
Section 2	7 Estimated time of arrival	<i>(aerodrome) (time)</i>
	8 Endurance	ENDURANCE <i>(hours and minutes)</i>
Section 3	9 Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence — Severe turbulence — Moderate icing — Severe icing — Severe mountain wave — Thunderstorms without hail — Thunderstorms with hail — Heavy dust/sandstorm — Volcanic ash cloud — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption	TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. SADRŽAJ IZVEŠTAJA IZ VAZDUHA

1.1. Izveštaji o poziciji i posebni izveštaji iz vazduha

1.1.1. Odeljak 1. modela utvrđenog u tački A obavezan je za izveštaje o poziciji i posebne izveštaje iz vazduha, ali njegove stavke 5. i 6. mogu se izostaviti. Odeljak 2. se mora dodati, u celosti ili delom, samo ako to zahteva operator ili njegov ovlašćeni predstavnik, ili ako zapovednik vazduhoplova oceni da je to potrebno. Odeljak 3. mora biti uključen u posebne izveštaje iz vazduha.

1.1.2. Razlog za izdavanje posebnog izveštaja iz vazduha bira se iz liste navedene u tački SERA.12005 (a)

1.1.3. Kad je reč o posebnom izveštaju iz vazduha koje sadrži podatke o vulkanskoj aktivnosti, izveštaj nakon leta se mora sastavljati pomoću obrasca izveštaja o vulkanskoj aktivnosti (obrazac VAR) utvrđenog u tački B. Svi opaženi elementi se moraju evidentirati i navesti na odgovarajućim mestima u obrascu VAR.

1.1.4. Posebni izveštaji iz vazduha se moraju izdati što je pre moguće nakon opažanja pojave zbog koje je potrebno sastaviti poseban izveštaj iz vazduha.

2. DETALJNA UPUTSTVA ZA IZVEŠTAVANJE

2.1. Stavke izveštaja iz vazduha se moraju prijaviti redom kojim su navedene u obrascu AIREP SPECIAL (poseban izveštaj iz vazduha.

— OZNAKA VRSTE PORUKE. Za poseban izveštaj iz vazduha navesti "SPECIAL"(posebno).

Odeljak 1

Stavka 1 — IDENTIFIKACIJA VAZDUHOPLOVA. Navesti pozivni znak radiostanice vazduhoplova kako je utvrđeno u tački SERA.14050..

Stavka 2 — POZICIJA. Navesti poziciju kao geografsku širinu (stepeni u obliku 2 cifre i stepeni i minute u obliku 4 cifre, nakon čega sledi "North" (sever) ili "South" (jug) i geografsku dužinu (stepeni u obliku 3 cifre ili stepeni i minute u obliku 5 cifri, nakon čega sledi "East" (istok) ili "West"(zapad)), ili kao značajnu tačku identifikovanu kodiranim oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu tačku nakon koje sledi orijentacija u odnosu na magnetni pol (3 cifre) i udaljenost u nautičkim miljama od te tačke. Ako je primenjivo, pre značajne tačke navesti "ABEAM" (s boka.

Stavka 3 — VREME. Navesti vreme u satima i minutima UTC (4 cifre), osim ako je navođenje vremena u minutima nakon punog sata (2 cifre) propisano na osnovu regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi. Vreme u izveštaju treba biti stvarno vreme vazduhoplova na dotičnoj poziciji, a ne vreme početka prenosa izveštaja. Kada se izdaje poseban izveštaj iz vazduha, vreme se uvek mora navesti u satima i minutima UTC.

Stavka 4 — NIVO LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada je visinomer namešten na standardni pritisak, nivo leta u izveštaju navesti sa 3 cifre. Kada je namešten QNH, visinu u izveštaju navesti u metrima nakon čega se dodaje ,METRES' (metara), ili u stopama nakon čega se dodaje ,FEET' (stopa). Navesti ,CLIMBING' (penjanje) (i zatim nivo) prilikom penjanja ili ,DESCENDING' (snižavanje) (i zatim nivo) prilikom snižavanja na novi nivo nakon prolaska značajne tačke.

Stavka 5 — SLEDEĆA POZICIJA I PREDVIĐENO VREME NA TOJ POZICIJI. Navesti sledeću tačku javljanja i predviđeno vreme na toj tački javljanja ili navesti predviđenu poziciju koja će biti dostignuta

jedan sat kasnije, u skladu s važećim postupcima izveštavanja. Koristiti se konvencijama za podatke o poziciji navedenima u stavu 2. Navesti predviđeno vreme na toj poziciji. Navesti vreme u satima i minutima UTC (4 cifre), osim ako je navođenje vremena u minutima nakon punog sata (2 cifre) propisano na osnovu regionalnih sporazuma o vazdušnoj plovidbi.

Stavka 6 — SLEDEĆA ZNAČAJNA TAČKA. Nakon stavke "sledeća pozicija i predviđeno vreme na njoj" navesti sledeću značajnu tačku.

Odeljak 2

Stavka 7 — PREDVIĐENO VREME DOLASKA. Navesti naziv aerodroma prvog predviđenog sletanja, a zatim predviđeno vreme dolaska na taj aerodrom u satima i minutima UTC (4 cifre).

Stavka 8 — AUTONOMIJA LETA. Navesti ‚ENDURANCE‘ (autonomija leta) i zatim autonomiju leta u satima i minutima (4 cifre).

Odeljak 3

Stavka 9 — POJAVA KOJA ZAHTEVA POSEBAN IZVEŠTAJ IZ VAZDUHA. Navesti jednu od sledećih pojava koja je uočena ili viđena:

— umerenu turbulenciju kao „TURBULENCE MODERATE“ i

— jaku turbulenciju kao „TURBULENCE SEVERE“.

Primenjuju se sledeće specifikacije:

— Umerena – uslovi u kojima su moguće umerene promene položaja i/ili visine vazduhoplova, ali vazduhoplov ostaje celo vreme pod kontrolom. Uobičajene su male promene brzine. Promene očitavanja na akcelerometru od 0,5 g do 1,0 g u težištu vazduhoplova. Otežano hodanje. Osobe koje sede osećaju otpor sigurnosnih pojaseva. Slobodni predmeti se kreću.

— Jaka – uslovi u kojima se događaju nagle promene položaja i/ili visine vazduhoplova; vazduhoplov može u kraćim periodima biti van kontrole. Uobičajene su velike promene brzine. Promene očitavanja na akcelerometru veće od 1,0 g u težištu vazduhoplova. Osobama koje sede sigurnosni pojasevi silovito se napinju. Slobodni predmeti padaju i lete ukolo

— umereno zaleđivanje kao ‚ICING MODERATE‘, jako zaleđivanje kao ‚ICING SEVERE‘;;

Primenjuju se sledeće specifikacije:

— Umereno – uslovi u kojima je promena smera i/ili apsolutne visine poželjna.

— Jako – uslovi u kojima je hitna promena smera i/ili visine ključna.

— jaki planinski talas kao „MOUNTAIN WAVE SEVERE“;

Primenjuju se sledeće specifikacije:

— Jaki – uslovi u kojima je brzina prateće silazne struje vazduha 3,0 m/s (600 stopa/min) ili više i/ili je prisutna jaka turbulencija .

— grmljavinska oluja bez grada kao „THUNDERSTORM“, grmljavinska oluja sa gradom kao „THUNDERSTORM WITH HAIL“;

Primenjuju se sledeće specifikacije:

Prijavite samo o grmljavinskim olujama koje su:

— suva izmaglica ili

— unutar oblaka ili

— rasprostranjene ili

— oblikuju olujnu liniju.

— jaki olujni vetar sa prašinom ili jaku peščanu oluju kao ‚DUSTSTORM HEAVY‘ odnosno ‚SANDSTORM HEAVY‘;

— oblak vulkanskog pepela kao ‚VOLCANIC ASH CLOUD‘;

— vulkansku aktivnost pre erupcije ili vulkansku erupciju kao ‚PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY‘ odnosno ‚VOLCANIC ERUPTION‘;

Primenjuju se sledeće specifikacije:

“Vulkanska aktivnost pre erupcije” u tom kontekstu znači neuobičajena i/ili sve jača vulkanska aktivnost koja može prethoditi vulkanskoj erupciji.

2.2. Informacije evidentirane na obrascu izveštaja o vulkanskoj aktivnosti (obrazac VAR) nisu za prenos RTF-om, ali ih operator ili član posade moraju prilikom dolaska na aerodrom bez odlaganja predati

aerodromskoj meteorološkoj službi. Ako takva služba nije lako dostupna, ispunjen obrazac se dostavlja u skladu sa lokalnim dogovorima operatora vazduhoplova i pružaoce MET-a i ATS-a.

3. PROSLJEDVANJE METEOROLOŠKIH INFORMACIJA PRIMLJENIH GOVORNIM KOMUNIKACIJAMA

Kada prime posebne izveštaje iz vazduha, jedinice ATS moraju proslediti te izveštaje iz vazduha bez odlaganja pripadajućoj službi meteorološkog posmatranja (MWO). Kako bi se osiguralo prikupljanje posebnih izveštaja iz vazduha u zemaljske automatizovane sisteme, elementi takvih izveštaja se moraju prenositi u skladu sa konvencijama o podacima utvrđenima u nastavku i propisanim redosledom.

— PRIMALAC. Evidentira se pozvana stanica, ako je nužno, prosleđuje.

— OZNAKA VRSTE PORUKE. Za poseban izveštaj iz vazduha evidentirati "ARS"..

— IDENTIFIKACIJA VAZDUHOPLOVA Evidentirati identifikaciju vazduhoplova služeći se konvencijom o podacima navedenom u stavu 7. plana letenja, bez razmaka između oznake operatora i registracije vazduhoplova ili identifikacije leta, ako se navodi.

Odeljak 1

Stavka 0 — POZICIJA. Evidentirati poziciju kao geografsku širinu (stepeni u obliku 2 cifre ili stepeni i minuti u obliku 4 cifre, nakon čega sledi, bez razmaka, N ili S) i geografsku dužinu (stepeni u obliku 3 cifre ili stepeni i minuti u obliku 5 cifri, nakon čega sledi bez razmaka E ili W), ili kao značajnu tačku identifikovanu kodiranim oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu tačku nakon koje sledi orijentacija u odnosu na magnetni pol (3 cifre) i udaljenost u nautičkim miljama (3 cifre) od te tačke. Ako je primenjivo, pre značajne tačke navesti ,ABEAM' (s boka).

Stavka 1 — VREME. Evidentirati vreme u satima i minutima UTC (4 cifre).

Stavka 2 — NIVO LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada se izveštava o nivou leta, evidentirati ,F' i iza toga 3 cifre (npr. ,F310'). Kada se izveštava o visini, evidentirati je u metrima i dodajte ,M', ili u stopama pa dodajte ,FT'. Evidentirati ,ASC' (i nivo) kada se penjete ili ,DES' (i nivo) kada se snižavate..

Odeljak 2

Stavka 9 — POJAVA KOJA ZAHTEVA POSEBNAN IZVEŠTAJ IZ VAZDUHA Evidentirati prijavljenu pojavu kako sledi:

— umerenu turbulenciju kao ,TURB MOD';

— jaku turbulenciju kao ,TURB SEV';

— umereno zaleđivanje kao ,ICE MOD';

— jako zaleđivanje kao ,ICE SEV';

— jaki planinski talas kao ,MTW SEV';

— grmljavinsku oluju bez grada kao ,TS';

— grmljavinsku oluju sa gradom kao ,TSGR';

— jaki olujni vetar sa prašinom ili jaku peščanu oluju kao ,HVY SS';

— oblak vulkanskog pepela kao ,VA CLD';

— vulkansku aktivnost pre erupcije ili vulkansku erupciju kao ,VA';

— grad kao ,GR';

— oblake kumulonimbusa kao ,CB'.

VREME PRENOSA. Evidentirati samo ako se prenosi Odeljak 3.

4. POSEBNE ODREDBE ZA IZVEŠTAJE O SMICANJU VETRA I VULKANSKOM PEPELU

4.1. Izveštaji o smicanju vetra

4.1.1. U izveštaju zapažanja iz vazduhoplova o smicanju vetra tokom faza početnog penjanja i prilaženja vazduhoplova mora se uneti vrsta vazduhoplova.

4.1.2. Ako su uslovi smicanja vetra u fazama početnog penjanja i prilaženja vazduhoplova prijavljeni ili predviđeni, ali se nisu pojavili, zapovednik vazduhoplova mora o tome što je pre moguće obavestiti odgovarajuću jedinicu ATS, osim ako zna da je odgovarajuću jedinicu ATS o tome već obavestio prethodni vazduhoplov.

4.2. Izveštaji o vulkanskoj aktivnosti nakon leta

4.2.1. Po dolasku vazduhoplova na aerodrom, operator vazduhoplova ili član letačke posade odmah mora predati ispunjen izveštaj o vulkanskoj aktivnosti aerodromskoj meteorološkoj službi ili, ako takva služba članovima letačke posade pristiglog vazduhoplova nije lako dostupna, sa ispunjenim obrascem mora se postupiti u skladu sa

lokalnim dogovorima operatora vazduhoplova i MET-a i ATS-a.

4.2.2. Ispunjen izveštaj o vulkanskoj aktivnosti, koji prima aerodromska meteorološka služba, mora se odmah proslediti službi meteorološkog posmatranja odgovornoj za meteorološko posmatranje u području letnih informacija u kojem je opažena vulkanska aktivnost.

B. OBRAZAC POSEBNOG IZVEŠTAA IZ VAZDUHA O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI (OBRAZAC VAR)

OBRAZAC VAR: koristi se za izveštavanje nakon leta

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air- reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:		A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)			
PILOT- IN- COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME: UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME: UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION			Other _____		
SO ₂ DETECTED	yes <input type="checkbox"/>	no <input type="checkbox"/>			
Ash encountered	yes <input type="checkbox"/>	no <input type="checkbox"/>	(brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/> (a) Wispy	<input type="checkbox"/> (b) Moderate dense	<input type="checkbox"/> (c) Very dense		
10) COLOUR OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/> (a) White	<input type="checkbox"/> (b) Light grey	<input type="checkbox"/> (c) Dark grey		
	<input type="checkbox"/> (d) black	<input type="checkbox"/> (e) other _____			
11) ERUPTION	<input type="checkbox"/> (a) continuous	<input type="checkbox"/> (b) intermittent	<input type="checkbox"/> (c) not visible		
12) POSITION OF ACTIVITY	<input type="checkbox"/> (a) Summit	<input type="checkbox"/> (b) side	<input type="checkbox"/> (c) Single		
	<input type="checkbox"/> (d) Multiple	<input type="checkbox"/> (e) Not observed			
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION	<input type="checkbox"/> (a) Lightning	<input type="checkbox"/> (b) Glow	<input type="checkbox"/> (c) Large rocks		
	<input type="checkbox"/> (d) Ash fallout	<input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud	<input type="checkbox"/> (f) All		
14) EFFECT ON AIRCRAFT	<input type="checkbox"/> (a) Communication	<input type="checkbox"/> (b) Navigation systems	<input type="checkbox"/> (c) Engines		
	<input type="checkbox"/> (d) Pitot static	<input type="checkbox"/> (e) Windscreen	<input type="checkbox"/> (f) Windows		
15) OTHER EFFECTS	<input type="checkbox"/> (a) Turbulence	<input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire	<input type="checkbox"/> (c) Other fumes		
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful)					

Dodatak ANEKSA

Lista zajednički dogovorenih razlika o kojima treba obavestiti ICAO u skladu sa članom 5. ove Uredbe:: ▼M2

ICAO Aneks 2

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Aneksa 2. Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu

Razlike A2-01

ICAO Aneks 2 poglavlje 3 3.2.2.

Nova odredba. Uredba (ACV) 01/2020, SERA.3210(b), navodi: *‘(b) Vazduhoplov koji uoči da je manevarska sposobnost drugog vazduhoplova smanjena, daje prednost tom vazduhoplovu.’*

Razlike A2-02

ICAO Aneks 2 Poglavlje 3 3.2.3.2(b)

Uredba (AAC) 01/2020, stav SERA.3215(b)(2), navodi s dodatkom podvučenog teksta standardu ICAO-a u Aneksu 2., 3.2.3.2.(b): *‘(2) ako nisu stacionarno ili drukčije na odgovarajući način osvetljeni, svi vazduhoplovi na manevarskoj površini aerodroma moraju imati, koliko je to moguće, upaljena svetla namenjena za označavanje krajnjih tačaka vazduhoplova;’*

Razlike A2-03

ICAO Aneks 2 poglavlje 3 3.2.5(c) i (d)

Uredba (ACV) 01/2020, stav SERA.3225 razlikuje se od standarda ICAO-a u Aneksu 2., 3.2.5.(c) i 3.2.5.(d) u tome što navodi da se podstavovi (c) i (d) ne primenjuju na balone: *‘(c) osim balona, prilikom prilazanja za sletanje i nakon uzletanja, obavljati promene smera levim zaokretima ako nije drukčije određeno ili ako ATC ne izda drugačija uputstva; (d) osim balona, sletati i uzletati uz vetar, ako se zbog sigurnosti, oblika uzletno-sletne staze ili uslova vazdušnog saobraćaja ne odredi da je poželjan drugi smer.’*

Razlike A2-04

ICAO Aneks 2 poglavlje 3 3.3.1.2.

ICAO aneks 2, 3.3.1.2 zamenjuje se tačkom SERA.4001(b) Uredbe (ACV) 01/2020. Razlike između standarda ICAO-a i ove uredbe Unije su sledeće: — U pogledu letova VFR, planiranih preko međunarodnih granica, uredba Unije (SERA.4001(b)(5)) razlikuje se od standarda ICAO-a u Aneksu 2., 3.3.1.2.(e) u dodatku podvučenog teksta, kako sledi: *‘svakog leta preko međunarodnih granica, ako dotične države ne propisuju drugačije.’*

— U pogledu letova VFR i IFR, koji su planirani kao noćni letovi, umeće se dodatni zahtev u uredbu Unije SERA.4001(b)(6), kako sledi: *‘(6) svakog leta koji je planiran kao noćni let ako nije u blizini aerodroma.’*

Razlika A2-05

ICAO Aneks 2 poglavlje 3 3.2.2.4.

Nova odredba. Uredba (ACV) 01/2020, stav SERA.3210(c)(3)(i) se razlikuje od ICAO standarda u aneksu 2, 3.2.2.4 navođenjem da: *‘(i) preticanje jedrilica. Jedrilica koja pretiče drugu jedrilicu može promeniti svoj smer udesno ili ulevo.’*

Razlika A2-07

ICAO Aneks 2 poglavlje 4 4.6.

ICAO aneks 2, 4.6, se zamenjuje sprovedbenom uredbom Uredbom (ACV) 01/2020 SERA.5005, koja u tački (f) uvodi kriterijume za visinu prepreke, kako sledi: *‘(f) osim kada je to potrebno za uzletanje ili sletanje, ili uz dozvolu nadležnog tela, letovi VFR se ne smeju obavljati: 1. iznad gusto naseljenih područja*

gradova i naselja ili iznad grupe ljudi na otvorenom na visini manjoj od 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke u radijusu 600 m od vazduhoplova; 2. u drugim područjima osim onih navedenih u tački (1), na visini manjoj od 150 m (500 stopa) iznad zemlje ili vode, ili 150 m (500 stopa) iznad najviše prepreke u radijusu 150 m (500 stopa) od vazduhoplova.”

Razlika A2-08

ICAO aneks 2 poglavlje 3 3.8 i dodatak 2

Reči „u nevolji” u delu 3.8. poglavlja 3. nisu uključene u zakonodavstvo Unije, čime se proširuje područje primene pratnje na sve vrste letova koji zatraže takvu uslugu. Dalje, odredbe iz Dodatka 2., delova 1.1. do uključivo 1.3., kao i odredbe iz Dodatka A, nisu uključene u zakonodavstvo Unije.

ICAO Aneks 3

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Aneksa 11. (13. izdanje, do uključivo izmene 47-B.) i Aneksa 3. (17. izdanje, do uključivo izmene 75.) Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu.

Razlike A3-01

ICAO Aneks 3 Poglavlje 5

Nova odredba. Tačka SERA.12005 Uredbe (ACV) 01/2020 određuje: (b) Nadležna tela propisuju po potrebi druge uslove koje moraju prijaviti svi vazduhoplovi kada na njih naiđu ili kad ih uoče.

ICAO Aneks 10

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda sadržanih u Aneksu 10. Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, s izmenama i dopunama. Razlika A10-01

ICAO Aneks 10 izdanje II poglavlje 5 5.2.1.4.1

Aneks 10. ICAO-a, izdanje II, poglavlje 5.2.1.4.1. prenesen je u tačku SERA.14035 sprovedbene uredbe (EU) br. 923/2012 uz neke razlike. Razlike između tog standarda ICAO-a i te uredbe Unije su sledeće:

SERA.14035 Prenos brojeva u radiotelefoniji (a) Prenos brojeva

1. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu pozivnog znaka vazduhoplova, smeru leta, uzletno-sletne staze, smeru i brzine vetra moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno. i. Nivoi leta se moraju prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju nivoa leta u celim stotinama. ii. Postavke visinomera moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju postavke od 1 000 hPa koja se prenosi kao ‚ONE THOUSAND’. iii. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu kodova transpondera moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim što se, ako kodovi transpondera sadrže samo cele hiljadama, te informacije se prenose izgovaranjem cifri u broju hiljada nakon koje se izgovara reč ‚THOUSAND’. (2) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u tački (a) 1., moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre posebno, osim što se svi brojevi koji sadrže cele stotine i cele hiljade prenose izgovaranjem svake cifre u broju stotine ili hiljade nakon čega sledi reč ‚HUNDRED’ za stotine, odnosno ‚THOUSAND’ za hiljade. Kombinacija hiljada i celih stotina se moraju se prenositi izgovaranjem svake cifre u broju hiljade, nakon kojih sledi reč ‚THOUSAND’, a zatim i broj stotine nakon koje sledi reč ‚HUNDRED’. 3. Kada postoji potreba za objašnjavanjem prenesenog broja u celim hiljadama i/ili stotinama, taj se broj mora prenositi izgovaranjem svake cifre posebno. 4. Kada se informacije u pogledu relativne orijentacije prema nekom objektu ili prometu

u koliziji daju u obliku brojki na satu sa 12 odeljaka, ta se informacija mora dati izgovaranjem tih brojki u obliku ‚TEN O’CLOCK’ (na 10 sati) ili ‚ELEVEN O’CLOCK’ (na 11 sati). 5. Brojevi sa decimalnom tačkom moraju se prenositi kako je propisano u tački (a) 1., pri čemu se decimalna tačka u odgovarajućem sledu naznači rečju ‚DECIMAL’. 6. Za identifikaciju kanala prenosa u radiotelefskim komunikacijama u visokofrekvencijskom pojasu (VHF) mora se upotrebljavati svih šest cifri brojčane oznake, osim ako su i peta i šesta cifra nule, tada se moraju upotrebljavati samo prve četiri cifre..

Razlike A10-02

ICAO Aneks 10 izdanje II poglavlje 5 5.2.1.7.3.2.3

ICAO aneks 10, izdanje II, poglavlje 5.2.1.7.3.2.3. prenesen je u tačku SERA.14055 sprovedbene uredbe (EU) br. 923/2012 uz jednu razliku. Razlika između tog standarda ICAO-a i te uredbe EU-a je sledeća: SERA.14055 Postupci u radiotelefoni (b) 2. U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak stanice koja poziva, nakon koga sledi pozivni znak stanice koja odgovara, što se mora smatrati pozivom stanici koja poziva za nastavak prenosa. Za prenos komunikacija unutar jedne jedinice ATS, pozivni znak jedinice ATS može se izostaviti kada to odobri nadležno telo.”;

ICAO Aneks 11

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Aneksa 11. Konvenciji o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, kako je izmenjena.”;

ICAO Aneks 11 poglavlje 2 stav 2.25.5

Uredba (ACV) 01/2020 SERA.3401(d)(1) se razlikuje od ICAO aneksa 11, standard 2.25.5 navođenjem „*provera tačnog vremena navodi se svedena najmanje na najbližu polovinu minuta*“

Razlike A11-02

ICAO Aneks 11 poglavlje 2 stav 2.6.1

Mogućnost izuzeća. Uredba (ACV) 01/2020, stav SERA.6001 dopušta vazduhoplovu da prekorači ograničenje brzine od 250 čvorova ako nadležno telo to odobri za vrste vazduhoplova koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu održavati tu brzinu

Razlike A11-03

ICAO aneks 11 poglavlje 3

Nova odredba. Uredba (ACV) 01/2020, stav SERA.8005(b), navodi: (b) U odobrenjima koja izdaju jedinice kontrole vazdušnog saobraćaja osigurano je razdvajanje: 1. između svih letova u vazdušnom prostoru klase A i B; 2. između letova IFR u vazdušnom prostoru klase C, D i E; 3. između letova IFR i VFR u vazdušnom prostoru klase C; 4. između letova IFR i specijalnih letova VFR; 5. između specijalnih letova VFR, osim ako nadležno telo odredi drukčije; osim što se u gore navedenim slučajevima iz tačke

(b), u vazdušnom prostoru klase D i E, let može odobriti ako to zatraži pilot vazduhoplova i ako je sa tim saglasan pilot drugog vazduhoplova, i ako tako propisuje nadležno telo, pod uslovom da danju u vizualnim meteorološkim uslovima održava vlastito razdvajanje za određeni deo leta ispod 3 050 m (10 000 stopa) tokom penjanja ili snižavanja.

Razlike A11-04

ICAO aneks 11 poglavlje 3

Uredba (ACV) 01/2020, stav SERA.8015, navodi (s dodatkom podvučenog teksta standarda ICAO-a u aneksu 11., 3.7.3.1.): (e) Ponavljanje odobrenja i sigurnosnih informacija

(1) Letačka posada ponavlja kontroloru vazdušnog saobraćaja delove odobrenja i uputstva ATC povezane sa sigurnosti, koje se emituju govornom komunikacijom. Uvek se ponavljaju sledeće tačke:

i. odobrenja ATC za rutu; ii. odobrenja i uputstva za ulazak, sletanje, uzletanje, kratko čekanje, prelaženje, vožnju i povratnu vožnju na bilo kojoj uzletno-sletnoj stazi; i iii. uzletno-sletna staza u upotrebi, postavke visinomera, kodovi SSR, novododeljeni komunikacioni kanali, uputstva za nivoe, uputstva za smer i brzinu; i iv. prelazni nivoi, koja izdaje kontrolor ili su sadržani u emitiranju informacija ATIS..

Razlika A11-05

ICAO Aneks 11 poglavlje 3

Uredba (ACV) 01/2020, stav SERA.8015(e)(2), navodi (sa dodatkom podvučenog teksta standardu ICAO-a u aneksu 11, 3.7.3.1.1.): 2. Ostala odobrenja i uputstva, uključujući uslovna odobrenja i uputstva za vožnju po površini, ponavljaju se ili potvrđuju tako da se jasno pokaže da su shvaćeni i da će biti ispunjeni.

razlika A11-06

ICAO Aneks 11 Poglavlje 3

Nova odredba. tačka SERA.5010 Uredba (ACV) 01/2020 navodi: **SERA.5010 Specijalni letovi VFR** u kontrolisanim zonama Obavljanje specijalnih letova VFR može se dozvoliti u kontrolisanoj zoni na osnovu odobrenja ATC. Osim kada nadležno telo izda dozvolu za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći, operacije traganja i spašavanja, i gašenje požara, sledeće dodatne uslove primenjuje (a) pilot: (1. van oblaka i sa površinom na vidiku; 2. vidljivost u letu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m; 3. pri brzini od najviše 140 čvorova IAS, da se omogući pravovremeno uočavanje ostalog saobraćaja ili mogućih prepreka radi izbegavanja sudara; i (b) ATC: 1. samo danju ako nadležno telo ne dozvoli drugačije; 2. vidljivost pri tlu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m; 3. baza oblaka je na visini najmanje 180 m (600 stopa);

(c) za specijalni VFR let vazduhoplovu za uzletanje sa aerodroma unutar kontrolisanog područja ni sletanje na takav aerodrom, ili ulaz u aerodromsku saobraćajnu zonu ili aerodromski saobraćajni krug kada su prijavljeni meteorološki uslovi na tom aerodromu ispod sledećih minimuma; i (b) ATC: 1. samo danju ako nadležno telo ne dozvoli drugačije; 2. (1)vidljivost pri tlu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m; (2) . baza oblaka je na visini najmanje 180 m (600 stopa)).

Razlike A03-07

ICAO Aneks 3 poglavlje 5

Nova odredba. Uredba (ACV) 01/2020, stav SERA.12005, navodi: (b) Nadležna tela po potrebi propisuju druge uslove o kojima svi vazduhoplovi moraju izveštavati kada na njih naiđu ili kad ih uoče.