Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B** **KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 965/2012**

2012 m. spalio 5 d.

kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

(OL L 296, 2012 10 25, p. 1)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	2013 m. rugpjūčio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 800/2013	L 227	1	2013 8 24
►**M2**	2014 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 71/2014	L 23	27	2014 1 28

▼B

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 965/2012

2012 m. spalio 5 d.

kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ([1]) ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB, ypač į jo 8 straipsnio 5 dalį ir 10 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

(1) vežėjai, vykdantys skrydžius tam tikrais orlaiviais, ir tuose skrydžiuose dalyvaujantys darbuotojai turi atitikti taikomus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priede išdėstytus esminius reikalavimus;

(2) Reglamente (EB) Nr. 216/2008 reikalaujama, kad valstybės narės ne tik vykdytų jų išduotų pažymėjimų priežiūrą, bet ir atliktų patikrinimus, įskaitant patikrinimus perone, ir imtųsi visų priemonių, įskaitant draudimą orlaiviui pakilti, kad būtų išvengta tolesnio pažeidinėjimo;

(3) pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 Komisija turėtų priimti būtinas įgyvendinimo taisykles, kuriomis nustatomos saugaus orlaivių naudojimo sąlygos;

(4) siekiant užtikrinti sklandų perėjimą ir aukštą civilinės aviacijos saugos lygį Europos Sąjungoje, įgyvendinimo priemonės turėtų atitikti naujausius orlaivių naudojimo skrydžiams laimėjimus, įskaitant geriausią patirtį, ir šios srities mokslo bei technikos pažangą. Todėl reikėtų atsižvelgti į Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (toliau – ICAO) ir Europos Jungtinei aviacijos administracijai koordinuojant iki 2009 m. birželio 30 d. sutartus techninius reikalavimus ir administracines procedūras, taip pat į galiojančius konkrečioje nacionalinėje aplinkoje taikomus teisės aktus;

(5) aviacijos pramonei ir valstybių narių administracijos įstaigoms reikia skirti pakankamai laiko prisitaikyti prie naujos reguliavimo sistemos ir tam tikromis sąlygomis pripažinti prieš pradedant taikyti šį reglamentą išduotų pažymėjimų galiojimą;

([1]) OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

▼B

(6) kadangi šis reglamentas yra Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8 straipsnio 5 dalyje ir 10 straipsnio 5 dalyje nurodyta įgyvendinimo priemonė, pagal to reglamento 69 straipsnio 3 ir 5 dalis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 ([1]) III priedas ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/36/EB laikomi panaikintais. Tačiau III priedas turėtų ir toliau laikinai galioti iki šiame reglamente numatytų pereinamųjų laikotarpių pabaigos tose srityse, kuriose įgyvendinimo priemonės dar nepriimtos. Direktyva 2004/36/EB ([2]) taip pat turėtų būti toliau laikinai taikoma iki šiame reglamente numatytų pereinamųjų laikotarpių pabaigos;

(7) Europos aviacijos saugos agentūra, vadovaudamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 19 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pateikė jį Komisijai kaip nuomonę;

(8) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomos išsamios komercinių skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais ►**M1** ir nekomercinių skrydžių lėktuvais, sraigtasparniais, oro balionais ir sklandytuvais ◄ vykdymo taisyklės, įskaitant vežėjų, kurių saugos priežiūrą vykdo kita valstybė, orlaivių patikrinimų perone, kai tie orlaiviai nutūpia teritorijoje, kurioje taikomos Sutarties nuostatos, vykdymo taisykles.

2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios vežėjų, vykdančių komercinius skrydžius Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytais orlaiviais, pažymėjimų išdavimo, išlaikymo, pakeitimo, apribojimo, jų galiojimo sustabdymo ir jų panaikinimo taisyklės, tokių pažymėjimų turėtojų teisės ir pareigos, taip pat sąlygos, kuriomis skrydžiai saugos sumetimais gali būti uždrausti, apriboti ar jiems gali būti taikomos tam tikros sąlygos.

▼M1

3. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios nekomercinių skrydžių taisyklės ir vežėjų, vykdančių nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, teikiamų deklaracijų ir tų vežėjų priežiūros sąlygos ir tvarka.

4. Kol nepriimtos ir nepradėtos taikyti atitinkamos įgyvendinimo taisyklės, kiti skrydžiai, įskaitant skrydžius, kai orlaivis naudojamas specialioms užduotims vykdyti ar specialioms paslaugoms teikti, toliau vykdomi laikantis taikomų nacionalinės teisės aktų.

([1]) OL L 373, 1991 12 31, p. 4.
([2]) OL L 143, 2004 4 30, p. 76.

▼B

►M1 5. ◄ Šis reglamentas netaikomas skrydžiams, kuriems taikomas Reglamento (EB) Nr. 216/2008 1 straipsnio 2 dalies a punktas.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1. komercinis skrydis – skrydis, kai orlaivis naudojamas už užmokestį ar kitokį vertingą atlygį skraidinti keleivius, krovinius ar paštą;

2. B klasės lėktuvai – lėktuvai su sraigtiniais varikliais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra devynios arba mažiau vietų ir kurių didžiausia kilimo masė neviršija 5 700 kg;

3. viešojo intereso vieta – vieta, kuri naudojama tik viešiesiems interesams;

4. 1 klasės operacija – operacija, kai, sugedus kritiniam varikliui, sraigtasparnis yra pajėgus nutūpti neviršydamas turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio arba saugiai tęsti skrydį iki tinkamos tūpimo zonos, priklausomai nuo to, kada įvyksta gedimas;

▼M1

5. nustatytų charakteristikų navigacija (PBN) – orlaivio, kuriuo vykdomas skrydis ATS maršrutu, artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra ar skrydis nustatytoje oro erdvėje, veikimo charakteristikų reikalavimais grindžiama zonos navigacija.

▼B

Kitų II–►M1 VII ◄ prieduose vartojamų terminų apibrėžtys pateiktos I priede.

3 straipsnis

Priežiūros pajėgumai

1. Kiekviena valstybė narė paskiria vieną ar daugiau subjektų vykdyti tos valstybės narės kompetentingos institucijos funkcijas; kompetentingai institucijai suteikiamos reikiamos galios ir ji yra atsakinga už asmenų ir organizacijų, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklės, sertifikavimą ir priežiūrą.

2. Jei valstybė narė paskiria daugiau kaip vieną subjektą vykdyti kompetentingos institucijos funkcijas:

a) aiškiai apibrėžiamos kiekvienos kompetentingos institucijos kompetencijos sritys: jos pareigos ir kompetencijos srities geografinės ribos ir

b) instituciją sudarančių subjektų veikla koordinuojama, kad atitinkamose jų kompetencijos srityse būtų užtikrinta veiksminga visų asmenų ir organizacijų, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklės, priežiūra.

3. Valstybės narės užtikrina, kad kompetentinga (-os) institucija (-os) turėtų būtinų pajėgumų visų asmenų ir organizacijų, kuriems taikoma jos (jų) priežiūros programa, priežiūrai užtikrinti ir pakankamai išteklių šio reglamento reikalavimams įvykdyti.

▼B

4. Valstybės narės užtikrina, kad kompetentingos institucijos darbuotojai nevykdytų priežiūros veiklos, kai yra įrodymų, kad dėl to galėtų kilti tiesioginis arba netiesioginis interesų konfliktas, ypač susijęs su šeimos arba finansiniais interesais.

5. Darbuotojams, kuriuos kompetentinga institucija įgaliojo vykdyti sertifikavimo ir (arba) priežiūros užduotis, suteikiami įgaliojimai atlikti bent šias užduotis:

a) tikrinti įrašus, duomenis, procedūras ir bet kuriuos kitus su sertifikavimo ir (arba) priežiūros užduoties vykdymu susijusius dokumentus;

b) daryti tų įrašų, duomenų, procedūrų ir kitų dokumentų kopijas ar išrašus;

c) prašyti žodinio paaiškinimo vietoje;

d) patekti į atitinkamas patalpas, skrydžių erdvės dalis ar transporto priemones;

e) atlikti auditus, tyrimus, vertinimus, patikrinimus, įskaitant patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama;

f) prireikus imtis atitinkamų vykdymo užtikrinimo priemonių ar tas priemones inicijuoti.

6. 5 dalyje nurodytos užduotys vykdomos laikantis atitinkamos valstybės narės teisės nuostatų.

4 straipsnis

Patikrinimai perone

Vežėjų, kurių saugos priežiūrą vykdo kita valstybė narė arba trečioji valstybė, orlaivių patikrinimai perone atliekami pagal II priedo RAMP skyrių.

5 straipsnis

Orlaivių naudojimas skrydžiams

1. Vežėjai orlaivius naudoja komerciniams skrydžiams tik kaip nurodyta III ir IV prieduose.

2. Vežėjai ►M1 ——————— ◄ laikosi atitinkamų V priedo nuostatų, naudodami:

a) lėktuvus ir sraigtasparnius:

i) skrydžiams, vykdomiems naudojant nustatytų charakteristikų navigaciją (PBN);

ii) skrydžiams, vykdomiems taikant minimalius navigacijos charakteristikų reikalavimus (MNPS);

iii) skrydžiams sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje;

iv) skrydžiams prasto matomumo sąlygomis (LVO);

▼B

b) ►M1 lėktuvus, sraigtasparnius, oro balionus ir sklandytuvus ◄ pavojingiesiems kroviniams pervežti;

c) dviejų variklių lėktuvus komerciniams padidinto nuotolio skrydžiams (ETOPS);

d) sraigtasparnius komerciniams skrydžiams su naktinio matymo sistemomis (NVIS);

e) sraigtasparnius komerciniams keliamiesiems skrydžiams (HHO) ir

f) sraigtasparnius komerciniams skubios medicinos pagalbos skrydžiams (HEMS).

▼M1

3. Vežėjai, vykdantys nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais, deklaruoja savo gebėjimą vykdyti su tų orlaivių naudojimu susijusius įsipareigojimus ir tai, kad turi priemonių tai daryti, ir naudoja orlaivius skrydžiams pagal III ir VI priedų nuostatas.

4. Vežėjai, vykdantys nekomercinius skrydžius kitais orlaiviais (išskyrus sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius), taip pat oro balionais ir sklandytuvais, naudoja orlaivius skrydžiams pagal VII priedo nuostatas.

5. Nukrypstant nuo 1, 3 ir 4 dalių, mokymo organizacijos, kurių pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje ir kurios patvirtintos pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 290/2012 ([1]), vykdydamos mokomuosius skrydžius Sąjungoje arba iš Sąjungos:

a) sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius skrydžiams naudoja pagal VI priedo nuostatas;

b) kitus orlaivius (išskyrus sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius), taip pat oro balionus ir sklandytuvus skrydžiams naudoja pagal VII priedo nuostatas.

▼B

6 straipsnis

Leidžiančios nukrypti nuostatos

1. Vykdant komercinius skrydžius B klasės lėktuvais arba nesudėtingais sraigtasparniais, kai tie skrydžiai pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome ir (arba) skrydžių erdvės dalyje, III ir IV priedai netaikomi.

Tačiau taikoma:

a) vykdant skrydžius lėktuvais – Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedas ir susijusios nacionalinės išimtys, grindžiamos kompetentingų institucijų atliktais saugos rizikos vertinimais;

b) vykdant skrydžius sraigtasparniais – nacionaliniai reikalavimai.

2. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 1 dalies, Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 5 dalyje nurodyti orlaiviai, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai, naudojami 2009 m. spalio 14 d. Komisijos sprendime C(2009) 7633 nustatytomis sąlygomis. Prieš įgyvendinant bet kokį orlaivių naudojimo pakeitimą, susijusį su tame sprendime nustatytomis sąlygomis, apie jį pranešama Komisijai ir Europos aviacijos saugos agentūrai (toliau – agentūra).

([1]) OL L 100, 2012 4 5, p. 1.

▼B

Valstybė narė, kuriai nėra skirtas Sprendimas C(2009) 7633 ir kuri ketina pasinaudoti tame sprendime numatyta leidžiančia nukrypti nuostata, prieš taikydama tą nuostatą apie savo ketinimą praneša Komisijai ir agentūrai. Komisija ir agentūra įvertina, kiek įgyvendinus pakeitimą arba pasinaudojus leidžiančia nukrypti nuostata būtų nukrypta nuo Sprendimo C(2009) 7633 sąlygų arba kiek tai turėtų įtakos pradiniam saugos vertinimui, atliktam taikant tą sprendimą. Jei atlikus vertinimą paaiškėja, kad pakeitimas arba pasinaudojimas leidžiančia nukrypti nuostata neatitinka pradinio saugos vertinimo, atlikto taikant Sprendimą C(2009) 7633, atitinkama valstybė narė pateikia naują prašymą pasinaudoti leidžiančia nukrypti nuostata pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnio 6 dalį.

3. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 1 dalies, su naujo orlaivių tipo diegimu ar esamo tipo modifikavimu susiję skrydžiai, kuriuos naudodamosi savo teisėmis vykdo projektavimo arba gamybos organizacijos, ir toliau vykdomi valstybės narės nacionalinės teisės aktuose nustatytomis sąlygomis.

4. Nepaisant 5 straipsnio, valstybės narės pagal savo nacionalinės teisės aktus gali ir toliau reikalauti specialaus patvirtinimo ir nustatyti papildomus reikalavimus dėl veiklos procedūrų, įrangos, įgulos narių kvalifikacijos ir mokymo, susijusių su komerciniais skrydžiais sraigtasparniais atviroje jūroje. Valstybės narės Komisijai ir agentūrai praneša apie papildomus reikalavimus, taikomus atliekant tokius specialius patvirtinimus. Šie reikalavimai neturi būti mažiau griežti nei III ir IV priedų reikalavimai.

5. Nukrypstant nuo IV priedo CAT.POL.A.300 dalies a punkto, komerciniai skrydžiai vieno variklio lėktuvais naktį arba meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) vykdomi valstybių narių pagal Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 2 dalį suteiktų išimčių sąlygomis.

Prieš įgyvendinant bet kokį šių lėktuvų naudojimo pakeitimą, susijusį su tų išimčių sąlygomis, apie jį pranešama Komisijai ir agentūrai. Komisija ir agentūra siūlomą pakeitimą įvertina pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnio 5 dalį.

6. Esami skrydžiai sraigtasparniais į viešojo intereso vietą (PIS) ir iš jos gali būti vykdomi nukrypstant nuo IV priedo CAT.POL.H.225 dalies, kai dėl PIS dydžio, kliūčių išsidėstymo arba sraigtasparnio savybių negalima laikytis 1 klasės operacijoms taikomų reikalavimų. Tokie skrydžiai vykdomi valstybių narių nustatytomis sąlygomis. Valstybės narės Komisijai ir agentūrai praneša apie taikomas sąlygas.

▼M1

7. Nukrypstant nuo V priedo SPA.PBN.100 PBN dalies, kol nepriimtos ir nepradėtos taikyti atitinkamos įgyvendinimo taisyklės, nekomerciniai skrydžiai kitais lėktuvais (išskyrus sudėtingus varikliu varomus lėktuvus) nustatytoje oro erdvėje, maršrutuose arba laikantis procedūrų, vykdomų pagal nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) specifikacijas, toliau vykdomi valstybių narių nacionalinės teisės aktais nustatytomis sąlygomis.

▼B

7 straipsnis

Oro vežėjų pažymėjimai

1. Oro vežėjų pažymėjimai (AOC), kuriuos, prieš pradedant taikyti šį reglamentą, valstybė narė pagal Reglamentą (EEB) Nr. 3922/1991 išdavė vežėjams, vykdantiems komercinius skrydžius lėktuvais, laikomi išduotais pagal šį reglamentą.

Tačiau ne vėliau kaip 2014 m. spalio 28 d.:

a) vežėjai patvirtina savo valdymo sistemą, mokymo programas, procedūras ir vadovus ir užtikrina, kad jie atitiktų atitinkamai taikomus III, IV ir V priedus;

b) AOC pakeičiami pažymėjimais, išduodamais pagal šio reglamento II priedą.

2. AOC, kuriuos, prieš pradedant taikyti šį reglamentą, valstybė narė išdavė vežėjams, vykdantiems komercinius skrydžius sraigtasparniais, pakeičiami šį reglamentą atitinkančiais AOC pagal pakeitimo pranešimą, kurį, konsultuodamasi su agentūra, nustato AOC išdavusi valstybė narė.

Pakeitimo pranešime aprašomi šie dalykai:

a) nacionaliniai reikalavimai, kuriais remiantis išduoti AOC;

b) vežėjams suteiktų teisių aprėptis;

c) nacionalinių reikalavimų, kuriais remiantis išduoti AOC, ir III, IV ir V priedų reikalavimų skirtumai, kartu nurodant, kaip ir kada bus reikalaujama, kad vežėjai užtikrintų visišką atitiktį tų priedų reikalavimams.

Pakeitimo panešime pateikiamos visų dokumentų, reikalingų a–c punktuose nurodytiems dalykams pagrįsti, kopijos, įskaitant atitinkamų nacionalinių reikalavimų ir procedūrų dokumentų kopijas.

8 straipsnis

Skrydžio laiko apribojimai

►M1 1. ◄ Skrydžio ir darbo laiko apribojimams taikoma:

a) vykdant ►M1 komercinius skrydžius lėktuvais ◄ – Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 4 dalis ir III priedo Q skyrius;

b) vykdant ►M1 komercinius skrydžius sraigtasparniais ◄ – nacionaliniai reikalavimai.

▼M1

2. Kol nepriimtos ir nepradėtos taikyti atitinkamos įgyvendinimo taisyklės, nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais toliau vykdomi laikantis taikomų skrydžio laiko apribojimo nacionalinės teisės aktų.

▼M2

9 straipsnis

Minimalios įrangos sąrašai

Minimalios įrangos sąrašai (MEL), kuriuos vežėjo valstybė arba registravimo valstybė patvirtino prieš pradedant taikyti šį reglamentą, laikomi patvirtintais pagal šį reglamentą ir vežėjas gali toliau jais naudotis.

Įsigaliojus šiam reglamentui visi pirmoje pastraipoje nurodyto MEL, kuriam pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 748/2012 ([1]) kaip tinkamumo naudoti duomenų dalis nustatytas pagrindinis minimalios įrangos sąrašas (MMEL), pakeitimai atliekami laikantis šio reglamento III priedo 2 skirsnio ORO.MLR.105 punkto kuo anksčiau, bet ne vėliau kaip 2017 m. gruodžio 18 d. arba per dvejus metus nuo tinkamumo naudoti duomenų patvirtinimo, pasirenkant vėlesnę datą.

Bet koks pirmoje pastraipoje nurodyto MEL, kuriam MMEL kaip tinkamumo naudoti duomenų dalis nenustatytas, pakeitimai ir toliau atliekami pagal atitinkamai vežėjo valstybės arba registracijos valstybės patvirtintą MEL.

9a straipsnis

Skrydžio ir keleivių salono įgulos mokymas

Vežėjai užtikrina, kad jau skraidantys skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos nariai, pagal III priedo FC ir CC skyrius baigę mokymą, į kurį neįtraukti tinkamumo naudoti duomenyse nustatyti privalomi elementai, ne vėliau kaip 2017 m. gruodžio 18 d. arba per dvejus metus nuo tinkamumo naudoti duomenų patvirtinimo, pasirenkant vėlesnę datą, dalyvauja mokymo kursuose, į kuriuos įtraukti šie privalomi elementai.

▼B

10 straipsnis

Įsigaliojimas

1. Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2012 m. spalio 28 d.

2. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies antros pastraipos, valstybės narės gali nuspręsti iki 2014 m. spalio 28 d. netaikyti I–V priedų nuostatų.

Jei valstybė narė pasinaudoja šia galimybe, ji apie tai praneša Komisijai ir agentūrai. Pranešime apibūdinamos leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo priežastys ir jos taikymo trukmė bei pateikiama numatytų veiksmų įgyvendinimo programa ir tvarkaraštis.

▼M1

3. Nukrypstant nuo 1 dalies antros pastraipos, valstybės narės gali nuspręsti:

a) iki 2016 m. rugpjūčio 25 d. netaikyti III priedo nuostatų nekomerciniams skrydžiams sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais ir

([1]) OL L 224, 2012 8 21, p. 1.

▼M1

b) iki 2016 m. rugpjūčio 25 d. netaikyti V, VI ir VII priedų nuostatų nekomerciniams skrydžiams lėktuvais, sraigtasparniais, sklandytuvais ir oro balionais.

▼B

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

▼M1

II–VII prieduose vartojamų terminų apibrėžtys

▼B

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1. Turimasis nutrauktojo kilimo nuotolis (ASDA) – turimasis riedos ilgis pridėjus stabdymo tako ilgį, jei toks stabdymo takas aerodromo valstybės deklaruotas kaip turimasis ir gali išlaikyti lėktuvo masę vyraujančiomis naudojimo sąlygomis.

2. Priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės (AMC) – neprivalomi standartai, kuriuos agentūra priėmė siekdama paaiškinti atitikties Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms užtikrinimo priemones.

3. Priėmimo kontrolinis sąrašas – dokumentas, naudojamas tikrinant pavojingųjų krovinių pakuočių išorinę išvaizdą ir jų dokumentus, siekiant nustatyti, ar laikomasi visų reikalavimų.

4. Tinkamas aerodromas – aerodromas, kuriame galima naudoti orlaivį atsižvelgiant į taikomus naudojimo reikalavimus ir į kilimo ir tūpimo tako charakteristikas.

5. Keleivių klasifikacija:

   a) suaugusysis – 12 metų arba vyresnis asmuo;

   b) vaikas – 2 metų arba vyresnis, bet jaunesnis nei 12 metų asmuo;

   c) kūdikis – jaunesnis nei 2 metų asmuo.

6. Lėktuvas – jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis su fiksuotais sparnais, kurio keliamoji galia skrendant susidaro dėl sparnus veikiančių aerodinaminių reakcijų.

7. Skrydis su automatizuoto naktinio matymo vizualizavimo sistema (NVIS) – pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) vykdoma naktinio skrydžio su NVIS dalis, per kurią įgulos narys naudoja naktinio matymo akinius (NVG).

8. Orlaivis – mašina, kuri atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus.

9. Alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės – priemonės, kurios yra alternatyva esamoms priimtinoms atitikties užtikrinimo priemonėms arba kurios yra naujos atitikties Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms, dėl kurių agentūra nepriėmė susijusių priimtinų atitikties užtikrinimo priemonių, užtikrinimo priemonės.

10. Priešledžio procedūra – ant žemės atliekama procedūra, kuria ribotam (priešledžio veikimo) laikui suteikiama apsauga nuo šerkšno ar ledo susidarymo ir sniego kaupimosi ant apdorotų orlaivio paviršių.

▼M1

11. Artėjimas tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (APV) – artėjimas tūpti pagal prietaisus, kurį vykdant naudojami horizontalieji ir vertikalieji orientyrai, neatitinkantis tiksliojo artėjimo tūpti ir tūpimo reikalavimų, kai apsisprendimo santykinis aukštis (DH) yra ne mažesnis kaip 250 pėdų, o kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) – ne mažesnis kaip 600 m.

▼B

►M1 12. ◄ Keleivių salono įgulos narys – tinkamą kvalifikaciją turintis įgulos narys (išskyrus skrydžio arba techninės įgulos narius), vežėjo paskirtas skrydžių metu vykdyti su keleivių ir skrydžio sauga susijusias pareigas.

►M1 13. ◄ I kategorijos (CAT I) artėjimas tūpti – tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS), mikrobangine tūpimo sistema (MLS), GLS (antžeminė išplėstinė pasaulinės navigacijos palydovų sistemos (GNSS/GBAS) tūpimo sistema), tiksliojo artėjimo tūpti radaru (PAR) arba palydovinę išplėstinę sistemą (SBAS) naudojančia GNSS, kai apsisprendimo santykinis aukštis (DH) yra ne mažesnis kaip 200 pėdų ir lėktuvų kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) ne mažesnis kaip 550 m, o sraigtasparnių – ne mažesnis kaip 500 m.

►M1 14. ◄ II kategorijos (CAT II) artėjimas tūpti – tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus naudojantis tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS) arba mikrobangine tūpimo sistema (MLS), kai:

a) apsisprendimo santykinis aukštis (DH) yra mažesnis kaip 200 pėdų, bet ne mažesnis kaip 100 pėdų, ir

b) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) yra ne mažesnis kaip 300 m.

►M1 15. ◄ IIIA kategorijos (CAT IIIA) artėjimas tūpti – tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus naudojantis tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS) arba mikrobangine tūpimo sistema (MLS), kai:

a) apsisprendimo santykinis aukštis (DH) yra mažesnis kaip 100 pėdų ir

b) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) yra ne mažesnis kaip 200 m.

►M1 16. ◄ IIIB kategorijos (CAT IIIB) artėjimas tūpti – tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus naudojantis tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS) arba mikrobangine tūpimo sistema (MLS), kai:

a) apsisprendimo santykinis aukštis (DH) yra mažesnis kaip 100 pėdų arba jo nėra ir

b) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) yra mažesnis kaip 200 m, bet ne mažesnis kaip 75 m.

►M1 17. ◄ A kategorijos sraigtasparnis – kelių variklių sraigtasparnis su tinkamumo skraidyti kodeksuose nurodytomis konstrukcinėmis variklių ir sistemų atskyrimo savybėmis, galintis pagal kilimo ir tūpimo duomenis vykdyti skrydžius, numatytus laikantis kritinio variklio gedimo sampratos, pagal kurią užtikrinamas pakankamas skirtasis paviršiaus plotas ir pakankamos naudojimo galimybės, kad sugedus varikliui būtų tęsiamas saugus skrydis arba kad kilimas būtų saugiai nutrauktas.

►M1 18. ◄ B kategorijos sraigtasparnis – A kategorijos standartų neatitinkantis vieno ar kelių variklių sraigtasparnis. B kategorijos sraigtasparniai neturi garantuotos gebos saugiai tęsti skrydį sugedus varikliui, todėl numatomas neplanuotas tūpimas.

►M1 19. ◄ Sertifikavimo specifikacijos (CS) – agentūros priimti techniniai standartai, kuriais nurodomos atitikties Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms užtikrinimo priemonės ir kuriuos organizacija gali taikyti sertifikavimo tikslais.

▼B

►M1 20. ◄ Skrydis ratu – artėjimo tūpti pagal prietaisus vizualioji fazė, kai orlaivis parengiamas tūpti ant kilimo ir tūpimo tako arba priartėjimo tūpti ir tūpimo zonoje (FATO), kurie nėra tinkami artėjimui tūpti tiese.

►M1 21. ◄ Laisvoji juosta – atitinkamos institucijos kontroliuojamas apibrėžtas stačiakampis žemės ar vandens plotas, parinktas arba parengtas kaip tinkama zona, virš kurios lėktuvas gali atlikti dalį pradinio aukštėjimo iki nustatyto aukščio.

►M1 22. ◄ Debesų padas – aukštis iki žemiausio stebimo arba prognozuojamo debesų darinio apačios netoli aerodromo ar skrydžių erdvės dalies arba nustatytoje skrydžių zonoje, paprastai matuojamas nuo aerodromo lygio arba, jei skrendama virš jūros, nuo vidutinio jūros lygio.

►M1 23. ◄ Dalijimosi kodu susitarimas – susitarimas, pagal kurį vežėjas savo žymimąjį kodą priskiria kito vežėjo valdomam skrydžiui, prekiauja bilietais į tą skrydį ir juos išleidžia.

►M1 24. ◄ Tankiai apgyvendintas rajonas – gyvenamoji, komercinė ar rekreacinė miesto, miestelio ar gyvenvietės zona.

►M1 25. ◄ Nešvarus kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio daugiau kaip 25 % reikiamo naudoti ilgio ir pločio paviršiaus ploto padengta:

a) daugiau kaip 3 mm (0,125 colio) vandens sluoksniu arba pažliugusiu ar puriu sniegu, kurių gylis atitinka didesnį kaip 3 mm (0,125 colio) vandens gylį;

b) į kietą masę suslėgtu sniegu, kuris nebegali būti daugiau suslėgtas ir kuris keliamas nuo paviršiaus lieka vientisas arba skyla į gabalus (suslėgtas sniegas), arba

c) ledu, įskaitant šlapią ledą.

►M1 26. ◄ Degalai ypatingajam atvejui – degalai, skirti skrendant iki paskirties aerodromo dėl nenumatytų veiksnių padidėjusioms degalų sąnaudoms kompensuoti.

►M1 27. ◄ Nenutrūkstamas žemėjimas artėjant tūpti (CDFA) – stabilaus artėjimo tūpti procedūras atitinkantis nenutrūkstamo žemėjimo metodas, taikomas skrendant priartėjimo tūpti atkarpa pagal netiksliojo artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, kai be išlyginimo skrendama nuo altitudės arba aukščio, ne žemesnio kaip nustatytasis priartėjimo tūpti aukštis, iki maždaug 15 m (50 pėdų) altitudėje arba aukštyje virš tūpimo tako slenksčio esančio taško arba taško, kuriame pradedamas to tipo orlaivio, kuriuo skrendama, išlyginimo manevras.

►M1 28. ◄ Konvertuotasis meteorologinis matomumas (CMV) – kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliui (RVR) lygi vertė, apskaičiuojama pagal praneštą meteorologinį matomumą.

►M1 29. ◄ Įgulos narys – asmuo, vežėjo paskirtas orlaivyje vykdyti tam tikras pareigas.

▼B

►M1 30. ◄ Kritinė lėktuvo skrydžio fazė – lėktuvo kilimo rieda, kilimo trajektorija, priartėjimas tūpti, tūpimo nutraukimas, tūpimas, įskaitant riedėjimą nutūpus, ir visos kitos įgulos arba lėktuvo vado nustatytos skrydžio fazės.

►M1 31. ◄ Kritinė sraigtasparnio skrydžio fazė – sraigtasparnio riedėjimas, kybojimas, kilimas, priartėjimas tūpti, tūpimo nutraukimas, tūpimas ir visos kitos įgulos arba sraigtasparnio vado nustatytos skrydžio fazės.

►M1 32. ◄ Drėgnas kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio paviršius nėra sausas, tačiau nuo drėgmės neblizga.

►M1 33. ◄ Pavojingieji kroviniai – gaminiai ar medžiagos, kurie gali kelti pavojų sveikatai, saugai, turtui arba aplinkai ir kurie įtraukti į techninių instrukcijų pavojingųjų krovinių sąrašą arba kurie klasifikuojami pagal tas instrukcijas.

►M1 34. ◄ Avarija vežant pavojinguosius krovinius – su pavojingųjų krovinių vežimu oru susijęs įvykis, per kurį žuvo ar sužalota žmonių arba padaryta didelė žala turtui.

►M1 35. ◄ Incidentas vežant pavojinguosius krovinius:

a) su pavojingųjų krovinių vežimu oru susijęs įvykis, išskyrus avariją vežant pavojinguosius krovinius, nebūtinai įvykęs orlaivyje, per kurį sužeista žmonių, padaryta žala turtui, kilo gaisras, buvo dūžių, išsiliejo skystis ar pasklido radiacija arba yra kitokių pakuotės vientisumo pažeidimo požymių;

b) su pavojingųjų krovinių vežimu susijęs įvykis, kuris kelia rimtą pavojų orlaiviui ar jo keleiviams.

►M1 36. ◄ Ledo šalinimas – ant žemės atliekama šerkšno, ledo, sniego ar pažliugusio sniego šalinimo procedūra, kuria siekiama, kad ant orlaivio neliktų pašalinių medžiagų.

►M1 37. ◄ Nustatytasis taškas po pakilimo (DPATO) – kilimo ir pradinio aukštėjimo fazės taškas, kurio nepasiekus negalima užtikrinti sraigtasparnio gebos toliau saugiai tęsti skrydį neveikiant kritiniam varikliui ir gali prireikti priverstinio tūpimo.

►M1 38. ◄ Nustatytasis taškas prieš tūpimą (DPBL) – artėjimo tūpti ir tūpimo fazės taškas, kurį praskridus nebegalima užtikrinti sraigtasparnio gebos toliau saugiai tęsti skrydį neveikiant kritiniam varikliui ir gali prireikti priverstinio tūpimo.

►M1 39. ◄ DR atstumas – horizontalusis atstumas, kurį sraigtasparnis nuskrido nuo turimojo kilimo nuotolio pabaigos.

►M1 40. ◄ Nuomos be įgulos sutartis – įmonių susitarimas, pagal kurį orlaivis naudojamas pagal nuomininko oro vežėjo pažymėjimą (AOC).

▼B

►M1 41. ◄ Grynoji naudojimo masė – naudoti pagal tam tikrą paskirtį parengto orlaivio bendroji masė, išskyrus naudojamų degalų masę ir vežamąją krovą.

►M1 42. ◄ Sausas kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kuris nėra šlapias ar nešvarus, įskaitant dirbtinės dangos kilimo ir tūpimo takus, kurie buvo specialiai įrengti su grioveliais ar akytu grindiniu ir yra prižiūrimi taip, kad net esant drėgmei būtų galima stabdyti taip pat veiksmingai kaip ant sauso tako.

▼M1

43. Orlaivis ELA1 – bet kuris iš toliau išvardytų pilotuojamųjų Europos lengvųjų orlaivių:

a) lėktuvas, kurio didžiausia kilimo masė (MTOM) yra ne didesnė kaip 1 200 kg ir kuris nepriskiriamas prie sudėtingų varikliu varomų orlaivių;

b) sklandytuvas arba variklinis sklandytuvas, kurio MTOM yra ne didesnė kaip 1 200 kg;

c) oro balionas, kurio didžiausias konstrukcinis dujų arba karšto oro keliamasis tūris yra ne didesnis kaip 3 400 m^3, jeigu tai karšto oro balionas, 1 050 m^3, jeigu tai dujomis pildomas oro balionas, ir 300 m^3, jeigu tai pririšamasis dujomis pildomas oro balionas.

44. Orlaivis ELA2 – bet kuris iš toliau išvardytų pilotuojamųjų Europos lengvųjų orlaivių:

a) lėktuvas, kurio didžiausia kilimo masė (MTOM) yra ne didesnė kaip 2 000 kg ir kuris nepriskiriamas prie sudėtingų varikliu varomų orlaivių;

b) sklandytuvas arba variklinis sklandytuvas, kurio MTOM yra ne didesnė kaip 2 000 kg;

c) oro balionas;

d) labai lengvas sukasparnis, kurio MTOM yra ne didesnė kaip 600 kg ir kuris yra paprastos konstrukcijos, skirtas skristi ne daugiau kaip dviem asmenims, nevaromas nei turbininiu, nei raketiniu varikliu, ir kuriuo vykdomi tik skrydžiai dieną pagal VFR.

▼B

►M1 45. ◄ Iškilioji priartėjimo tūpti ir kilimo zona (iškilioji FATO) – FATO, kuri yra bent 3 m aukštesnis nei aplinkinis paviršius.

►M1 46. ◄ Atsarginis maršruto (ERA) aerodromas – reikalavimus atitinkantis maršruto aerodromas, kurio gali prireikti planavimo etapu.

▼B

►M1 47. ◄ Sustiprinto matomumo sistema (EVS) – vaizdo jutikliais gaunamų elektroninių išorinės aplinkos tikralaikių vaizdų rodymo sistema.

►M1 48. ◄ Priartėjimo tūpti ir kilimo zona (FATO) – apibrėžta sraigtasparnių skrydžių vykdymo zona, virš kurios baigiamas galutinis artėjimo kyboti ar tūpti manevro etapas ir nuo kurios pradedamas kilimo manevras. Vykdant 1 klasės operaciją sraigtasparniu, į apibrėžtą zoną įtraukiama turimoji nutraukto kilimo zona.

►M1 49. ◄ Skrydžio duomenų stebėsena (FDM) – įprastų skrydžių skaitmeninių duomenų aktyvus nebaudžiamojo pobūdžio naudojimas aviacijos saugai stiprinti.

►M1 50. ◄ Imituojamo skrydžio treniruoklis (FSTD):

a) jei mokoma skristi lėktuvu – viso skrydžio imituoklis (FFS), skrydžio treniruoklis (FTD), skrydžio ir navigacijos procedūrų treniruoklis (FNPT) arba pradinio mokymo pagal prietaisus priemonė (BITD);

b) jei mokoma skristi sraigtasparniu – viso skrydžio imituoklis (FFS), skrydžio mokymo įtaisas (FTD) arba skrydžio ir navigacijos procedūrų treniruoklis (FNPT);

►M1 51. ◄ ERA degalų aerodromas – ERA aerodromas, parinktas ypatingajam atvejui skirtų degalų kiekiui sumažinti.

►M1 52. ◄ GBAS tūpimo sistema (GLS) – artėjimo tūpti ir tūpimo sistema, kurioje orlaiviui nukreipti pagal jo horizontaliąją ir vertikaliąją GNSS padėtį naudojama antžeminės išplėstinės pasaulinės navigacijos palydovų sistemos (GNSS/GBAS) informacija. Priartėjimo tūpti nuolydžiui naudojama geometrinė aukščio atskaita.

►M1 53. ◄ Antžeminis avarinės tarnybos personalas – ant žemės esantys avarinės tarnybos darbuotojai (pvz., policininkai, gaisrininkai ir kt.), kurie prisideda prie sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) darbo ir kurių užduotys susijusios su sraigtasparniais vykdomais skrydžiais.

►M1 54. ◄ Draudimas pakilti – oficialus draudimas orlaiviui pakilti ir jam sulaikyti būtinų veiksmų vykdymas.

►M1 55. ◄ Kolimatorinis monitorius (HUD) – rodmenų sistema, kurioje skrydžio informacija pateikiama piloto priekiniame išorės matymo lauke ir kuri smarkiai neriboja išorės vaizdo.

►M1 56. ◄ Kolimatorinio valdymo tūpimo sistema (HUDLS) – visa orlaivio sistema, kuri per kolimatorinį monitorių pilotui padeda atlikti artėjimo tūpti ir tūpimo ir (arba) nutraukto artėjimo tūpti procedūrą. Ji apima visus jutiklius, kompiuterius, maitinimo įrangą, indikatorius ir vairus.

►M1 57. ◄ Sraigtasparnis – sunkesnis už orą orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro sąveikos su vienu ar keliais jėgainės ant daugiau ar mažiau vertikalių ašių sukamais keliamaisiais sraigtais.

▼B

►M1 58. ◄ Sraigtasparnio keliamojo skrydžio (HHO) įgulos narys – techninės įgulos narys, vykdantis jam priskirtas su keltuvo naudojimu susijusias pareigas.

►M1 59. ◄ Sraigtasparnių denis – FATO ant plūduriuojančios ar stacionarios konstrukcijos jūroje.

►M1 60. ◄ HEMS įgulos narys – techninės įgulos narys, paskirtas per HEMS skrydį lydėti sraigtasparniu skraidinamą asmenį, kuriam reikia medicinos pagalbos, ir padėti pilotui vykdyti misiją.

►M1 61. ◄ HEMS skrydis – pagal sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) patvirtinimą naudojamo sraigtasparnio skrydis, kuriuo padedama suteikti skubią medicinos pagalbą tais atvejais, kai būtina nedelsiant greitai nuskraidinti:

a) medicinos darbuotojus;

b) medicinos reikmenis (įrangą, kraują, organus, vaistus) arba

c) sergančius ar sužeistus asmenis ir kitus tiesiogiai susijusius asmenis.

►M1 62. ◄ HEMS skrydžių bazė – aerodromas, kuriame gali būti HEMS skrydžiams pasirengusių įgulos narių ir tokiems skrydžiams parengtas HEMS sraigtasparnis.

►M1 63. ◄ HEMS skrydžių erdvės dalis – kelti sraigtasparniu, tūpti ir kilti skirta erdvės dalis, kurią orlaivio vadas parenka per HEMS skrydį.

►M1 64. ◄ HHO skrydis – pagal sraigtasparnio keliamojo skrydžio (HHO) patvirtinimą naudojamo sraigtasparnio skrydis, kuriuo sraigtasparnio keltuvu perkeliami žmonės ir (arba) kroviniai.

►M1 65. ◄ HHO skrydis virš jūros – pagal sraigtasparnio keliamojo skrydžio (HHO) patvirtinimą naudojamo sraigtasparnio skrydis, kuriuo sraigtasparnio keltuvu iš tam tikroje jūros zonoje esančio laivo ar konstrukcijos, į juos arba į pačią jūrą perkeliami žmonės ir (arba) kroviniai.

►M1 66. ◄ HHO keleivis – asmuo, kurį reikia perkelti sraigtasparnio keltuvu.

►M1 67. ◄ HHO vieta – nustatyta vieta, kurioje sraigtasparnis atlieka perkėlimo keltuvu operaciją.

►M1 68. ◄ Priešledžio veikimo laikas (HoT) – numatomas laikas, kurį priešledžio skystis neleis susidaryti ledui ir šerkšnui ir kauptis sniegui ant apsaugotų (apdorotų) lėktuvo paviršių.

▼B

►M1 69. ◄ Nepalanki aplinka:

a) aplinka, kurioje:

i) negalima atlikti saugaus priverstinio tūpimo, nes paviršius tam netinkamas;

ii) sraigtasparnio keleivių negalima tinkamai apsaugoti nuo stichijos;

iii) nėra numatytą poveikį atitinkančių paieškos ir gelbėjimo priemonių ir (arba) pajėgumų arba

iv) yra nepriimtina rizika sukelti pavojų ant žemės esantiems žmonėms ar turtui;

b) bet kuriuo atveju nepalankiomis laikomos šios zonos:

i) kai skrydžiai vykdomi virš vandens – atitinkamos valstybės institucijos nurodytos atvirosios jūros zonos į šiaurę nuo 45 N ir į pietus nuo 45 S lygiagrečių;

ii) tos tankiai apgyvendinto rajono dalys, kuriose nėra tinkamų saugaus priverstinio tūpimo zonų.

►M1 70. ◄ Apsisprendimo tūpti taškas (LDP) – nustatant tūpimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima saugiai tęsti tūpimą arba pradėti nutrauktojo tūpimo operaciją, kai tame taške buvo pripažintas variklio gedimas.

►M1 71. ◄ Turimasis tūpimo nuotolis (LDA) – kilimo ir tūpimo tako ilgis, kurį aerodromo valstybė paskelbė turimu ir tinkamu tupiančiam lėktuvui riedėti žeme.

►M1 72. ◄ Sausumos lėktuvas – orlaivis su fiksuotais sparnais, suprojektuotas kilti ir tūpti ant žemės, įskaitant amfibijas, naudojamas kaip sausumos lėktuvai.

►M1 73. ◄ Vietinis sraigtasparnio skrydis – sraigtasparnio, kurio didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) viršija 3 175 kg, o didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra ne didesnė nei 9 krėslai, komercinis skrydis dieną tam tikrais maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus apibrėžtoje vietinėje geografinėje srityje, kuri nurodyta skrydžių vykdymo vadove.

►M1 74. ◄ Prasto matomumo procedūros (LVP) – aerodrome vykdomos skrydžių saugos užtikrinimo procedūros, kai artėjama tūpti pagal žemesnę nei I standartinę kategoriją, kitą nei II standartinę kategoriją, II bei III kategorijas ir kylama prasto matomumo sąlygomis.

►M1 75. ◄ Kilimas prasto matomumo sąlygomis (LVTO) – kilimas, kai kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) yra mažesnis kaip 400 m, bet ne mažesnis kaip 75 m.

►M1 76. ◄ Žemesnės nei I standartinės kategorijos (LTS CAT I) operacija – I kategorijos artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus taikant I kategorijos apsisprendimo santykinį aukštį (DH), kai kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) yra mažesnis nei paprastai būtų pagal taikomą DH, bet ne mažesnis kaip 400 m.

►M1 77. ◄ Didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) – skrydžių vykdymo vadove nurodytas didžiausias eksploatavimo tikslais nustatytas keleivių krėslų, neįskaitant įgulos sėdynių, skaičius atskirame orlaivyje. Jei atskaitos taškas – didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija, nustatyta per sertifikavimo procesą tipo pažymėjimui (TC), papildomam tipo pažymėjimui (STC) gauti arba atskiro orlaivio TC ar STC pakeisti, MOPSC gali būti toks pat arba mažesnis, priklausomai nuo eksploatavimo apribojimų.

▼B

►M1 78. ◄ Keleivis medikas – per HEMS skrydį sraigtasparniu skraidinamas medikas, pavyzdžiui, gydytojas, slaugytojas, paramedikas ar kitos srities medikas.

►M1 79. ◄ Naktis – laikas nuo civilinių sutemų pabaigos iki civilinės aušros pradžios arba valstybės narės paskirtos atitinkamos institucijos nustatytas kitas laikas nuo saulėlydžio iki saulėtekio.

►M1 80. ◄ Naktinio matymo akiniai (NVG) – ant galvos tvirtinamas abiakis šviesą stiprinantis prietaisas, didinantis gebėjimą naktį matyti vizualiuosius paviršiaus orientyrus.

►M1 81. ◄ Naktinio matymo sistema (NVIS) – elementų, kurių reikia, kad valdant sraigtasparnį būtų galima sėkmingai ir saugiai naudoti naktinio matymo akinius (NVG), visuma. Būtinosios sistemos dalys: NVG, NVIS apšvietimas, sraigtasparnio sudedamosios dalys, mokymai ir nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimų laikymasis.

►M1 82. ◄ Palanki aplinka –

aplinka, kurioje:

a) galima atlikti saugų priverstinį tūpimą;

b) sraigtasparnio keleivius galima apsaugoti nuo stichijos ir

c) yra numatytą poveikį atitinkančių paieškos ir gelbėjimo priemonių ir (arba) pajėgumų.

Bet kuriuo atveju tos tankiai apgyvendinto rajono dalys, kuriose yra tinkamų saugaus priverstinio tūpimo zonų, laikomos palankia aplinka.

►M1 83. ◄ Netikslusis artėjimas tūpti (NPA) – artėjimas tūpti pagal prietaisus, kai mažiausias žemėjimo aukštis (MDH) arba apsisprendimo santykinis aukštis (DH) skrendant pagal nenutrūkstamo priartėjimo tūpti žemėjimo (CDFA) metodą yra ne mažesnis kaip 250 pėdų, lėktuvų kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) arba konvertuotas meteorologinis matomumas (CMV) – ne mažesnis kaip 750 m, o sraigtasparnių – ne mažesnis kaip 600 m.

►M1 84. ◄ Skrydžio su NVIS įgulos narys – techninės įgulos narys, paskirtas skrydžiui su naktinio matymo sistema (NVIS).

►M1 85. ◄ Skrydis su NVIS – skrydis nakties matomumo meteorologinėmis sąlygomis (VMC), kai skrydžio įgula pagal NVIS patvirtinimą eksploatuojamame sraigtasparnyje naudoja naktinio matymo akinius (NVG).

►M1 86. ◄ Skrydis virš jūros – skrydis, kurio didelė dalis paprastai vykdoma virš jūros zonų į jūroje esančias vietas arba iš jų.

►M1 87. ◄ Skrydžių erdvės dalis – erdvės dalis, išskyrus aerodromą, kurią orlaivio naudotojas arba įgulos ar orlaivio vadas pasirinko tūpti, kilti ir (arba) išorinės krovos operacijoms vykdyti.

►M1 88. ◄ 1 klasės operacija – operacija, kai, sugedus kritiniam varikliui, sraigtasparnis yra pajėgus nutūpti neviršydamas turimojo nutraukto kilimo nuotolio arba saugiai tęsti skrydį iki tinkamos tūpimo zonos, priklausomai nuo to, kada įvyksta gedimas.

►M1 89. ◄ 2 klasės operacija – operacija, kai, sugedus kritiniam varikliui, pakanka naudojimo galimybių, kad sraigtasparnis galėtų saugiai tęsti skrydį, išskyrus atvejus, kai gedimas įvyksta kilimo manevro pradžioje arba tūpimo manevro pabaigoje ir gali prireikti priverstinio tūpimo.

▼B

►M1 90. ◄ 3 klasės operacija – operacija, kai, bet kuriuo skrydžio metu sugedus varikliui, kelių variklių sraigtasparniui gali prireikti priverstinai nutūpti, o vieno variklio sraigtasparniui būtina priverstinai nutūpti.

►M1 91. ◄ Vadovavimas skrydžiui – atsakomybės už skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą ar nukreipimą saugos sumetimais prisiėmimas.

►M1 92. ◄ Kitos nei II standartinės kategorijos (OTS CAT II) operacija – tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS) arba mikrobangine tūpimo sistema (MLS), kai nėra kai kurių arba visų II kategorijos tiksliojo artėjimo tūpti šviesos sistemos elementų ir:

a) apsisprendimo santykinis aukštis (DH) yra mažesnis kaip 200 pėdų, bet ne mažesnis kaip 100 pėdų, ir

b) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) yra ne mažesnis kaip 350 m.

►M1 93. ◄ A klasės lėktuvai – didesnės kaip devynių vietų didžiausios eksploatacinės keleivių krėslų konfigūracijos (MOPSC) arba didesnės kaip 5 700 kg didžiausios kilimo masės lėktuvai su keliais turbosraigtiniais varikliais, įskaitant lėktuvus su keliais turbininiais varikliais.

►M1 94. ◄ B klasės lėktuvai – lėktuvai su sraigtiniais varikliais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra devynios arba mažiau vietų ir kurių didžiausia kilimo masė neviršija 5 700 kg.

►M1 95. ◄ C klasės lėktuvai – lėktuvai su stūmokliniais varikliais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra didesnė kaip devynios vietos arba kurių didžiausia kilimo masė yra didesnė kaip 5 700 kg.

►M1 96. ◄ Įgulos vadas – vadovauti paskirtas pilotas, atsakingas už skrydžio saugą. Komercinių skrydžių įgulos vadas vadinamas orlaivio vadu.

►M1 97. ◄ Pagrindinė verslo vieta – pagrindinė arba registruotoji organizacijos buveinė, kurioje vykdomos šiame reglamente nurodytos veiklos pagrindinės finansinės funkcijos ir eksploatacijos kontrolė.

►M1 98. ◄ Patikrinimų perone pirmenybės nustatymas – atitinkamos dalies visų patikrinimų perone, kuriuos kasmet atlieka kompetentinga institucija arba kurie atliekami jos vardu, kaip numatyta ARO dalyje, paskyrimas.

►M1 99. ◄ Viešojo intereso vieta (PIS) – vieta, kuri naudojama tik viešiesiems interesams.

►M1 100. ◄ Patikrinimas perone – orlaivio, skrydžio, keleivių salono įgulos kvalifikacijų ir skrydžio dokumentų patikrinimas, kuriuo siekiama išsiaiškinti, kaip laikomasi taikomų reikalavimų.

►M1 101. ◄ Trūkumų šalinimo intervalas – orlaivių su neveikiančia įranga eksploatavimo trukmės apribojimas.

▼B

►M1 102. ◄ Turimasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODAH) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu sraigtasparniams, vykdantiems 1 klasės operaciją, užbaigti nutrauktą kilimą.

►M1 103. ◄ Būtinasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODRH) – būtinas horizontalusis atstumas nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame sraigtasparnis visiškai sustoja po variklio gedimo nutraukus kilimą kilimo apsisprendimo taške.

►M1 104. ◄ Kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) – nuotolis, kuriuo orlaivio pilotas kilimo ir tūpimo tako vidurio linijoje mato to tako paviršiaus ženklus arba tą taką ar jo vidurio liniją žyminčias šviesas.

►M1 105. ◄ Saugus priverstinis tūpimas – neišvengiamas tūpimas ant žemės ar vandens, kai pagrįstai tikimasi nesužeisti orlaivyje, ant žemės ar vandenyje esančių žmonių.

►M1 106. ◄ Vandens lėktuvas – orlaivis su fiksuotais sparnais, suprojektuotas kilti ir tūpti ant vandens, įskaitant amfibijas, naudojamas kaip vandens lėktuvai.

►M1 107. ◄ Atskiri kilimo ir tūpimo takai – to paties aerodromo kilimo ir tūpimo takai, kurie sudaro atskirus tūpimo paviršius. Šie kilimo ir tūpimo takai gali sutapti ar kirstis taip, kad jei vienas iš jų būtų užblokuotas, tai netrukdytų planuojamo tipo operacijoms kitame kilimo ir tūpimo take. Kiekvienam kilimo ir tūpimo takui turi būti taikoma atskira artėjimo tūpti procedūra, vykdoma naudojant atskirą navigacijos priemonę.

►M1 108. ◄ Specialusis skrydis pagal VFR – skrydžių vadovo leistas skrydis pagal VFR aerodromo skrydžių valdymo zonoje prastesnėmis nei vizualiosios meteorologinėmis sąlygomis (VMC).

►M1 109. ◄ Nusistovėjęs artėjimas tūpti – artėjimas tūpti, kai konfigūracijos, energijos ir skrydžio trajektorijos valdymo atžvilgiu kontroliuojamai ir tinkamai leidžiamasi nuo iš anksto nustatyto taško arba absoliučiojo ar santykinio aukščio iki 50 pėdų aukščio virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio ar aukštesnio išlyginimo manevro pradžios taško.

►M1 110. ◄ Atsarginis kilimo aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis prireikus gali leistis netrukus po pakilimo, jei neįmanoma pasinaudoti išvykimo aerodromu.

►M1 111. ◄ Kilimo apsisprendimo taškas (TDP) – nustatant kilimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima nutraukti kilimą arba saugiai jį tęsti, kai tame taške buvo pripažintas variklio gedimas.

►M1 112. ◄ Turimasis lėktuvų kilimo nuotolis (TODA) – turimasis lėktuvų riedos ilgis pridėjus laisvosios juostos, jei yra, ilgį.

►M1 113. ◄ Turimasis sraigtasparnių kilimo nuotolis (TODAH) – sraigtasparnių priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu sraigtasparniams užbaigti kilimą, pridėjus sraigtasparnio laisvosios juostos, jei yra, ilgį.

▼B

►M1 114. ◄ Būtinasis sraigtasparnių kilimo nuotolis (TODRH) – horizontalusis atstumas, kurio sraigtasparniui reikia nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame pasiekiamas saugus kilimo greitis (V_{TOSS}), pasirinktas aukštis ir teigiamas kilimo laipsnis po to, kai kilimo apsisprendimo taške (TDP) buvo pripažintas kritinio variklio gedimas, o likę varikliai veikia neviršydami patvirtintų veikimo ribų.

►M1 115. ◄ Kilimo trajektorija – vertikalioji ir horizontalioji trajektorija, kuri, neveikiant kritiniam varikliui, yra nuo nustatyto kilimo taško iki 1 500 pėdų aukščio virš paviršiaus lėktuvams ir iki 1 000 pėdų aukščio virš paviršiaus sraigtasparniams.

►M1 116. ◄ Kilimo masė – visos gabenamos įrangos ir žmonių masė sraigtasparniui pradedant kilti ir lėktuvui pradedadant riedėti kilimo taku.

►M1 117. ◄ Turimasis riedos ilgis (TORA) – kilimo ir tūpimo tako ilgis, kurį aerodromo valstybė paskelbė turimu ir tinkamu kylančiam lėktuvui riedėti žeme.

►M1 118. ◄ Techninės įgulos narys – komercinių HEMS, HHO skrydžių arba skrydžių su NVIS įgulos narys, kuris nėra skrydžio ar keleivių salono įgulos narys ir kuriam vežėjas paskyrė pareigas orlaivyje arba ant žemės padėti pilotui vykdyti HEMS, HHO skrydžius arba skrydžius su NVIS, per kuriuos gali reikėti naudoti specializuotą orlaivyje esančią įrangą.

►M1 119. ◄ Techninės instrukcijos – Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos patvirtintų ir paskelbtų „Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninių instrukcijų“, įskaitant jų papildymus ir priedus, naujausias galiojantis leidimas.

►M1 120. ◄ Vežamoji krova – bendra keleivių, bagažo, krovinių ir vežamos specializuotos įrangos, įskaitant bet kokį balastą, masė.

►M1 121. ◄ Skrydis be NVIS – pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) vykdoma naktinio skrydžio su NVIS dalis, per kurią įgulos narys nenaudoja naktinio matymo akinių (NVG).

►M1 122. ◄ Įmonė – bet kuris pelno siekiantis ar nesiekiantis fizinis arba juridinis asmuo arba bet kuri oficiali įstaiga, turinti juridinio asmens statusą arba jo neturinti.

►M1 123. ◄ V_1 – didžiausias kilimo greitis, kurį pasiekęs pilotas turi imtis pirmojo veiksmo, kad sustabdytų lėktuvą neviršydamas nutrauktojo kilimo nuotolio. V1 taip pat yra mažiausias kilimo greitis po kritinio variklio gedimo pasiekus VEF, kuriam esant pilotas gali tęsti kilimą ir pasiekti reikiamą aukštį virš kilimo paviršiaus, neviršydamas kilimo nuotolio.

►M1 124. ◄ V_{EF} – greitis kylant, kuriam esant tikimybė sugesti kritiniam varikliui laikoma didžiausia.

▼B

►M1 125. ◄ Vizualusis artėjimas tūpti – artėjimas tūpti, kai neužbaigta visa artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra ar jos dalis ir artėjama tūpti pagal vizualiuosius vietovės orientyrus.

▼M1

126. Leistinų oro sąlygų aerodromas – tinkamas aerodromas, kuriame, remiantis meteorologiniais pranešimais, oro prognozėmis arba bet kokiu jų deriniu numatoma, kad numatomu naudojimo laikotarpiu oro sąlygos atitiks reikalaujamus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės, o iš kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės ataskaitų matyti, kad bus galima saugiai nutūpti.

▼B

►M1 127. ◄ Nuomos su įgula sutartis – oro vežėjų susitarimas, pagal kurį orlaivis naudojamas pagal nuomotojo AOC.

►M1 128. ◄ Šlapias kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, ant kurio paviršiaus vandens ar lygiavertės medžiagos yra mažiau, nei nurodyta nešvaraus kilimo ir tūpimo tako apibrėžtyje, arba ant kurio paviršiaus yra pakankamai drėgmės, kad jis atrodytų atspindintis, tačiau nebūtų jokių didesnių stovinčio vandens telkinių.

▼B

II PRIEDAS

INSTITUCIJOMS TAIKOMI ORLAIVIŲ NAUDOJIMO REIKALAVIMAI

[ARO DALIS]

ARO.GEN.005. Taikymo sritis

Šiame priede nustatomi administravimo ir valdymo sistemos reikalavimai, kurių agentūra ir valstybės narės turi laikytis įgyvendindamos Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisykles, susijusias su civilinės aviacijos orlaivių naudojimu, ir užtikrindamos to reglamento bei minėtų jo įgyvendinimo taisyklių vykdymą.

GEN SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

I SKIRSNIS

Bendrosios nuostatos

ARO.GEN.115. Priežiūros dokumentai

Kompetentinga institucija atitinkamiems darbuotojams pateikia visus teisės aktus, standartus, taisykles, technines publikacijas ir susijusius dokumentus, siekdama jiems sudaryti sąlygas vykdyti paskirtas užduotis ir pareigas.

ARO.GEN.120. Atitikties užtikrinimo priemonės

a) Agentūra parengia priimtinas atitikties užtikrinimo priemones (AMC), kurias galima taikyti siekiant užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms. Jei laikomasi AMC, susiję įgyvendinimo taisyklių reikalavimai yra įvykdyti.

b) Siekiant užtikrinti atitiktį įgyvendinimo taisyklėms galima taikyti alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones.

c) Kompetentinga institucija sukuria sistemą, pagal kurią galėtų nuolat vertinti, ar visomis jos pačios, jos prižiūrimų organizacijų ir asmenų taikomomis alternatyviomis atitikties užtikrinimo priemonėmis galima užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms.

d) Kompetentinga institucija vertina visas pagal ORO.GEN.120 dalies b punktą organizacijos pasiūlytas alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones analizuodama pateiktus dokumentus ir, jei manoma, kad reikia, atlikdama organizacijos patikrinimą.

Nustačiusi, kad alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės atitinka įgyvendinimo taisykles, kompetentinga institucija be reikalo nedelsdama:

1. praneša prašymo teikėjui, kad galima įgyvendinti alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, ir, jei taikoma, atitinkamai iš dalies pakeičia prašymo teikėjui suteiktą patvirtinimą arba išduotą pažymėjimą ir

2. praneša agentūrai apie jų turinį ir prideda visų susijusių dokumentų kopijas;

3. praneša kitoms valstybėms narėms apie alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, kurioms pritarta.

e) Jei siekdama užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms pati kompetentinga institucija taiko alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, ji:

1. jas pateikia visoms savo prižiūrimoms organizacijoms ir asmenims ir

2. be reikalo nedelsdama apie tai praneša agentūrai.

▼B

Kompetentinga institucija agentūrai pateikia išsamų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių aprašą su visais tvarkos patikslinimais, kurie gali būti svarbūs, ir vertinimą, kuriuo įrodoma, kad laikomasi įgyvendinimo taisyklių.

ARO.GEN.125. Agentūros informavimas

a) Kompetentinga institucija agentūrai be reikalo nedelsdama praneša apie visas įgyvendinant Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisykles kilusias svarbias problemas.

b) Kompetentinga institucija, remdamasi gautomis įvykių ataskaitomis, agentūrai pateikia saugos atžvilgiu svarbią informaciją.

ARO.GEN.135. Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą

a) Nepažeisdama Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/42/EB ([1]), kompetentinga institucija įdiegia sistemą, kurią taikydama galėtų tinkamai rinkti, analizuoti ir skleisti su sauga susijusią informaciją.

b) Agentūra įdiegia sistemą, kurią taikydama galėtų tinkamai analizuoti bet kokią gautą svarbią su sauga susijusią informaciją ir be reikalo nedelsdama pateikti valstybėms narėms ir Komisijai bet kokią informaciją, įskaitant rekomendacijas arba informaciją apie reikiamus taisomuosius veiksmus, kuri būtina, kad jos galėtų laiku reaguoti į saugos problemą, susijusią su produktais, dalimis, prietaisais, asmenimis arba organizacijomis, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklės.

c) Gavusi a ir b punktuose nurodytą informaciją, kompetentinga institucija imasi atitinkamų saugos problemos sprendimo priemonių.

d) Apie priemones, kurių imamasi pagal c punktą, nedelsiant pranešama visiems asmenims arba organizacijoms, kurie turi jas taikyti laikydamiesi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių. Kompetentinga institucija apie šias priemones taip pat praneša agentūrai ir, jei reikia imtis bendrų veiksmų, kitoms susijusioms valstybėms narėms.

II SKIRSNIS

Valdymas

ARO.GEN.200. Valdymo sistema

a) Kompetentinga institucija sukuria ir prižiūri valdymo sistemą, kurią sudaro bent:

1. dokumentais patvirtinta politika ir procedūros, kuriomis apibūdinama jos organizacija, priemonės ir metodai, kuriais užtikrinama atitiktis Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms. Procedūrų dokumentai atnaujinami ir jais remiamasi kaip pagrindiniais tos kompetentingos institucijos darbo dokumentais vykdant visas susijusias užduotis;

2. pakankamas skaičius darbuotojų jos užduotims ir pareigoms vykdyti. Šie darbuotojai turi turėti kvalifikaciją, reikalingą jiems paskirtoms užduotims atlikti, ir turėti reikiamų žinių, patirties, būti baigę pradinį ir kartotinį mokymo kursą kompetencijai palaikyti. Siekiant užtikrinti visų užduočių tinkamą įvykdymą, turi būti įdiegta sistema, pagal kurią būtų galima numatyti galimybę gauti darbuotojų;

3. tinkami įrenginiai ir biuro patalpos paskirtoms užduotims vykdyti;

([1]) OL L 167, 2003 7 4, p. 23.

▼B

4. valdymo sistemos atitikties susijusiems reikalavimams ir procedūrų tinkamumo stebėjimo funkcija, įskaitant vidaus audito ir saugos rizikos valdymo proceso nustatymą. Atitikties stebėsena turi būti apimti ir vyresniųjų kompetentingos institucijos vadovų informavimo apie atliekant auditą nustatytus pažeidimus sistema, kurią taikant galima užtikrinti reikiamų taisomųjų veiksmų įgyvendinimą, ir

5. asmuo arba asmenų grupė, už atitikties stebėjimo funkciją atskaitingas (-a) vyresniesiems kompetentingos institucijos vadovams.

b) Kompetentinga institucija kiekvienoje veiklos srityje, įskaitant valdymo sistemą, paskiria vieną arba kelis visapusiškai už atitinkamos (-ų) užduoties (-čių) valdymą atsakingus asmenis.

c) Kompetentinga institucija nustato dalyvavimo visos būtinos informacijos savitarpio mainuose ir pagalbos kitoms susijusioms kompetentingoms institucijoms procedūras, įskaitant visus nurodytus pažeidimus ir tolesnius veiksmus, kurių imamasi vykdant valstybės narės teritorijoje veiklą vykdančių, bet kitos valstybės narės institucijos arba agentūros sertifikuotų ►M1 arba jai deklaracijas teikiančių ◄ asmenų ir organizacijų, priežiūrą.

d) Standartizavimo tikslu agentūrai pateikiamos su valdymo sistema susijusių procedūrų ir jų pakeitimų dokumentų kopijos.

ARO.GEN.205. Užduočių paskyrimas kvalifikuotiems subjektams

a) Valstybės narės užduotis, susijusias su pradiniu sertifikavimu arba nuolatine asmenų arba organizacijų, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklės, priežiūra, paskiria vykdyti tik kvalifikuotiems subjektams. Skirdama užduotis, kompetentinga institucija užtikrina, kad:

1. būtų įdiegta sistema pradiniam ir nuolatiniam vertinimui, ar kvalifikuotas subjektas atitinka Reglamento (EB) Nr. 216/2008 V priedo reikalavimus, atlikti.

   Ši sistema ir vertinimų rezultatai būtų pagrįsti dokumentais.

2. būtų sudarytas dokumentais patvirtintas ir abiejų šalių atitinkamu valdymo lygmeniu patvirtintas susitarimas su kvalifikuotu subjektu, kuriame aiškiai apibrėžta:

   i) kokias užduotis reikia atlikti;

   ii) kokius pareiškimus, ataskaitas ir įrašus reikia pateikti;

   iii) kokių techninių sąlygų reikia laikytis vykdant šias užduotis;

   iv) ką apima atitinkamas atsakomybės draudimas ir

   v) kaip saugoma informacija, gauta vykdant šias užduotis.

b) Kompetentinga institucija užtikrina, kad ARA.GEN.200 dalies a punkto 4 papunktyje reikalaujamas vidaus audito procesas ir saugos rizikos valdymo procesas apimtų visas jos vardu vykdomas sertifikavimo arba nuolatinės priežiūros užduotis.

▼B

ARO.GEN.210. Valdymo sistemos pakeitimai

a) Kompetentinga institucija įdiegia sistemą, kurią taikydama ji gali nustatyti pokyčius, turinčius įtakos jos gebėjimui atlikti užduotis ir vykdyti pareigas, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėse. Sistema turi būti tokia, kad ją taikydama kompetentinga institucija galėtų imtis reikiamų veiksmų užtikrinti, kad jos valdymo sistema išliktų tinkama ir veiksminga.

b) Siekdama užtikrinti veiksmingą įgyvendinimą, kompetentinga institucija laiku atnaujina valdymo sistemą, kad ji atitiktų bet kokius Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių pakeitimus.

c) Kompetentinga institucija praneša agentūrai apie pakeitimus, turinčius įtakos jos gebėjimui atlikti užduotis ir vykdyti pareigas, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėse.

ARO.GEN.220. Įrašų saugojimas

a) Kompetentinga institucija sukuria įrašų saugojimo sistemą, kurią taikant galima tinkamai laikyti, naudoti ir patikimai atsekti:

1. dokumentais patvirtintą valdymo sistemos politiką ir procedūras;

2. jos darbuotojų mokymą, kvalifikaciją ir įgaliojimą;

3. užduočių paskyrimą, apimantį pagal ARO.GEN.205 dalį reikalaujamus elementus ir išsamius duomenis apie paskirtas užduotis;

4. sertifikavimo procesus ir nuolatinę sertifikuotų organizacijų priežiūrą;

▼M1

5. deklaravimo procesus ir nuolatinę deklaruotų organizacijų priežiūrą;

▼B

►M1 6. ◄ išsamią informaciją apie sertifikuotų organizacijų rengiamus mokymo kursus ir, jei taikoma, atitinkamus su tokiems mokymams naudojamais FSTD susijusius įrašus;

►M1 7. ◄ valstybės narės teritorijoje veiklą vykdančių, bet kitos valstybės narės kompetentingos institucijos arba agentūros prižiūrimų ar sertifikuotų asmenų ir organizacijų priežiūrą, dėl kurios susitarė šios institucijos;

▼M1

8. nekomercinių vežėjų vykdomų skrydžių kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais priežiūrą;

▼B

►M1 9. ◄ organizacijų, kurioms taikoma sertifikavimo procedūra, pasiūlytų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių vertinimą ir pranešimą apie jas agentūrai, taip pat pačios kompetentingos institucijos taikomų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių įvertinimą;

►M1 10. ◄ pažeidimus, taisomuosius veiksmus ir veiksmų pabaigos datą;

►M1 11. ◄ taikytas vykdymo užtikrinimo priemones;

►M1 12. ◄ su sauga susijusią informaciją ir tolesnes priemones ir

►M1 13. ◄ lankstumo nuostatų taikymą pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnį.

b) Kompetentinga institucija tvarko visų savo išduotų organizacijų pažymėjimų ►M1 ir gautų deklaracijų ◄ sąrašą.

▼B

c) Visi įrašai saugomi šiame reglamente nurodytą minimalų laikotarpį. Jei jis nenurodytas, įrašai saugomi ne trumpiau kaip penkerius metus laikantis galiojančių duomenų apsaugos teisės aktų.

III SKIRSNIS

Priežiūra, sertifikavimas ir vykdymo užtikrinimas

ARO.GEN.300. Priežiūra

▼M1

a) Kompetentinga institucija tikrina:

1) prieš išduodama organizacijos pažymėjimą ar suteikdama patvirtinimą – ar organizacija atitinka taikomus reikalavimus;

2) ar jos sertifikuotos organizacijos ir organizacijos, iš kurių ji yra gavusi deklaraciją, nuolat atitinka taikomus reikalavimus;

3) ar nekomerciniai vežėjai, vykdantys skrydžius kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, nuolat atitinka reikalavimus; ir

4) atitinkamų saugos priemonių, kurių imtis pagal ARO.GEN.135 dalies c ir d punktus įpareigojo kompetentinga institucija, įgyvendinimą.

▼B

b) Atliekant šį tikrinimą:

1. naudojamasi dokumentais, kurie specialiai parengti siekiant už saugos priežiūrą atsakingiems darbuotojams pateikti jiems paskirtų funkcijų vykdymo rekomendacijas;

2. susijusiems asmenims ir organizacijoms teikiami saugos priežiūros veiklos rezultatai;

3. remiamasi auditais ir patikrinimais, įskaitant patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama, ir

4. kompetentingai institucijai teikiami įrodymai, kurie būtini, jei prireikia imtis tolesnių veiksmų, įskaitant ARO.GEN.350 ir ARO.GEN.355 dalyse numatytas priemones.

c) Priežiūros taikymo sritis, apibrėžta a ir b punktuose, nustatoma remiantis ankstesnės priežiūros veiklos rezultatais ir saugos prioritetais.

d) Nepažeidžiant valstybių narių kompetencijos ir prievolių, kurios nustatytos ARO.RAMP skyriuje, veiklos, kurią valstybės narės teritorijoje vykdo kitoje valstybėje narėje įsisteigę arba esantys asmenys arba organizacijos, priežiūros taikymo sritis nustatoma remiantis saugos prioritetais ir ankstesne priežiūros veikla.

e) Kai asmens arba organizacijos veikla vykdoma daugiau kaip vienoje valstybėje narėje arba agentūroje, už a punkte nurodytą priežiūrą atsakinga kompetentinga institucija gali susitarti, kad tos priežiūros užduotis atliktų valstybės (-ių) narės (-ių), kurioje (-iose) ši veikla vykdoma, kompetentinga (-os) institucija (-os) arba agentūra. Visi asmenys ir organizacijos, kuriems taikomas toks susitarimas, informuojami apie jo buvimą ir taikymo sritį.

f) Kompetentinga institucija renka ir tvarko bet kokią informaciją, kuri laikoma naudinga priežiūrai, įskaitant patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama.

ARO.GEN.305. Priežiūros programa

a) Kompetentinga institucija sukuria ir prižiūri priežiūros programą, apimančią pagal ARO.GEN.300 dalį ir ARO.RAMP skyrių reikalaujamą priežiūros veiklą.

▼B

b) Kompetentingos institucijos sertifikuotų organizacijų priežiūros programa rengiama atsižvelgiant į konkretų organizacijos pobūdį, jos veiklos sudėtingumą, ankstesnės pagal ARO.GEN dalį ir ARO.RAMP skyrių reikalaujamos sertifikavimo ir (arba) priežiūros veiklos rezultatus ir turi būti grindžiama susijusios rizikos vertinimu. Į kiekvieną priežiūros planavimo ciklą įtraukiami:

1. auditai ir patikrinimai, įskaitant, atitinkamais atvejais, patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama, ir

2. atsakingo vadovo ir kompetentingos institucijos susitikimai, kuriais siekiama abi šalis informuoti svarbiais klausimais.

c) Kompetentingos institucijos sertifikuotoms organizacijoms taikomas ne ilgesnis kaip 24 mėnesių priežiūros planavimo ciklas.

Priežiūros planavimo ciklą galima sutrumpinti, jei yra įrodymų, kad pablogėjo organizacijos saugos rodikliai.

Priežiūros planavimo ciklą galima pratęsti daugiausia iki 36 mėnesių, jei kompetentinga institucija nustatė, kad per ankstesnius 24 mėnesius:

1. organizacija įrodė, kad ji veiksmingai nustato aviacijos saugos pavojus ir veiksmingai valdo su jais susijusią riziką;

2. organizacija pagal ORO.GEN.130 dalį nuolat įrodo, kad ji visapusiškai kontroliuoja visus pakeitimus;

3. nepaskelbta pirmo lygio pažeidimų ir

4. visi taisomieji veiksmai įgyvendinti per kompetentingos institucijos priimtą arba pratęstą laikotarpį, kaip apibrėžta ARO.GEN.350 dalies d punkto 2 papunktyje.

Priežiūros planavimo ciklas gali būti dar pailgintas iki daugiausia 48 mėnesių, jei be to, kas minėta, organizacija nustatė ir kompetentinga organizacija patvirtino veiksmingą nuolatinio pranešimo kompetentingai institucijai apie pačios organizacijos saugos rodiklius ir taisyklių laikymąsi sistemą.

▼M1

d) Kompetentingai institucijai savo veiklą deklaruojančių organizacijų priežiūros programa rengiama atsižvelgiant į konkretų organizacijos pobūdį, jos veiklos sudėtingumą ir ankstesnės priežiūros veiklos rezultatus ir grindžiama susijusios rizikos įvertinimu. Ji apima auditus ir patikrinimus, įskaitant atitinkamus patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama.

▼B

►M1 e) ◄ Kompetentingos institucijos išduotą licenciją, pažymėjimą, atestacijos pažymėjimą arba suteiktą kvalifikaciją turinčių asmenų priežiūros programa turi apimti patikrinimus, įskaitant, atitinkamais atvejais, patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama.

►M1 f) ◄ Priežiūros programoje nurodomos būsimų ir jau atliktų auditų, patikrinimų ir susitikimų datos.

ARO.GEN.310. Pirminio sertifikavimo procedūra. Organizacijos

a) Gavusi prašymą pirmą kartą išduoti organizacijai pažymėjimą, kompetentinga institucija tikrina organizacijos atitiktį taikomiems reikalavimams. Atliekant šį tikrinimą gali būti atsižvelgiama į ORO.AOC.100 dalies b punkte nurodytą pareiškimą.

▼B

b) Įsitikinusi, kad organizacija atitinka taikomus reikalavimus, kompetentinga institucija išduoda šios dalies I–II priedėliuose nurodytą (-us) pažymėjimą (-us). Pažymėjimas (-ai) išduodamas (-i) neribotam laikui. Teisės ir veiklos, kurią organizacija patvirtinta vykdyti, sritis nurodoma prie pažymėjimo (-ų) pridedamo patvirtinimo sąlygose.

c) Siekdama suteikti galimybę organizacijai įgyvendinti pakeitimus be išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo pagal ORO.GEN.130 dalies nuostatas, kompetentinga institucija patvirtina organizacijos pateiktą tvarką, kurioje apibrėžiama tokių pakeitimų aprėptis ir aprašoma, kaip tokie pakeitimai bus valdomi ir kaip apie juos bus pranešama.

ARO.GEN.330. Pakeitimai. Organizacijos

a) Gavusi prašymą dėl pakeitimo, kuriam reikia išankstinio patvirtinimo, kompetentinga institucija prieš suteikdama patvirtinimą tikrina organizacijos atitiktį taikomiems reikalavimams.

Kompetentinga institucija nustato sąlygas, kuriomis organizacija gali veikti, kol vyksta pakeitimas, nebent kompetentinga institucija nustato, kad reikia sustabdyti organizacijos pažymėjimo galiojimą.

Įsitikinusi, kad organizacija atitinka taikomus reikalavimus, kompetentinga institucija patvirtina pakeitimą.

b) Nepažeisdama jokių papildomų vykdymo užtikrinimo priemonių, jei organizacija įgyvendina išankstinio patvirtinimo reikalaujančius pakeitimus negavusi a punkte nustatyto kompetentingos institucijos patvirtinimo, kompetentinga institucija sustabdo organizacijos pažymėjimo galiojimą, jį apriboja arba panaikina.

c) Jei pakeitimams nereikia išankstinio patvirtinimo, kompetentinga institucija vertina organizacijos pagal ORO.GEN.130 dalį atsiųstame pranešime pateiktą informaciją, siekdama patikrinti atitiktį taikomiems reikalavimams. Nustačiusi bet kokį neatitikimą, kompetentinga institucija:

1. praneša organizacijai apie neatitikimą ir prašo atlikti papildomus pakeitimus;

2. jei tai 1 arba 2 lygio pažeidimas, veikia pagal ARO.GEN.350 dalį.

▼M1

ARO.GEN.345. Deklaravimas. Organizacijos

a) Gavusi deklaraciją iš organizacijos, kuri vykdo arba ketina vykdyti veiklą, kuriai būtina deklaracija, kompetentinga institucija patikrina, ar deklaracijoje yra visa ORO dalyje reikalaujama informacija, ir organizacijai patvirtina, kad gavo deklaraciją.

b) Jei deklaracijoje nėra reikalaujamos informacijos arba yra informacijos, iš kurios matyti, kad taikomų reikalavimų nesilaikoma, kompetentinga institucija apie tai praneša organizacijai ir paprašo papildomos informacijos. Prireikus kompetentinga institucija atlieka organizacijos patikrinimą. Jei patvirtinama, kad reikalavimų nesilaikoma, kompetentinga institucija imasi ARO.GEN.350 dalyje nustatytų veiksmų.

▼B

ARO.GEN.350. Pažeidimai ir taisomieji veiksmai. Organizacijos

a) Priežiūrai pagal ARO.GEN.300 dalies a punktą vykdyti kompetentinga institucija įdiegia sistemą, pagal kurią gali nagrinėti pažeidimų svarbą saugos atžvilgiu.

b) Nustačiusi bet kokią reikšmingą neatitiktį taikomiems Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimams, organizacijos tvarkai ir vadovams arba patvirtinimo ar pažymėjimo sąlygoms ►M1 arba deklaracijos turiniui ◄, dėl kurios mažėja sauga arba kyla didelis pavojus skrydžio saugai, kompetentinga institucija paskelbia, kad tai yra 1 lygio pažeidimas.

▼B

1 lygio pažeidimais laikomi, pavyzdžiui, šie pažeidimai:

1. kompetentingai institucijai įprastomis darbo valandomis ir pateikus du raštiškus prašymus nesuteikiama ORO.GEN.140 dalyje apibrėžta prieiga prie organizacijos infrastruktūros;

2. organizacijos pažymėjimas gautas arba jo galiojimas išlaikytas pateikus suklastotus įrodomuosius dokumentus;

3. įrodoma neteisėta veikla arba nesąžiningas organizacijos pažymėjimo naudojimas ir

4. nėra atsakingo vadovo.

c) Nustačiusi bet kokią neatitiktį taikomiems Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimams, organizacijos tvarkai ir vadovams arba patvirtinimo ar pažymėjimo sąlygoms ►M1 arba deklaracijos turiniui ◄, dėl kurios gali sumažėti sauga arba kilti pavojus skrydžio saugai, kompetentinga institucija paskelbia, kad tai yra 2 lygio pažeidimas.

d) Kai pažeidimas nustatomas vykdant priežiūrą arba kitais būdais, kompetentinga institucija, nepažeisdama jokių papildomų Reglamente (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėse reikalaujamų veiksmų, raštu praneša apie pažeidimą organizacijai ir paprašo imtis taisomųjų veiksmų nustatytai (-oms) neatitikčiai (-tims) ištaisyti. Prireikus kompetentinga institucija informuoja apie tai valstybę, kurioje registruotas orlaivis.

1. Nustačiusi 1 lygio pažeidimus, kompetentinga institucija nedelsdama imasi atitinkamų veiksmų veiklai uždrausti arba apriboti ir, jei taikoma, imasi veiksmų pažymėjimui ar konkrečiam patvirtinimui panaikinti arba, atsižvelgiant į 1 lygio pažeidimo dydį, jį visą ar jo dalį apriboti arba sustabdyti jo viso ar jo dalies galiojimą tol, kol organizacija sėkmingai įgyvendins taisomuosius veiksmus.

2. Nustačiusi 2 lygio pažeidimus, kompetentinga institucija:

i) skiria organizacijai pažeidimo pobūdį atitinkantį taisomųjų veiksmų įgyvendinimo laikotarpį, kuris bet kuriuo atveju iš pradžių neviršija 3 mėnesių. Pasibaigus šiam laikotarpiui, atsižvelgdama į pažeidimo pobūdį, kompetentinga institucija šį 3 mėnesių laikotarpį gali pratęsti, jei su ja suderintas pakankamas taisomųjų veiksmų planas, ir

ii) įvertina organizacijos pasiūlytus taisomuosius veiksmus bei įgyvendinimo planą ir su jais sutinka, jei vertinime padaroma išvada, kad jų pakanka neatitikčiai (-tims) ištaisyti.

3. Jei organizacija nepateikia priimtino taisomųjų veiksmų plano arba neįvykdo taisomųjų veiksmų per kompetentingos institucijos priimtą arba pratęstą laikotarpį, pažeidimas padidinamas iki 1 lygio ir imamasi d punkto 1 papunktyje nurodytų veiksmų.

4. Kompetentinga institucija registruoja visus jos paskelbtus pažeidimus arba pažeidimus, apie kuriuos jai pranešta, ir, jei taikoma, jos taikytas vykdymo užtikrinimo priemones, taip pat visus taisomuosius veiksmus ir su pažeidimais susijusių veiksmų pabaigos datą.

e) Nustačiusi bet kokią kitos valstybės narės kompetentingos institucijos arba agentūros sertifikuotos ►M1 arba jai savo veiklą deklaravusios ◄ organizacijos neatitiktį taikomiems Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimams, pagal ARA.GEN.300 dalies d punktą veikianti valstybės narės institucija, nepažeisdama jokių papildomų vykdymo užtikrinimo priemonių, informuoja tą kompetentingą instituciją ir nurodo pažeidimo lygį.

▼B

ARO.GEN.355. Pažeidimai ir vykdymo užtikrinimo priemonės. Asmenys

a) Jei vykdydama priežiūrą arba kitais būdais pagal ARO.GEN.300 dalies a punktą už priežiūrą atsakinga kompetentinga institucija randa įrodymų, kad pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisykles išduotą licenciją, pažymėjimą, atestacijos pažymėjimą arba suteiktą kvalifikaciją turintis asmuo neatitinka taikomų reikalavimų, kompetentinga institucija veikia pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 290/2012 ([1]) VI priedo (ARA dalies) ARA.GEN.355 dalies a–d punktus.

b) Jei vykdant priežiūrą arba kitais būdais randama įrodymų, kad asmuo, kuriam taikomi Reglamente (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėse nustatyti reikalavimai ir kuris neturi pagal tą reglamentą ir jo įgyvendinimo taisykles išduotos licencijos, pažymėjimo, atestacijos pažymėjimo arba suteiktos kvalifikacijos, neatitinka taikomų reikalavimų, tą neatitiktį nustačiusi kompetentinga institucija imasi visų vykdymo užtikrinimo priemonių, būtinų siekiant užkirsti kelią tolesnėms neatitiktims.

OPS SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMAS

I SKIRSNIS

Komercinio oro transporto vežėjų sertifikavimas

ARO.OPS.100. Oro vežėjo pažymėjimo išdavimas

a) Kompetentinga institucija išduoda oro vežėjo pažymėjimą (AOC) po to, kai vežėjas jai įrodo, jog laikosi ORO.AOC.100 dalies nuostatų.

b) Pažymėjime nurodomos atitinkamos skrydžių vykdymo specifikacijos.

ARO.OPS.105. Dalijimosi kodu susitarimai

Priimdama sprendimą dėl dalijimosi kodu susitarimo su trečiosios šalies vežėju saugumo, kompetentinga institucija:

1. patikrinusi vežėją kaip nustatyta ORO.AOC.115 dalyje, įsitikina, kad trečiosios šalies vežėjas atitinka taikomus ICAO standartus;

2. jei reikia, palaiko ryšį su trečiosios šalies vežėjo valstybės kompetentinga institucija.

ARO.OPS.110. Nuomos sutartys

a) Kompetentinga institucija patvirtina nuomos sutartį po to, kai įsitikina, kad pagal III priedą (ORO dalį) sertifikuotas vežėjas laikosi:

   1. ORO.AOC.110 dalies d punkto reikalavimų, jei orlaivis trečiojoje šalyje išsinuomojamas pagal nuomos be įgulos sutartį;

   2. ORO.AOC.110 dalies c punkto reikalavimų, jei trečiosios šalies vežėjo orlaivis išsinuomojamas pagal nuomos su įgula sutartį;

   3. ORO.AOC.110 dalies e punkto reikalavimų, jei orlaivis bet kuriam vežėjui išnuomojamas pagal nuomos be įgulos sutartį;

   4. atitinkamų nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir orlaivio naudojimo reikalavimų, jei ES registruotas orlaivis išsinuomojamas pagal nuomos be įgulos sutartį ir jei ES vežėjo orlaivis išsinuomojamas pagal nuomos su įgula sutartį.

([1]) OL L 100, 2012 4 5, p. 1.

▼B

b) Orlaivio su įgula išsinuomojimo sutarties patvirtinimas apribojamas arba panaikinamas, jei:

1. apribojamas arba panaikinamas nuomotojo arba nuomininko AOC;

2. nuomotojui pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ([1]) taikomas draudimas vykdyti veiklą.

c) Orlaivio be įgulos išsinuomojimo sutarties patvirtinimas apribojamas arba panaikinamas, jei apribojamas arba panaikinamas orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimas.

d) Paprašyta iš anksto patvirtinti orlaivio be įgulos išnuomojimo sutartį pagal ORO.AOC.110 dalies e punktą, kompetentinga institucija užtikrina, kad:

1. veiksmai būtų tinkamai derinami su kompetentinga institucija, atsakinga už nuolatinę orlaivio priežiūrą, pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003 ([2]) arba už orlaivio naudojimą, jei tai nėra ta pati institucija;

2. orlaivis būtų laiku išbrauktas iš vežėjo AOC.

II SKIRSNIS

Patvirtinimai

ARO.OPS.200. Specialioji patvirtinimo procedūra

a) Gavusi prašymą suteikti specialųjį patvirtinimą ar atlikti jo pakeitimus, kompetentinga institucija įvertina prašymą pagal atitinkamus V priedo (SPA dalies) reikalavimus ir, jei reikia, atlieka atitinkamą vežėjo patikrinimą.

▼M1

b) Įsitikinusi, kad vežėjas įrodė laikąsis taikomų reikalavimų, kompetentinga institucija suteikia arba pakeičia patvirtinimą. Patvirtinimas nurodomas:

1) skrydžių vykdymo specifikacijose, kaip nustatyta II priedėlyje komerciniams skrydžiams, arba

2) specialiųjų patvirtinimų sąraše, kaip nustatyta V priedėlyje nekomerciniams skrydžiams.

▼B

ARO.OPS.205. Minimalios įrangos sąrašo patvirtinimas

a) Gavusi vežėjo prašymą pirmą kartą patvirtinti minimalios įrangos sąrašą (MEL) ar atlikti jo pakeitimus, kompetentinga institucija, prieš patvirtindama sąrašą, įvertina kiekvieną susijusį įrangos elementą, kad patikrintų atitiktį taikomiems reikalavimams.

b) Kompetentinga institucija patvirtina vežėjo nustatytą taikomų trūkumų taisymo laikotarpių B, C ir D pratęsimo tvarką, jei vežėjas įrodo ir kompetentinga institucija patvirtina, jog laikomasi ORO.MLR.105 dalies f punkte nustatytų sąlygų.

c) Kompetentinga institucija atskirais atvejais patvirtina orlaivio naudojimą nesilaikant MEL apribojimų, bet laikantis pagrindinio minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų, jei vežėjas įrodo ir kompetentinga institucija patvirtina, jog laikomasi ORO.MLR.105 dalyje nustatytų sąlygų.

ARO.OPS.210. Vietinės zonos nustatymas

Kompetentinga institucija skrydžių įgulos mokymo ir tikrinimo reikalavimų vykdymo tikslu gali nustatyti vietinę zoną.

([1]) OL L 344, 2005 12 27, p. 15.
([2]) OL L 315, 2003 11 28, p. 1.

▼B

ARO.OPS.215. Sraigtasparnių skrydžių virš ne tankiai apgyvendintame rajone esančios nepalankios aplinkos patvirtinimas

a) Valstybė narė nustato zonas, kuriose sraigtasparnių skrydžiai gali būti vykdomi be saugaus priverstinio tūpimo galimybės, kaip aprašyta CAT.POL.H.420 dalyje.

b) Prieš suteikdama CAT.POL.H.420 dalyje nurodytą patvirtinimą, kompetentinga institucija įvertina vežėjo argumentus, kodėl negalima taikyti tinkamų naudojimo kriterijų.

ARO.OPS.220. Sraigtasparnių skrydžių į viešą vietą ir iš jos patvirtinimas

Į CAT.POL.H.225 dalyje nurodytą patvirtinimą įtraukiamas viešų vietų sąrašas, kurį sudaro patvirtinimo prašantis vežėjas.

ARO.OPS.225. Skrydžių į izoliuotą aerodromą patvirtinimas

Į CAT.OP.MPA.106 dalyje nurodytą patvirtinimą įtraukiamas aerodromų sąrašas, kurį sudaro patvirtinimo prašantis vežėjas.

RAMP SKYRIUS

VEŽĖJŲ, KURIEMS TAIKOMA KITOS VALSTYBĖS REGLAMENTUOJAMOJI PRIEŽIŪRA, ORLAIVIŲ PATIKRINIMAI PERONE

ARO.RAMP.005. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatomi trečiųjų šalių vežėjų arba vežėjų, kurių reglamentuojamąją priežiūrą vykdo kita valstybė narė, naudojamų orlaivių, nusileidusių teritorijos, kurioje galioja Sutarties nuostatos, aerodrome, patikrinimų perone reikalavimai, kurių turi laikytis kompetentinga institucija arba agentūra, vykdydamos savo užduotis ir pareigas.

ARO.RAMP.100. Bendrosios pastabos

a) Orlaiviai ir jų įgulos tikrinamos pagal taikomus reikalavimus.

b) Kompetentinga institucija be patikrinimų perone, įtrauktų į jos pagal ARO.GEN.305 dalį parengtą priežiūros programą, atlieka orlaivių, kurie, kaip įtariama, neatitinka taikomų reikalavimų, patikrinimus perone.

c) Rengdama priežiūros programą pagal ARO.GEN.305 dalį, kompetentinga institucija parengia metinę orlaivių patikrinimų perone programą. Ši programa:

1. grindžiama skaičiavimo metodika, pagal kurią atsižvelgiama į ankstesnio laikotarpio informaciją apie vežėjų skaičių ir pobūdį, jų tūpimų jos aerodromuose skaičių ir saugos riziką, ir

2. suteikia galimybę kompetentingai institucijai teikti pirmenybę orlaivių patikrinimams remiantis ARO.RAMP.105 dalies a punkte nurodytu sąrašu.

d) Kai mano, kad tai būtina, agentūra, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, kurių teritorijoje vyksta patikrinimas, atlieka orlaivių patikrinimus perone, kad patikrintų atitiktį taikomiems reikalavimams, taip siekdama, kad būtų įvykdyti:

1. sertifikavimo užduotys, jai priskirtos Reglamentu (EB) Nr. 216/2008;

▼B

2. valstybės narės standartizacijos patikrinimai arba

3. organizacijos patikrinimai, kuriais tikrinama atitiktis reikalavimams, taikomiems susiklosčius galimoms nesaugioms situacijoms.

ARO.RAMP.105. Prioritetų teikimo kriterijai

a) Agentūra kompetentingoms institucijoms pateikia vežėjų ar orlaivių, kurie, kaip nustatyta, gali kelti pavojų, sąrašą, kuriuo remiantis nustatoma patikrinimų perone pirmenybė.

b) Į šį sąrašą įtraukiami:

1. orlaivių naudotojai, nustatyti remiantis turimų duomenų analize pagal ARO.RAMP.150 dalies b punkto 4 papunktį;

2. vežėjai arba orlaiviai, apie kuriuos agentūrai pranešė Europos Komisija ir kurie nustatyti remiantis:

i) įgyvendinant Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 Skrydžių saugos komiteto pareikšta nuomone, kad toliau tikrinti, ar veiksmingai laikomasi atitinkamų saugos standartų, būtina atliekant sistemingus patikrinimus perone, arba

ii) informacija, kurią Europos Komisija gavo iš valstybių narių pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalį;

3. orlaiviai, kuriais į teritoriją, kurioje galioja Sutarties nuostatos, skrydžius vykdo vežėjai, įtraukti į vežėjų, kuriems pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 taikomas draudimas vykdyti veiklą, sąrašo B priedą;

4. orlaiviai, kuriais skrydžius vykdo vežėjai, sertifikuoti valstybėje, kuri vykdo į 3 punkte nurodytą sąrašą įtrauktų vežėjų reglamentuojamąją priežiūrą;

5. orlaiviai, kuriais trečiosios šalies vežėjas pirmą kartą vykdo skrydžius į teritoriją, kurioje galioja Sutarties nuostatos, joje ar iš jos, arba kurio leidimas, išduotas pagal ART.GEN.205 dalį, yra ribotas arba atkurtas po apribojimo ar panaikinimo.

c) Šis sąrašas agentūros nustatyta tvarka pateikiamas po kiekvieno Bendrijos vežėjų, kuriems pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 taikomas draudimas vykdyti veiklą, sąrašo atnaujinimo ir bet kuriuo atveju ne rečiau kaip kas 4 mėnesius.

ARO.RAMP.110. Informacijos rinkimas

Kompetentinga institucija renka ir tvarko bet kokią informaciją, kuri laikoma naudinga patikrinimams perone atlikti.

ARO.RAMP.115. Patikrinimus perone atliekančių inspektorių kvalifikacija

a) Kompetentinga institucija ir agentūra turi turėti kvalifikuotų inspektorių patikrinimams perone atlikti.

b) Patikrinimus perone atliekantys inspektoriai:

1. turi turėti būtiną aviacinį išsilavinimą ar praktinių žinių, susijusių su jų atliekamo tikrinimo sritimi (-is);

2. turi būti sėkmingai baigę:

i) atitinkamus specialius teorinius ir praktinius mokymus vienoje ar keliose iš šių tikrinimo sričių:

A) pilotų kabinos;

B) keleivių salono saugos;

▼B

C) orlaivio būklės;

D) krovinių;

ii) atitinkamą stažuotę, kurią rengia kompetentingos institucijos arba agentūros paskirtas vyresnysis patikrinimus perone atliekantis inspektorius, ir

3. palaikyti savo kvalifikaciją dalyvaudami kartotiniuose mokymuose ir atlikdami ne mažiau kaip 12 patikrinimų per kiekvieną 12 mėnesių laikotarpį.

c) b punkto 2 papunkčio i papunktyje nurodytą mokymą rengia kompetentinga institucija arba bet kuri pagal ARO.RAMP.120 dalies a punktą patvirtinta mokymo organizacija.

d) Agentūra parengia ir prižiūri mokymo programą ir skatina organizuoti inspektoriams skirtus mokymo kursus bei seminarus, kad jie geriau suprastų šio skyriaus nuostatas ir kad tos nuostatos būtų vienodai įgyvendinamos.

e) Agentūra padeda įgyvendinti ir koordinuoja keitimosi inspektoriais programą, kuria inspektoriams suteikiama galimybė įgyti praktinės patirties ir prisidedama prie procedūrų suderinimo.

ARO.RAMP.120. Mokymo organizacijų patvirtinimas

a) Kompetentinga institucija mokymo organizaciją, kurios pagrindinė verslo vieta yra atitinkamos valstybės narės teritorijoje, patvirtina tik įsitikinusi, kad mokymo organizacija:

1. paskyrė mokymo vadovą, turintį tvirtų vadovavimo gebėjimų, kad užtikrintų rengiamo mokymo atitiktį taikomiems reikalavimams;

2. turi mokymo patalpų ir mokomosios įrangos, atitinkančių rengiamo mokymo tipą;

3. rengia mokymą laikydamasi agentūros pagal ARO.RAMP.115 dalies d punktą parengtos programos;

4. turi kvalifikuotų mokymo instruktorių.

b) Jei to reikalauja kompetentinga institucija, agentūra tikrina, ar laikomasi a punkte nurodytų reikalavimų, ir ar jų laikomasi nuolat.

c) Mokymo organizacija turi būti patvirtinta rengti vieno ar kelių toliau nurodytų tipų mokymą:

1. pradinį teorinį mokymą;

2. pradinį praktinį mokymą;

3. kartotinį mokymą.

ARO.RAMP.125. Patikrinimų perone atlikimas

a) Patikrinimai perone atliekami standartiniu būdu, naudojantis III arba IV priedėlyje pateikta forma.

b) Atlikdamas (-i) patikrinimą perone inspektorius (-iai) deda visas galimas pastangas, kad išvengtų nepagrįsto tikrinamo orlaivio vėlavimo.

c) Užbaigus patikrinimą perone, įgulos vadas arba, jam nesant, kitas skrydžio įgulos narys ar vežėjo atstovas informuojamas apie patikrinimo perone rezultatus naudojantis III priedėlyje pateikta forma.

▼B

ARO.RAMP.130. Pažeidimų klasifikavimas

Kiekvieno tikrinamo elemento atveju trys galimos taikomų reikalavimų nesilaikymo kategorijos apibrėžiamos kaip pažeidimai. Šie pažeidimai klasifikuojami taip:

1. 3 kategorijos pažeidimas yra bet koks nustatytas reikšmingas taikomų reikalavimų ar pažymėjimo sąlygų nesilaikymas, turintis labai didelį poveikį saugai;

2. 2 kategorijos pažeidimas yra bet koks nustatytas taikomų reikalavimų ar pažymėjimo sąlygų nesilaikymas, turintis didelį poveikį saugai;

3. 1 kategorijos pažeidimas yra bet koks nustatytas taikomų reikalavimų ar pažymėjimo sąlygų nesilaikymas, turintis nedidelį poveikį saugai.

ARO.RAMP.135. Tolesni su pažeidimais susiję veiksmai

a) Kai nustatoma 2 arba 3 kategorijos pažeidimų, kompetentinga institucija arba, kai tinka, agentūra:

   1. raštu praneša apie pažeidimą vežėjui, pridėdama prašymą pateikti taisomųjų veiksmų, kurių imtasi, įrodymus, ir

   2. informuoja vežėjo valstybės ir, kai reikia, valstybės, kurioje registruotas orlaivis ir kurioje išduota skrydžio įgulos nario licencija, kompetentingą instituciją. Kai taikoma, kompetentinga institucija arba agentūra paprašo tų institucijų patvirtinti, kad joms priimtini taisomieji veiksmai, kuriuos vežėjas atliko pagal ARO.GEN.350 arba ARO.GEN.355 dalį.

b) Jei pažeidimas 3 kategorijos, be a punkto reikalavimų, kompetentinga institucija nedelsdama imasi veiksmų:

   1. nustatydama orlaivio skrydžių apribojimą;

   2. pareikalaudama nedelsiant imtis taisomųjų veiksmų;

   3. uždrausdama orlaiviui pakilti pagal ARO.RAMP.140 dalį arba

   4. pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 6 straipsnį nustatydama nedelsiant taikomą draudimą vykdyti veiklą.

c) Paskelbusi 3 kategorijos pažeidimą, agentūra pareikalauja, kad šalies, kurioje nusileido orlaivis, kompetentinga institucija imtųsi tinkamų priemonių pagal b punktą.

ARO.RAMP.140. Draudimas orlaiviui pakilti

a) Jei nustatytas 3 kategorijos pažeidimas ir atrodo, kad orlaiviu ketinama skristi ar tikėtina, kad jis skris, vežėjui ar savininkui neatlikus reikiamų taisomųjų veiksmų, kompetentinga institucija:

   1. orlaivio įgulos vadui (orlaivio vadui) ar vežėjui praneša, kad orlaiviui neleidžiama pradėti skrydžio iki kito pranešimo, ir

   2. uždraudžia orlaiviui pakilti.

b) Valstybės, kurioje uždrausta orlaiviui pakilti, kompetentinga institucija nedelsdama informuoja vežėjo valstybės ir, jei reikia, orlaivio registracijos valstybės kompetentingą instituciją, ir, jei orlaivį, kuriam uždrausta pakilti, naudoja trečiosios šalies vežėjas – agentūrą.

c) Kompetentinga institucija, suderinusi su vežėjo valstybe arba orlaivio registracijos valstybe, nustato būtinas sąlygas, kuriomis orlaiviui gali būti leista pakilti.

▼B

d) Jei reikalavimų nesilaikymas turi poveikį orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimo galiojimui, draudimą pakilti kompetentinga institucija atšaukia tik vežėjui pateikus įrodymus, kad:

1. vėl laikomasi taikomų reikalavimų;

2. jis gavo skrydžio leidimą pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 ([1]), jei orlaivis registruotas valstybėje narėje;

3. jis gavo skrydžio leidimą ar lygiavertį dokumentą, išduotą orlaivio registracijos valstybės arba vežėjo valstybės, jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje ir naudojamas ES arba trečiosios šalies vežėjo, ir

4. jei reikia, jis gavo trečiųjų šalių, per kurias bus skrendama, leidimą.

ARO.RAMP.145. Ataskaitos

a) Pagal ARO.RAMP.125 dalies a punktą surinkta informacija per 21 kalendorinę dieną po patikrinimo įvedama į centralizuotą duomenų bazę, nurodytą ARO.RAMP.150 dalies b punkto 2 papunktyje.

b) Kompetentinga institucija arba agentūra į centralizuotą duomenų bazę įveda bet kokią informaciją, kuri yra naudinga taikant Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 bei jo įgyvendinimo taisykles ir agentūrai atliekant užduotis, jai paskirtas pagal šį priedą, įskaitant ARO.RAMP.110 dalyje nurodytą atitinkamą informaciją.

c) Jei pagal ARO.RAMP.110 dalyje nurodytą informaciją galima spręsti, kad gali kilti grėsmė saugai, tokia informacija nedelsiant perduodama ir kiekvienai kompetentingai institucijai bei agentūrai.

d) Kai informaciją apie orlaivio trūkumus kompetentingai institucijai praneša asmuo, ARO.RAMP.110 dalyje ir ARO.RAMP.125 dalies a punkte nurodytos informacijos šaltinio tapatybė įslaptinama.

ARO.RAMP.150. Agentūros vykdomos koordinavimo užduotys

a) Agentūra valdo ir taiko priemones bei procedūras, būtinas saugoti ir keistis:

1. ARO.RAMP.145 dalyje nurodyta informacija, naudojantis III ir IV priedėliuose nustatytomis formomis;

2. trečiųjų šalių arba tarptautinių organizacijų, su kuriomis ES yra sudariusi atitinkamus susitarimus, arba organizacijų, su kuriomis agentūra yra sudariusi atitinkamus susitarimus pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 27 straipsnio 2 dalį, teikiama informacija.

b) Valdymas apima šias užduotis:

1. kaupti valstybių narių duomenis, susijusius su saugos informacija apie aerodromuose, esančiuose teritorijoje, kurioje taikomos Sutarties nuostatos, nusileidžiančius orlaivius;

2. sukurti, prižiūrėti ir nuolat atnaujinti centralizuotą duomenų bazę, kurioje laikoma visa a punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodyta informacija;

3. atlikti reikiamus duomenų bazės programos pakeitimus ir patobulinimus;

([1]) OL L 243, 2003 9 27, p. 6.

▼B

4. analizuoti centralizuotoje duomenų bazėje sukauptą ir kitą atitinkamą su orlaivių ir oro vežėjų sauga susijusią informaciją ir ja remiantis:

   i) Komisijai ir kompetentingoms institucijoms patarti dėl tiesioginių veiksmų arba tolesnės politikos;

   ii) Komisijai ir kompetentingoms institucijoms pranešti apie galimas saugos problemas;

   iii) Komisijai ir kompetentingoms institucijoms siūlyti koordinuotus veiksmus, kai jie būtini saugumo sumetimais, ir užtikrinti techninį tokių veiksmų koordinavimą;

5. palaikyti ryšius su Europos institucijomis ir įstaigomis, tarptautinėmis organizacijomis ir trečiųjų šalių kompetentingomis institucijomis dėl keitimosi informacija.

ARO.RAMP.155. Metinė ataskaita

Agentūra parengia ir pateikia Komisijai metinę patikrinimų perone sistemos ataskaitą, kurioje pateikiama bent ši informacija:

a) sistemos pažangos rodikliai;

b) tais metais atliktų patikrinimų rodikliai;

c) patikrinimų rezultatų analizė, nurodant pažeidimų kategorijas;

d) veiksmai, kurių imtasi per metus;

e) pasiūlymai, kaip gerinti patikrinimų perone sistemą, ir

f) priedai, kuriuose pateikiami patikrinimų, suskirstytų pagal veiklos valstybę, orlaivio tipą, vežėją ir santykį kiekvieno tikrinamo elemento atveju, sąrašai.

ARO.RAMP.160. Informacija visuomenei ir informacijos apsauga

a) Valstybės narės informaciją, gautą pagal ARO.RAMP.105 ir ARO.RAMP.145 dalis, naudoja tik taikydamos Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisykles ir tą informaciją atitinkamai saugo.

b) Agentūra kasmet viešai skelbia suvestinę informacijos ataskaitą, kurioje pateikiama pagal ARO.RAMP.145 dalį gautos informacijos analizė. Ataskaita turi būti paprasta ir lengvai suprantama, o informacijos šaltinio tapatybė turi būti įslaptinta.

▼B

I priedėlis

ORO VEŽĖJO PAŽYMĖJIMAS

(Oro vežėjų tvirtinimo aprašas)

Skrydžių tipai: Komercinis oro transportas (CAT) ☐ Keleiviai ☐ Kroviniai

☐ Kita ([1])……

Komerciniai specializuoti skrydžiai (SPO) ☐ ([2])……

5	Vežėjo valstybė ([3])	([5])
	Išduodančioji institucija ([4])	
AOC ([6]):	Vežėjo pavadinimas ([7])	Vežėjo kontaktiniai punktai ([9]):
	Komercinis pavadinimas ([8])	Kontaktinė informacija, kuria naudojantis galima nedelsiant susisiekti su vežėjo vadovybe, pateikta …… ([12]).
	Vežėjo adresas ([10]):	
	Telefonas ([11]): Faksas: E. paštas:	

Šiuo pažymėjimu patvirtinama, kad …… ([13]) leidžiama vykdyti komercinius skrydžius, kaip apibrėžta pridėtose skrydžių vykdymo specifikacijose, laikantis skrydžių vykdymo vadovo, Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo ir to reglamento įgyvendinimo taisyklių.

Išdavimo data ([14]):	Vardas, pavardė ir parašas ([15]): Pareigos:

([1]) Nurodomas kito tipo vežimas.
([2]) Nurodomas skrydžio tipas, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore.
([3]) Įrašomas vežėjo valstybės pavadinimas.
([4]) Įrašomas išduodančiosios kompetentingos institucijos pavadinimas.
([5]) Skirta kompetentingai institucijai.
([6]) Kompetentingos institucijos suteiktas patvirtinimo žymuo.
([7]) Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas.
([8]) Vežėjo komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.
([9]) Kontaktinę informaciją sudaro telefono ir fakso numeriai su šalies kodu ir e. pašto adresas (jei yra), kuriais galima nedelsiant susisiekti su vežėjo vadovybe skrydžių vykdymo, tinkamumo skraidyti, skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos kompetencijos, pavojingųjų krovinių ir kitais atitinkamais klausimais.
([10]) Pagrindinės vežėjo verslo vietos adresas.
([11]) Pagrindinės vežėjo verslo vietos telefonų ir faksų numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.
([12]) Įrašomas orlaivyje esantis kontroliuojamas dokumentas, kuriame pateikta kontaktinė informacija, nurodant atitinkamą pastraipą ar puslapį. Pvz., „… kontaktinė informacija pateikta skrydžių vykdymo vadovo (bendrojo arba pagrindų) 1 skyriaus 1.1 poskyryje“ arba „… pateikta skrydžių vykdymo specifikacijų 1 psl.“, arba „… pateikta šio dokumento priede“.
([13]) Registruotas vežėjo pavadinimas.
([14]) AOC išdavimo data (metai, mėnuo, diena).
([15]) Kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas. Be to, AOC gali būti patvirtinamas oficialiu antspaudu.

▼B

II priedėlis

SKRYDŽIŲ VYKDYMO SPECIFIKACIJOS **(pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktas patvirtintas sąlygas)**				
Išduodančiosios institucijos kontaktinė informacija Telefonas ([1]): _____ ; faksas: _____ ; e. paštas: _____				
AOC ([2]): Vežėjo pavadinimas ([3]): Data ([4]): Parašas: Komercinis pavadinimas Skrydžių vykdymo specifikacijos:				
Orlaivio modelis ([5]): Registracijos ženklai ([6]):				
Komerciniai skrydžiai ☐				
Naudojimo sritis ([7]):				
Specialieji apribojimai ([8]):				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija ([9])	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	☐	☐		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis Kilimas Artėjimas tūpti ir tūpimas Kilimas	☐ ☐	☐ ☐	RVR ([11]): m CAT ([10]) .... RVR: m DH: ft	
RVSM ([12]) ☐ netaikoma	☐	☐		
ETOPS ([13]) ☐ netaikoma	☐	☐	Ilgiausias nukreipimo laikas ([14]): min.	
PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ([15])	☐	☐		([16])
Būtiniausių navigacijos charakteristikų specifikacijos	☐	☐		
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo vizualizavimo sistemomis	☐	☐		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skubios medicinos pagalbos skrydžiai	☐	☐		
Keleivių salono įgulos mokymas ([17])	☐	☐		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ([18])	☐	☐		
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	☐	☐	([19])	
Kita ([20])				

▼B

(1) Kompetentingos institucijos telefonų ir faksų numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.

(2) Įrašomas atitinkamo oro vežėjo pažymėjimo (AOC) numeris.

(3) Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.

(4) Skrydžių vykdymo specifikacijų išdavimo data (metai, mėnuo, diena) ir kompetentingos institucijos atstovo parašas.

(5) Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737-3K2“ arba „Boeing-777-232“).

(6) Registracijos ženklai, nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį. Tuo atveju, jei orlaivio modeliui taikomi ne visi specialieji patvirtinimai, orlaivio registracijos ženklai gali būti įrašyti į atitinkamo specialiojo patvirtinimo pastabų skiltį.

(7) Geografinės (-ių) srities (-čių), kurioje (-se) leidžiama vykdyti veiklą, sąrašas (pagal geografines koordinates arba konkrečius maršrutus, skrydžio informacijos regioną arba šalių ar regionų sienas).

(8) Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).

(9) Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo ar patvirtinimo tipo (pagal atitinkamus kriterijus) liberaliausieji kriterijai.

(10) Įrašoma taikoma tikslios artėjimo tūpti kategorija: CAT I, II, IIIA, IIIB arba IIIC. Įrašomas mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais ir apsisprendimo aukštis (DH) pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.

(11) Įrašomas patvirtintas mažiausias kilimo RVR metrais. Jei suteikti skirtingi patvirtinimai, kiekvienam iš jų galima skirti po eilutę.

(12) Langelį „netaikoma“ galima pažymėti tik tada, jei orlaivio didžiausias skrydžio aukštis žemesnis už FL290.

(13) Padidinto nuotolio skrydžiai (ETOPS) šiuo metu galimi tik dviejų variklių orlaiviams. Todėl langelį „netaikoma“ galima pažymėti, jei orlaivio modelis turi daugiau ar mažiau kaip du variklius.

(14) Taip pat galima nurodyti kilimo ir tūpimo slenksčio atstumą (jūrmylėmis) ir variklio tipą.

(15) Nustatytų charakteristikų navigacija (PBN): kiekvienam PBN patvirtinimui skiriama po vieną eilutę (pvz., zonos navigacija (RNAV) 10, RNAV 1, būtinoji navigacijos charakteristika (RNP) 4, ...), su atitinkamais apribojimais ar sąlygomis, išvardytais skiltyse „Specifikacijos“ ir (arba) „Pastabos“.

(16) Skrydžių patvirtinimo, susijusio su PBN patvirtinimu (pvz., pasaulinė navigacijos palydovų sistema (GNSS), atstumo matavimo įranga / DME / inercinis perdavimo įtaisas (DME/DME/IRU), ...) apribojimai, sąlygos ir reglamentavimo pagrindas.

(17) Patvirtinimas rengti mokymo kursą, kurį turi baigti prašymo išduoti Komisijos reglamento (ES) Nr. 290/2012 V priede (CC dalyje) nurodytą keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą teikėjai, ir egzaminus, kuriuos jie turi išlaikyti.

(18) Patvirtinimas išduoti Komisijos reglamento (ES) Nr. 290/2012 V priede (CC dalyje) nurodytus keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus.

(19) Asmens ar organizacijos, atsakingų už užtikrinimą, kad būtų nuolat išlaikomas orlaivio nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, vardas, pavardė arba pavadinimas ir nuoroda į reglamentą, kuriame to užtikrinimo reikalaujama, t. y. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 I priedo (M dalies) G skyrių.

(20) Čia galima įrašyti kitus patvirtinimus ar duomenis, skiriant po vieną eilutę (arba kelias eilutes) vienam leidimui (pvz., trumpo tūpimo skrydžiai, stataus artėjimo tūpti skrydžiai, sraigtasparnių skrydžiai į viešą vietą ir iš jos, sraigtasparnių skrydžiai virš ne tankiai apgyvendintame rajone esančios nepalankios aplinkos, sraigtasparnių skrydžiai be saugaus priverstinio tūpimo galimybės, skrydžiai didesniais posvyrio kampais, didžiausias atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo, nekomerciniams skrydžiams naudojami orlaiviai).

EASA 139 FORMA, 1 leidimas

▼B

III priedėlis

Patikrinimo perone įrodymas				
Data:	Laikas:	Vieta:		**Informacija apie kompetentingą instituciją laisvu formatu (logotipas, kontaktinė informacija: tel., faks., e. paštas)**
Vežėjas:		Valstybė:	AOC Nr.:	
Maršrutas iš:	Skrydžio Nr.:	Maršrutas į:	Skrydžio Nr.:	
Skrydžio tipas:	Užsakomasis reisas, vykdomas vežėjo:	Orlaivio tipas:	Orlaivio konfigūracija:	
Reiso užsakovo valstybė:		Registracijos ženklas:	Gamybos Nr.:	
Skrydžio įgulai licencijas išdavusi (-ios) valstybė (-ės):	Gavimo patvirtinimas(*) Vardas, pavardė (pavadinimas): ..... Pareigos:	Parašas:		

		Patikrinta	Pastaba
A	**Pilotų kabina**		
1	Bendra būklė		
2	Avarinis išėjimas		
3	Įranga		
	Dokumentai		
4	Vadovai		
5	Kontroliniai sąrašai		
6	Navigacijos (prietaisų) diagramos		
7	Minimalios įrangos sąrašas		
8	Registracijos pažymėjimas		
9	Triukšmo pažymėjimas (jei taikoma)		
10	AOC arba lygiavertis dokumentas		
11	Leidimas naudoti radijo stotį		
12	Tinkamumo skraidyti pažymėjimas		
	Skrydžio duomenys		
13	Pasirengimas skrydžiui		
14	Masės ir centruotės skaičiavimas		
	Saugos įranga		
15	Rankiniai gesintuvai		
16	Gelbėjimosi liemenės/plūduriavimo priemonės		
17	Saugos diržai		
18	Deguonies įranga		
19	Atskiras nešiojamasis žiburys		

		Patikrinta	Pastaba
	Skrydžio įgula		
20	Skrydžio įgulos licencija/sudėtis		
	Kelionės žurnalas/techninių įrašų žurnalas ar lygiavertis dokumentas		
21	Kelionės žurnalas ar lygiavertis dokumentas		
22	Išleidimas naudoti		
23	Pranešimas apie defektus ir jų pašalinimas (įsk. techninių įrašų žurnalą)		
24	Patikrinimas prieš skrydį		
B	**Keleivių salono sauga**		
1	Bendra vidaus būklė		
2	Keleivių salono įgulos vieta ir įgulos poilsio vieta		
3	Pirmosios pagalbos vaistinėlė/skubios pagalbos medicininė vaistinėlė		
4	Rankiniai gesintuvai		
5	Gelbėjimosi liemenės/plūduriavimo priemonės		
6	Saugos diržų ir kreslų būklė		
7	Avarinis išėjimas, apšvietimas ir atskiras nešiojamasis žiburys		
8	Avarinės slydės/gelbėjimosi plaustai (jei reikalaujama), ELT		
9	Deguonies tiekimas (keleivių salono įgulai ir keleiviams)		
10	Saugos nurodymai		
11	Keleivių salono įgulos nariai		
12	Prieiga prie avarinių išėjimų		
13	Keleivių bagažo sudėjimas		
14	Kreslų konfigūracija		

		Patikrinta	Pastaba
C	**Orlaivio būklė**		
1	Bendra išorės būklė		
2	Durys ir liukai		
3	Orlaivio vairai		
4	Ratai, padangos ir stabdžiai		
5	Važiuoklės šliūžės, plūdurai		
6	Rato niša		
7	Jėgainė ir pilonas		
8	Ventiliatorių mentės, oro sraigtai, rotoriai (pagrindinis, galinis)		
9	Akivaizdūs taisymai		
10	Akivaizdūs nesutaisyti gedimai		
11	Nuotėkis		
D	**Kroviniai**		
1	Bendra krovinių skyriaus būklė		
2	Pavojingieji kroviniai		
3	Krovinių sudėjimas		
E	**Bendrosios pastabos**		
1	Bendrosios pastabos		

▼B

Veiksmai, kurių imtasi		Tikrinamas elementas	Kategorija	Pastabos
	3d) Nedelsiant taikomas draudimas vykdyti veiklą			
	3c) Orlaiviui draudžia pakilti tikrinusi NAA			
	3b) Taisomieji veiksmai prieš skrydį			
	3a) Orlaivio skrydžių apribojimas			
	2) Informacija institucijai ir vežėjui			
	1) Informacija įgulos vadui			
	0) Pastabų nėra			
Inspektoriaus (-ių) parašas (-ai) arba kodas				
Įgulos komentarai, jei yra:				

(*) Bet kurio įgulos nario arba kito patikrinto vežėjo atstovo parašas nėra išvardytų pažeidimų patvirtinimas, o tik patvirtinimas, kad orlaivis buvo patikrintas šiame dokumente nurodytą dieną ir nurodytoje vietoje.

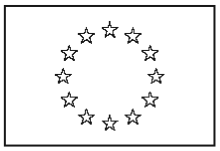
Iš šios ataskaitos matyti, kas buvo nustatyta šiuo atveju, bet ja remiantis negalima spręsti, kad orlaivis tinkamas numatytam skrydžiui. Šioje ataskaitoje pateikti duomenys gali būti pakeisti įvedant juos į centralizuotą duomenų bazę.

EASA 136 FORMA, 1 leidimas

▼B

IV priedėlis

Patikrinimo perone ataskaita



Kompetentinga institucija *(pavadinimas)*

(Valstybė)

Patikrinimo perone ataskaita

Nr.: _._._._-_._._._-_._._._

Šaltinis:	RI		
Data:	__.__.____	Vieta:	_____
Vietos laikas:	__:__		
Vežėjas:	_____	AOC numeris:	_____
Valstybė:	_____	Skrydžio tipas:	_____
Maršrutas iš:	_____	Skrydžio numeris:	_____
Maršrutas į:	_____	Skrydžio numeris:	_____
Užsakomasis reisas, vykdomas vežėjo*:	_____	Reiso užsakovo valstybė*:	_____
* *(kai taikoma)*			
Orlaivio tipas	_____	Registracijos ženklai:	_____
Orlaivio konfigūracija:	_____	Gamybos numeris:	_____
Skrydžio įgula: licenciją išdavusi valstybė:	_____		
2-oji licenciją išdavusi valstybė*:	_____		
* *(kai taikoma)*			

Pažeidimai:

Kodas /	std. /	žym. /	kat. /	pažeidimas	Išsamus aprašas
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....
_._._	_	_._._	_	.....	.....

Veiksmų, kurių imtasi, klasė:	Išsamus aprašas
☐ 3d) Nedelsiant taikomas draudimas vykdyti veiklą	.....
☐ 3c) Orlaiviui draudžia pakilti tikrinusi kompetentinga institucija	.....
☐ 3b) Taisomieji veiksmai prieš skrydį	.....
☐ 3a) Orlaivio skrydžių apribojimas	.....
☐ 2) Informacija kompetentingai institucijai ir vežėjui	.....
☐ 1) Informacija įgulos vadui	.....

Papildoma informacija (jei yra)

Inspektorių vardai, pavardės ar numeriai: .....

— *Iš šios ataskaitos matyti, kas buvo nustatyta šiuo atveju, bet ja remiantis negalima spręsti, kad orlaivis tinkamas numatytam skrydžiui.*

— *Šioje ataskaitoje pateikti duomenys gali būti pakeisti dėl teisingos formuluotės įvedant juos į centralizuotą duomenų bazę.*

▼B

Elemento kodas	Patikrinta	Pastaba
A. Pilotų kabina		
Bendrosios pastabos		
1. Bendra būklė	1.	1.
2. Avarinis išėjimas	2.	2.
3. Įranga	3.	3.
Dokumentai		
4. Vadovai	4.	4.
5. Kontroliniai sąrašai	5.	5.
6. Radionavigacijos diagramos	6.	6.
7. Minimalios įrangos sąrašas	7.	7.
8. Registracijos pažymėjimas	8.	8.
9. Triukšmo pažymėjimas (jei taikoma)	9.	9.
10. AOC arba lygiavertis dokumentas	10.	10.
11. Leidimas naudoti radijo stotį	11.	11.
12. Tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA)	12.	12.
Skrydžio duomenys		
13. Pasirengimas skrydžiui	13.	13.
14. Masės ir centruotės skaičiavimas	14.	14.
Saugos įranga		
15. Rankiniai gesintuvai	15.	15.
16. Gelbėjimosi liemenės / plūduriavimo priemonės	16.	16.
17. Saugos diržai	17.	17.
18. Deguonies įranga	18.	18.
19. Atskiras nešiojamasis žiburys	19.	19.
Skrydžio įgula		
20. Skrydžio įgulos licencija / sudėtis	20.	20.
Kelionės žurnalas / techninių įrašų žurnalas ar lygiavertis dokumentas		
21. Kelionės žurnalas arba lygiavertis dokumentas	21.	21.
22. Išleidimas naudoti	22.	22.
23. Pranešimas apie defektus ir jų pašalinimas (įsk. techninių įrašų žurnalą)	23.	23.
24. Patikrinimas prieš skrydį	24.	24.
B. Keleivių salono sauga		
1. Bendra vidaus būklė	1.	1.
2. Keleivių salono įgulos vieta ir įgulos poilsio vieta	2.	2.
3. Pirmosios pagalbos vaistinėlė / skubios pagalbos medicininė vaistinėlė	3.	3.
4. Rankiniai gesintuvai	4.	4.
5. Gelbėjimosi liemenės / plūduriavimo priemonės	5.	5.
6. Saugos diržų ir krėslų būklė	6.	6.
7. Avarinis išėjimas, apšvietimas ir atskiras nešiojamasis žiburys	7.	7.
8. Avarinės slydės / gelbėjimosi plaustai (jei reikalaujama), ELT	8.	8.
9. Deguonies tiekimas (keleivių salono įgulai ir keleiviams)	9.	9.
10. Saugos nurodymai	10.	10.
11. Keleivių salono įgulos nariai	11.	11.
12. Prieiga prie avarinių išėjimų	12.	12.
13. Keleivių bagažo sudėjimas	13.	13.
14. Krėslų konfigūracija	14.	14.

▼B

Elemento kodas	Patikrinta	Pastaba
C. Orlaivio būklė		
1. Bendra išorės būklė	1.	1.
2. Durys ir liukai	2.	2.
3. Orlaivio vairai	3.	3.
4. Ratai, padangos ir stabdžiai	4.	4.
5. Važiuoklės šliūžės / plūdurai	5.	5.
6. Rato niša	6.	6.
7. Jėgainė ir pilonas	7.	7.
8. Ventiliatorių mentės, oro sraigtai, rotoriai (pagrindinis, galinis)	8.	8.
9. Akivaizdūs taisymai	9.	9.
10. Akivaizdūs nesutaisyti gedimai	10.	10.
11. Nuotėkis	11.	11.
D. Kroviniai		
1. Bendra krovinių skyriaus būklė	1.	1.
2. Pavojingieji kroviniai	2.	2.
3. Krovinių sudėjimas	3.	3.
E. Bendrosios pastabos		
1. Bendrosios pastabos	1.	1.

EASA 137 FORMA, 1 leidimas

▼M1

V Priedėlis

Specialiųjų patvirtinimų sąrašas

Nekomerciniai skrydžiai

(pagal patvirtinime nurodytas ir skrydžių vykdymo vadove arba piloto skrydžių vykdymo vadove pateiktas sąlygas)

Suteikianti institucija ([1]):

Specialiųjų patvirtinimų sąrašas# ([2]):
Vežėjo pavadinimas:
Data ([3]):
Parašas:

Orlaivio modelis ir registravimo žymos ([4]):

Specializuotų skrydžių tipai (SPO), jei taikoma:
□ ([5])…

Specialieji patvirtinimai ([6]):	Specifikacija ([7])	Pastabos
…		
…		
…		
…		

([1]) Įrašomas pavadinimas ir kontaktinė informacija.
([2]) Įrašomas atitinkamas numeris.
([3]) Specialiųjų patvirtinimų suteikimo data (mmmm mm dd) ir kompetentingos institucijos atstovo parašas.
([4]) Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal Komercinės aviacijos saugos grupės (CAST)/ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737–3K2“ arba „Boeing-777–232“). CAST/ICAO taksonomija pateikta http://www.intlaviationstandards.org/
Registracijos ženklai turi būti išvardyti specialiųjų patvirtinimų sąraše arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju specialiųjų patvirtinimų sąraše turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
([5]) Nurodomas skrydžio tipas, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore.
([6]) Šioje skiltyje išvardijami bet kokie patvirtinti skrydžiai, pvz., pavojingųjų krovinių vežimo, LVO, RVSM, RNP, MNPS.
([7]) Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo liberaliausieji kriterijai, pvz., CAT II apsisprendimo aukštis ir mažiausieji RVR.

EASA 140 FORMA, 1 leidimas.

▼B

III PRIEDAS

ORGANIZACIJOMS TAIKOMI ORLAIVIŲ NAUDOJIMO REIKALAVIMAI

[ORO DALIS]

ORO.GEN.005. Taikymo sritis

Šiame priede nustatyti reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas, vykdantis komercinius skrydžius ►**M1** arba nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ◄.

GEN SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

I SKIRSNIS

Bendrosios nuostatos

ORO.GEN.105. Kompetentinga institucija

Šiame priede vežėjų, kurių pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje, kompetentinga institucija, pagal sertifikavimo ►**M1** arba deklaravimo ◄ įpareigojimą vykdanti jų priežiūrą, yra tos valstybės narės paskirta institucija.

ORO.GEN.110. Vežėjo pareigos

a) Vežėjas atsakingas už orlaivio naudojimą pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedą, atitinkamus šio priedo reikalavimus ir jo turimą pažymėjimą ►**M1** arba deklaraciją ◄.

b) Visi skrydžiai vykdomi laikantis skrydžių vykdymo vadovo nuostatų.

c) Vežėjas sukuria ir prižiūri sistemą, pagal kurią vadovaujama kiekvienam pagal jo pažymėjimo ►**M1** arba deklaracijos ◄ sąlygas vykdomam skrydžiui.

d) Vežėjas užtikrina, kad jo orlaivis būtų įrengtas, o įgulos kvalifikuotos pagal veiklos srities ir tipo reikalavimus.

e) Vežėjas užtikrina, kad visi ant žemės atliekamoms operacijoms ir skrydžiui paskirti ar tiesiogiai juose dalyvaujantys darbuotojai būtų tinkamai instruktuoti, įrodytų savo gebėjimą vykdyti konkrečias pareigas ir žinotų savo atsakomybę ir šių pareigų santykį su visa veikla.

f) Vežėjas sukuria kiekvieno tipo orlaivių saugaus naudojimo tvarką ir instrukcijas, kuriose nurodomos antžeminių darbuotojų ir įgulos narių pareigos ir atsakomybė vykdant visų tipų operacijas ant žemės ir skrendant. Pagal šią tvarką įgulos nariams kritinėmis skrydžio fazėmis neturi reikėti atlikti jokių veiksmų, išskyrus saugiam orlaivio naudojimui būtinus veiksmus.

g) Vežėjas užtikrina, kad visi darbuotojai būtų informuoti, jog turi laikytis tų valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir tvarkos, susijusių su jų pareigų vykdymu.

h) Vežėjas sukuria kiekvieno tipo orlaivio kontrolinių sąrašų sistemą, kuria įgulos nariai naudosis visais skrydžio etapais įprastomis, neįprastomis ir avarinėmis sąlygomis, kad būtų laikomasi skrydžių vykdymo vadove nurodytų skrydžių vykdymo procedūrų. Rengiant kontrolinius sąrašus ir jais naudojantis laikomasi žmogiškųjų veiksnių principų ir atsižvelgiama į vėliausius aktualius orlaivio gamintojo dokumentus.

▼B

i) Vežėjas nustato skrydžių planavimo procedūras, užtikrinančias saugų skrydį, atsižvelgiant į orlaivio naudojimo galimybes, kitus naudojimo apribojimus ir numatomas atitinkamas sąlygas maršrute, kuriuo skrendama, ir atitinkamuose aerodromuose ar skrydžių erdvės dalyse. Šios procedūros įtraukiamos į skrydžių vykdymo vadovą.

j) Vežėjas sukuria ir prižiūri darbuotojų mokymo apie pavojinguosius krovinius programas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose, kurias peržiūri ir tvirtina kompetentinga institucija. Mokymo programos turi atitikti darbuotojų atsakomybę.

ORO.GEN.115. Prašymas išduoti vežėjo pažymėjimą

a) Prašymas išduoti vežėjo pažymėjimą arba pakeisti esamą pažymėjimą pateikiamas kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu atsižvelgiant į taikomus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimus.

b) Pažymėjimą pirmą kartą siekiantys gauti prašymo teikėjai kompetentingai institucijai pateikia dokumentus, kuriais įrodoma, kaip jie vykdys Reglamente (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėse nustatytus reikalavimus. Šiuose dokumentuose nurodoma tvarka, pagal kurią bus atliekami pakeitimai, kuriems nereikia išankstinio patvirtinimo, ir apie tuos pakeitimus bus pranešama kompetentingai institucijai.

ORO.GEN.120. Atitikties užtikrinimo priemonės

a) Agentūros priimtoms atitikties užtikrinimo priemonėms alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones vežėjas gali taikyti siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms.

b) Jei, siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms, sertifikuojamas vežėjas nori taikyti priimtinoms atitikties užtikrinimo priemonėms (AMC), kurias priėmė agentūra, alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, prieš įgyvendindamas šias priemones jis kompetentingai institucijai pateikia išsamų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių aprašą. Į aprašą įtraukiami visi galintys būti svarbūs vadovų arba tvarkos patikslinimai ir vertinimas, kuriuo įrodoma, kad laikomasi įgyvendinimo taisyklių.

Vežėjas gali įgyvendinti šias alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, kai jas prieš tai patvirtina kompetentinga institucija ir kai jis gauna ARO.GEN.120 dalies d punkte nurodytą pranešimą.

▼M1

c) Jei vežėjas, kuriam būtina deklaruoti savo veiklą, siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms, taiko alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, jis apie tai informuoja kompetentingą instituciją.

▼B

ORO.GEN.125. Vežėjo patvirtinimo sąlygos ir jo teisės

Sertifikuotas vežėjas turi laikytis prie vežėjo pažymėjimo pridėtose skrydžių vykdymo specifikacijose apibrėžtos taikymo srities ir teisių.

ORO.GEN.130. Pakeitimai

a) Bet kokiam pakeitimui, kuris turi poveikį:

1. pažymėjimo taikymo sričiai arba vežėjo skrydžių vykdymo specifikacijoms arba

2. bet kokiems vežėjo valdymo sistemos, kurios reikalaujama ORO.GEN.200 dalies a punkto 1 ir 2 papunkčiuose, elementams,

▼B

reikia išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo.

b) Norėdamas atlikti bet kokį pakeitimą, kuriam pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisykles reikia išankstinio patvirtinimo, vežėjas turi pateikti prašymą ir gauti kompetentingos institucijos suteikiamą patvirtinimą. Prašymas teikiamas prieš atliekant tokį pakeitimą, kad kompetentinga institucija galėtų nustatyti, ar tebesilaikoma Reglamento (EB) Nr. 216/2008 bei jo įgyvendinimo taisyklių, ir, jei reikia, iš dalies pakeisti vežėjo pažymėjimą ir atitinkamas prie jo pridėtas patvirtinimo sąlygas.

Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia visus atitinkamus dokumentus.

Pakeitimas atliekamas tik gavus oficialų kompetentingos institucijos patvirtinimą pagal ARO.GEN.330 dalį.

Atlikdamas tokius pakeitimus, jei taikoma, vežėjas veikia kompetentingos institucijos nurodytomis sąlygomis.

c) Visi pakeitimai, kuriems nereikia išankstinio patvirtinimo, atliekami ir apie juos pranešama kompetentingai institucijai, kaip nustatyta kompetentingos institucijos pagal ARO.GEN.310 dalies c punktą patvirtintoje procedūroje.

ORO.GEN.135. Nepertraukiamasis galiojimas

a) Vežėjo pažymėjimas galioja, jei:

1. vežėjas tebevykdo atitinkamus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimus, atsižvelgdamas į ORO.GEN.150 dalyje nurodytas pažeidimų ištaisymo nuostatas;

2. kompetentingai institucijai vežėjas suteikia ORO.GEN.140 dalyje apibrėžtą prieigą, kad būtų galima nustatyti, ar tebevykdomi atitinkami Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimai, ir

3. jo nebuvo atsisakyta arba jis nebuvo panaikintas.

b) Panaikintas arba atsisakytas pažymėjimas nedelsiant grąžinamas kompetentingai institucijai.

ORO.GEN.140. Prieiga

a) Kad būtų galima nustatyti, ar laikomasi atitinkamų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimų, vežėjas bet kuriuo metu suteikia prieigą prie bet kurio įrenginio, orlaivio, dokumento, įrašų, duomenų, tvarkos arba bet kurių kitų su jos sutartine arba nesutartine veikla, kuriai taikoma sertifikavimo ►M1 arba deklaravimo ◄ prievolė, susijusių dokumentų bet kuriam asmeniui, kurį įgaliojo viena iš šių institucijų:

1. ORO.GEN.105 dalyje apibrėžta kompetentinga institucija;

2. pagal ARO.GEN.300 dalies d ir e punktus arba ARO.RAMP skyriaus nuostatas veikianti institucija.

b) Prieiga prie a punkte paminėto orlaivio apima galimybę patekti į orlaivį ir jame pasilikti vykstant skrydžiams, išskyrus tuo atveju, jei skrydžio įgulos salono vadas saugumo sumetimais pagal CAT.GEN.MPA.135 dalį nusprendžia kitaip.

▼B

ORO.GEN.150. Pažeidimai

Gavęs pranešimą apie pažeidimus, vežėjas:

a) nustato pagrindinę neatitikties priežastį;

b) parengia taisomųjų veiksmų planą ir

c) kompetentingai institucijai priimtinu būdu įrodo, kad taisomieji veiksmai įgyvendinti per ARO.GEN.350 dalies d punkte nustatytą su ta institucija sutartą laikotarpį.

ORO.GEN.155. Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą

Vežėjas įgyvendina:

a) bet kokias saugos priemones, kurių imtis įpareigojo kompetentinga institucija pagal ARO.GEN.135 dalies c punktą, ir

b) visą svarbią privalomą agentūros pateiktą saugos informaciją, įskaitant tinkamumo skraidyti nurodymus.

ORO.GEN.160. Pranešimai apie įvykius

a) Vežėjas kompetentingai institucijai ir bet kuriai kitai organizacijai, kurią informuoti reikalauja vežėjo valstybė, praneša apie avariją, pavojingą incidentą ar įvykį, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 996/2010 ([1]) ir Direktyvoje 2003/42/EB.

▼M2

b) Nepažeisdamas a punkto, vežėjas kompetentingai institucijai ir už orlaivio projektą atsakingai organizacijai praneša apie bet kokį incidentą, veikimo sutrikimą, techninį defektą, techninių apribojimų viršijimą arba įvykius, dėl kurių galėtų išryškėti netiksli, neišsami arba neaiški pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytuose tinkamumo naudoti duomenyse pateikta informacija, arba kitas neįprastas aplinkybes, dėl kurių kilo arba gali kilti pavojus saugiam orlaivio naudojimui, bet avarija arba pavojingas incidentas neįvyko.

▼B

c) Nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 996/2010, Direktyvos 2003/42/EB, Komisijos reglamento (EB) Nr. 1321/2007 ([2]) ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 1330/2007 ([3]), a ir b punktuose nurodytos ataskaitos pateikiamos kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu ir jose pateikiama visa susijusi informacija apie vežėjui žinomas aplinkybes.

d) Ataskaitos pateikiamos kiek įmanoma greičiau, tačiau bet kuriuo atveju per 72 val. nuo to laiko, kai vežėjas nustato aplinkybes, su kuriomis susijusi ši ataskaita, nebent tai neįmanoma dėl išskirtinių aplinkybių.

e) Jei taikoma, vežėjas parengia tolesnių veiksmų ataskaitą, kurioje pateikia informaciją apie veiksmus, kurių jis ketina imtis siekdamas išvengti panašių įvykių ateityje, kai tik nustato šiuos veiksmus. Ši ataskaita pateikiama kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu.

2 SKIRSNIS

Valdymas

ORO.GEN.200. Valdymo sistema

a) Vežėjas sukuria, įdiegia ir prižiūri valdymo sistemą, apimančią:

1. aiškiai apibrėžtą atsakomybę ir atskaitomybę vežėjo organizacijoje, įskaitant tiesioginę su sauga susijusią atsakingo vadovo atskaitomybę;

([1]) OL L 295, 2010 11 12, p. 35.
([2]) OL L 294, 2007 11 13, p. 3.
([3]) OL L 295, 2007 11 14, p. 7.

▼B

2. bendro vežėjo požiūrio į saugą ir saugos principų, vadinamosios saugos politikos, aprašą;

3. su vežėjo veikla susijusių aviacijos saugos pavojų nustatymą, jų vertinimą ir susijusios rizikos valdymą, įskaitant šios rizikos mažinimo veiksmus ir jų veiksmingumo tikrinimą;

4. darbuotojų mokymo ir kompetencijos, kurie reikalingi jiems pavestoms užduotims atlikti, užtikrinimą;

5. pagrindinių visos valdymo sistemos procesų dokumentavimą, įskaitant darbuotojų informavimo apie jų pareigas procesą ir dalinio šių dokumentų keitimo tvarką;

6. vežėjo atitikties susijusiems reikalavimams stebėsenos funkciją. Atitikties stebėsena apima grįžtamosios informacijos apie pažeidimus teikimo atsakingam vadovui sistemą, kuria užtikrinamas veiksmingas reikiamų taisomųjų veiksmų įgyvendinimas, ir

7. bet kokius papildomus atitinkamuose šio priedo skyriuose arba kituose taikomuose priedėliuose nurodytus reikalavimus.

b) Ši valdymo sistema turi atitikti vežėjo organizacijos dydį ir jos veiklos pobūdį bei sudėtingumą, atsižvelgiant į šiai veiklai būdingus pavojus ir susijusią riziką.

ORO.GEN.205. Pagal rangos sutartis atliekama veikla

a) Pagal rangos sutartis atliekama veikla apima visą į vežėjo patvirtinimo sritį patenkančią veiklą, kurią atlieka kita organizacija, kuri yra pati sertifikuota vykdyti šią veiklą arba, jei ji nesertifikuota, dirbanti pagal vežėjo patvirtinimą. Vežėjas užtikrina, kad, sudarant sutartį dėl bet kurios jo veiklos dalies arba perkant šią veiklos dalį, paslauga arba produktas, dėl kurio (-ios) sudaroma sutartis arba kuris (-i) perkamas (-a), atitiktų taikomus reikalavimus.

b) Kai sertifikuotas vežėjas pagal rangos sutartį bet kurią savo veiklos dalį paveda atlikti organizacijai, kuri nėra sertifikuota pagal šią dalį vykdyti tokios veiklos, rangos paslaugas teikianti organizacija veikia pagal vežėjo patvirtinimą. Rangos paslaugas užsakiusi organizacija užtikrina, kad kompetentingai institucijai būtų suteikta prieiga prie rangos paslaugas teikiančios organizacijos, siekiant nustatyti, ar tebesilaikoma taikomų reikalavimų.

ORO.GEN.210. Reikalavimai darbuotojams

a) Vežėjas paskiria atsakingą vadovą, kuris įgaliojamas užtikrinti, kad visą veiklą būtų galima finansuoti ir vykdyti pagal taikomus reikalavimus. Atsakingas vadovas atsako už veiksmingos valdymo sistemos sukūrimą ir priežiūrą.

b) Vežėjas paskiria asmenį arba asmenų grupę, kuriems pavesta užtikrinti, kad vežėjas nuolat laikytųsi taikomų reikalavimų. Šis (-ie) asmuo (-enys) galutinai atsiskaito atsakingam vadovui.

c) Vežėjas turi turėti pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, kad suplanuota veikla ir užduotys būtų vykdomos pagal taikomus reikalavimus.

▼B

d) Kad galėtų įrodyti atitiktį c punkto reikalavimams, vežėjas saugo atitinkamos patirties, kvalifikacijos ir mokymo įrašus.

e) Vežėjas užtikrina, kad visi darbuotojai žinotų su jų pareigų vykdymu susijusias taisykles ir tvarką.

ORO.GEN.215. Įrangos reikalavimai

Vežėjas turi turėti įrangą, kurios reikia visoms suplanuotoms užduotims ir veiklai pagal taikomus reikalavimus vykdyti ir valdyti.

ORO.GEN.220. Įrašų saugojimas

a) Vežėjas sukuria įrašų saugojimo sistemą, kurią taikant galima tinkamai saugoti ir patikimai atsekti visą vykdytą veiklą ir kuri pirmiausia apima visus ORO.GEN.200 dalyje nurodytus elementus.

b) Įrašų forma nurodoma vežėjo taikomos tvarkos apraše.

c) Įrašai saugomi taip, kad būtų užtikrinama apsauga nuo pažeidimo, keitimo ir vagystės.

AOC SKYRIUS

ORO VEŽĖJO SERTIFIKAVIMAS

ORO.AOC.100. Prašymas išduoti oro vežėjo pažymėjimą

a) Nepažeisdamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 ([1]), prieš pradėdamas komercinius skrydžius, vežėjas turi kompetentingai institucijai pateikti prašymą išduoti oro vežėjo pažymėjimą (AOC) ir tą pažymėjimą gauti.

b) Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia šią informaciją:

1. prašymo teikėjo oficialus pavadinimas ir komercinis pavadinimas, adresas ir pašto adresas;

2. siūlomos veiklos aprašas, įskaitant naudosimų orlaivių tipą (-us) ir skaičių;

3. valdymo sistemos aprašas, įskaitant organizacinę struktūrą;

4. atsakingo vadovo vardas ir pavardė;

5. ORO.AOC.135 dalies a punkte reikalaujamų paskirtųjų asmenų vardai ir pavardės, kvalifikacija ir patirtis ir

6. ORO.MLR.100 dalyje reikalaujamo skrydžių vykdymo vadovo kopija;

7. pareiškimas, kad visus kompetentingai institucijai atsiųstus dokumentus prašymo teikėjas patikrino ir nustatė, kad jie atitinka taikomus reikalavimus.

c) Prašymo teikėjas kompetentingai institucijai įrodo, kad:

1. laikosi visų taikomų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo, šio reglamento šio priedo, IV priedo (CAT dalies) ir V priedo (SPA dalies) reikalavimų, jei taikoma;

([1]) OL L 293, 2008 10 31, p. 3.

▼B

2. visi naudojami orlaiviai turi tinkamumo skraidyti pažymėjimus (CofA) pagal Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 ir

3. jo organizacinė bei valdymo struktūros yra tinkamos ir reikiamai pritaikytos prie jo veiklos masto ir aprėpties.

ORO.AOC.105. AOC turėtojo skrydžių vykdymo specifikacijos ir teisės

Vežėjo teisės, įskaitant suteiktąsias pagal V priedą (SPA dalį), nurodomos pažymėjimo skrydžių vykdymo specifikacijose.

ORO.AOC.110. Išperkamosios nuomos sutartis

Bet koks išsinuomojimas

a) Nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 1008/2008, bet kokią orlaivio, kurį naudoja pagal šią dalį sertifikuotas vežėjas, nuomos sutartį turi iš anksto patvirtinti kompetentinga institucija.

b) Pagal šią dalį sertifikuotas vežėjas gali išsinuomoti orlaivį pagal nuomos su įgula sutartį tik iš vežėjo, kuriam netaikomas draudimas vykdyti veiklą pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005.

Išsinuomojimas pagal nuomos su įgula sutartį

c) Prašymo patvirtinti galimybę pagal nuomos su įgula sutartį išsinuomoti trečiosios šalies vežėjo orlaivį teikėjas kompetentingai institucijai įrodo, kad:

1. trečiosios šalies vežėjas turi galiojantį AOC, išduotą pagal ICAO 6 priedą;

2. trečiosios šalies vežėjo saugos standartai nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir skrydžių vykdymo atžvilgiu yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (EB) Nr. 2042/2003 ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams ir

3. orlaivis turi standartinį CofA, išduotą pagal ICAO 8 priedą.

Išsinuomojimas pagal nuomos be įgulos sutartį

d) Prašymo patvirtinti galimybę išsinuomoti trečiojoje šalyje registruotą orlaivį pagal nuomos be įgulos sutartį, teikėjas kompetentingai institucijai įrodo, kad:

1. nustatytas skrydžių vykdymo poreikis, kurio negalima patenkinti pagal išperkamosios nuomos sutartį išsinuomojant ES registruotą orlaivį;

2. nuomos be įgulos trukmė neviršija septynių mėnesių per bet kurį iš eilės einantį 12 mėnesių laikotarpį ir

3. užtikrinama atitiktis taikomiems Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 reikalavimams.

Išnuomojimas pagal nuomos be įgulos sutartį

e) Pagal šią dalį sertifikuotas vežėjas, ketinantis pagal nuomos be įgulos sutartį išnuomoti vieną iš savo orlaivių, prašo išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo. Kartu su paraiška pateikiamos numatytos nuomos sutarties kopijos arba nuomos nuostatų aprašas, išskyrus finansinius susitarimus, ir visi kiti susiję dokumentai.

Išnuomojimas pagal nuomos su įgula sutartį

f) Prieš pagal nuomos su įgula sutartį išnuomodamas orlaivį pagal šią dalį sertifikuotas vežėjas turi apie tai pranešti kompetentingai institucijai.

▼B

ORO.AOC.115. Dalijimosi kodu susitarimai

a) Nepažeisdamas taikomų su trečiųjų šalių vežėjais ir orlaiviais susijusių ES saugos reikalavimų, pagal šią dalį sertifikuotas vežėjas su trečiosios šalies vežėju sudaro dalijimosi kodu susitarimą tik:

1. įsitikinęs, kad trečiosios šalies vežėjas atitinka taikomus ICAO standartus ir

2. kompetentingai institucijai pateikęs dokumentais patvirtintą informaciją, kad ta institucija galėtų laikytis ARO.OPS.105 dalies reikalavimų.

b) Įgyvendindamas dalijimosi kodu susitarimą, vežėjas stebi ir reguliariai vertina nuolatinę trečiosios šalies vežėjo atitiktį taikomiems ICAO standartams.

c) Pagal šią dalį sertifikuotas vežėjas neprekiauja trečiosios šalies vežėjo vykdomo skrydžio bilietais ir jų neišleidžia, jei tam trečiosios šalies vežėjui taikomas draudimas vykdyti veiklą pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 arba jei jis nesilaiko taikomų ICAO standartų.

ORO.AOC.120. Patvirtinimas rengti keleivių salono įgulos narių mokymo kursus ir išduoti keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus

a) Ketindamas rengti Reglamento (ES) Nr. 290/2012 V priede (CC dalyje) reikalaujamą mokymo kursą, vežėjas teikia kompetentingai institucijai prašymą suteikti patvirtinimą ir tą patvirtinimą gauna. Šiuo tikslu prašymo teikėjas įrodo, kad laikosi to priedo CC.TRA.215 bei CC.TRA.220 dalyse nustatytų mokymo kurso vykdymo ir turinio reikalavimų, ir kompetentingai institucijai nurodo:

1. numatytos veiklos pradžios datą;

2. atitinkamų mokymo elementų instruktorių asmeninius duomenis ir kvalifikaciją;

3. mokymo vietos (-ų), kurioje (-iose) numatyta rengti mokymą, pavadinimą (-us) ir adresą (-us);

4. įrangos, mokymo metodikos, vadovų ir tipinių treniruoklių, kurie bus naudojami, aprašą ir

5. mokymo kurso planus ir susijusias programas.

b) Jei valstybė narė pagal Reglamento (ES) Nr. 290/2012 VI priedo (ARA dalies) ARA.CC.200 dalį nusprendžia, kad vežėjus galima patvirtinti keleivių salono įgulos atestacijos pažymėjimams išduoti, prašymo teikėjas, be a punkte nurodytų dalykų:

1. kompetentingai institucijai įrodo, kad:

i) organizacija yra pakankamai pajėgi ir atsakinga, kad galėtų atlikti šią užduotį;

ii) egzaminuojantys darbuotojai turi reikiamą kvalifikaciją ir neturi interesų konfliktų ir

2. nurodo tvarką ir nustatytas sąlygas, skirtas:

i) pagal CC.TRA.220 dalį reikalaujamiems egzaminams vykdyti;

ii) keleivių salono įgulos atestacijos pažymėjimams išduoti ir

▼B

iii) kompetentingai institucijai teikti visa reikiamą informaciją ir dokumentus, susijusius su jo išduosimais atestacijos pažymėjimais ir jų turėtojais, kad ta institucija galėtų saugoti įrašus, vykdyti priežiūrą ir atlikti vykdymo užtikrinimo veiksmus.

c) a ir b punktuose nurodyti patvirtinimai nurodomi skrydžių vykdymo specifikacijose.

ORO.AOC.125. Nekomerciniai orlaivių skrydžiai, išvardyti AOC turėtojo skrydžių vykdymo specifikacijose

▼M1

a) AOC turėtojas gali vykdyti nekomercinius skrydžius orlaiviu, kuris kitu atveju naudojamas komerciniams skrydžiams, išvardytiems jo AOC skrydžių vykdymo specifikacijose, jei vežėjas:

1) išsamiai aprašo tokius skrydžius skrydžių vykdymo vadove, įskaitant:

i) taikomų reikalavimų nurodymą;

ii) aiškų veiklos procedūrų, taikomų vykdant komercinius ir nekomercinius skrydžius, bet kokių skirtumų nurodymą ir

iii) užtikrinimo, kad visi veikloje dalyvaujantys darbuotojai visiškai susipažinę su atitinkama tvarka, priemones;

2) pateikia nustatytus a punkto 1 papunkčio ii papunktyje nurodytų veiklos procedūrų skirtumus kompetentingai institucijai iš anksto patvirtinti.

b) Nereikalaujama, kad AOC turėtojas, vykdantis a punkte nurodytus skrydžius, pateiktų deklaraciją pagal šią dalį.

▼B

ORO.AOC.130. Skrydžio duomenų stebėsena. Lėktuvai

a) Vežėjas sukuria ir prižiūri skrydžio duomenų stebėsenos sistemą, integruotą į jo valdymo sistemą, skirtą lėktuvams, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 27 000 kg.

b) Skrydžio duomenų stebėsenos sistema turi būti ne baudžiamoji ir turėti tinkamų duomenų šaltinio (-ių) apsaugos priemonių.

ORO.AOC.135. Reikalavimai darbuotojams

a) Pagal ORO.GEN.210 dalies b punktą vežėjas paskiria darbuotojus, atsakingus už šių sričių valdymą ir priežiūrą:

1. skrydžių;

2. įgulos mokymo ir

3. ant žemės atliekamų operacijų, ir

4. nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti pagal Reglamentą (EB) Nr. 2042/2003.

b) *Darbuotojų pakankamumas ir kompetencija*

1. Vežėjas įdarbina pakankamai darbuotojų planuojamoms ant žemės atliekamoms operacijoms ir skrydžiams.

▼B

2. Visi ant žemėms vykdomoms operacijoms ir skrydžiams paskirti ar tiesiogiai jose dalyvaujantys darbuotojai turi būti:

i) tinkamai parengti;

ii) įrodyti savo gebėjimą vykdyti jiems pavestas pareigas ir

iii) žinoti savo atsakomybę ir pareigų santykį su visa veikla.

c) *Darbuotojų priežiūra*

1. Vežėjas paskiria pakankamai darbuotojų prižiūrėtojų, atsižvelgdamas į vežėjo organizacijos struktūrą ir darbuotojų skaičių.

2. Apibrėžiamos šių prižiūrėtojų pareigos bei atsakomybė ir sudaromi visi kiti būtini susitarimai, skirti užtikrinti, kad prižiūrėtojai galėtų vykdyti savo priežiūros pareigas.

3. Veikloje dalyvaujančių įgulos narių ir darbuotojų priežiūrą vykdo asmenys, turintys pakankamą patirtį ir įgūdžių, kad užtikrintų skrydžių vykdymo vadove nustatytų standartų įgyvendinimą.

ORO.AOC.140. Įrangos reikalavimai

Pagal ORO.GEN.215 dalį vežėjas:

a) naudojasi atitinkama antžemine įranga, kad užtikrintų saugų savo skrydžių tvarkymą;

b) pagrindinėje skrydžių bazėje išdėsto veiklą palaikančią įrangą, atitinkančią veiklos sritį ir tipą, ir

c) užtikrina, kad kiekvienoje skrydžių bazėje esama darbo erdvė būtų pakankama darbuotojams, kurių veiksmai gali turėti poveikį skrydžių saugai. Turi būti atsižvelgta į antžeminės įgulos, darbuotojų, susijusių su vadovavimu skrydžiams, esminių įrašų saugojimu ir pateikimu, taip pat įgulos atliekamu skrydžio planavimu, poreikius.

ORO.AOC.150. Reikalavimai dokumentams

a) Vežėjas pasirūpina vadovų ir visų kitų reikiamų dokumentų sukūrimu ir atitinkamais jų pakeitimais.

b) Vežėjas turi galėti nedelsdamas išplatinti veiklos instrukcijas ir kitą informaciją.

▼M1

DEC SKYRIUS.

DEKLARAVIMAS

ORO.DEC.100 Deklaravimas

Nekomercinis vežėjas, vykdantis skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais:

a) prieš pradėdamas skrydžius kompetentingai institucijai pateikia visą atitinkamą informaciją pagal šio priedo I priedėlyje pateiktą formą;

b) kompetentingai institucijai pateikia taikomų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašą;

c) užtikrina atitiktį taikomiems reikalavimams ir deklaracijoje pateiktai informacijai;

▼M1

d) nedelsdamas informuoja kompetentingą instituciją apie bet kokius savo deklaracijos ar taikomų atitikties užtikrinimo priemonių pakeitimus, pateikdamas pakeitimų deklaraciją pagal šio priedo I priedėlyje pateiktą formą, ir

e) informuoja kompetentingą instituciją, kai nutraukia veiklą.

▼B

MLR SKYRIUS

VADOVAI, ŽURNALAI IR ĮRAŠAI

ORO.MLR.100. Skrydžių vykdymo vadovas. Bendrosios nuostatos

a) Vežėjas parengia skrydžių vykdymo vadovą, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 8 skirsnio b punkte.

▼M1

b) Skrydžių vykdymo vadovo turinys turi atitikti taikomus šiame priede, IV priede (CAT dalyje), V priede (SPA dalyje) ir VI priede (NCC dalyje) nustatytus reikalavimus ir neturi prieštarauti atitinkamai oro vežėjo pažymėjimo (AOC) skrydžių vykdymo specifikacijose arba deklaracijoje ir jos specialiųjų patvirtinimų sąraše nurodytoms sąlygoms.

▼B

c) Skrydžių vykdymo vadovas gali būti išleistas atskiromis dalimis.

d) Visiems skrydžių darbuotojams turi būti sudarytos sąlygos lengvai gauti tas skrydžių vykdymo vadovo dalis, kurios aktualios jų pareigoms.

e) Skrydžių vykdymo vadovas nuolat atnaujinamas. Visi darbuotojai turi būti informuojami apie jų pareigoms aktualius pakeitimus.

f) Kiekvienam įgulos nariui pateikiama atitinkamų skrydžių vykdymo vadovo skyrių, susijusių su jo pareigomis, asmeninė kopija. Kiekvienas skrydžių vykdymo vadovo arba atitinkamų jo dalių turėtojas yra atsakingas už tai, kad jo kopija būtų nuolat atnaujinta įtraukiant vežėjo teikiamus pakeitimus ir peržiūras.

g) AOC turėtojams:

1. kai apie pakeitimus turi būti pranešama pagal ORO.GEN.115 dalies b punktą ir ORO.GEN.130 dalies c punktą, vežėjas dar prieš įsigaliojimo dieną nurodo kompetentingai institucijai numatytus pakeitimus ir

2. kai keičiama tvarka, susijusi su išankstinio patvirtinimo elementais pagal ORO.GEN.130 dalį, iki įsigaliojant pakeitimui turi būti gautas patvirtinimas.

h) Nepaisant g punkto, kai saugumo sumetimais būtini nedelsiami pakeitimai ar peržiūros, jie gali būti paskelbti ir taikomi nedelsiant, jei pateiktas prašymas suteikti reikiamą patvirtinimą.

i) Vežėjas įtraukia visus kompetentingos institucijos reikalaujamus pakeitimus ir peržiūras.

j) Vežėjas užtikrina, kad skrydžių vykdymo vadove būtų teisingai perteikta informacija iš patvirtintų dokumentų ir bet kokių jų pakeitimų. Tai netrukdo vežėjui skrydžių vykdymo vadove skelbti atsargesnių duomenų ir tvarkos.

▼B

k) Vežėjas užtikrina, kad visi darbuotojai galėtų suprasti kalbą, kuria parašytos tos skrydžių vykdymo vadovo dalys, kurios yra susijusios su jų pareigomis ir atsakomybe. Skrydžių vykdymo vadovo turinys pateikiamas tokia forma, kuria galima lengvai naudotis ir kuri sudaryta laikantis žmogiškųjų veiksnių principo.

ORO.MLR.101. ►M1 Skrydžių vykdymo vadovas. Komercinių skrydžių vykdymo vadovo sandara ◄

Pagrindinė skrydžių vykdymo vadovo struktūra turi būti tokia:

a) A dalis. Bendroji dalis (pagrindai), kurioje aprašoma visa bet kokiam orlaivių tipui taikoma skrydžių vykdymo politika, instrukcijos ir procedūros;

b) B dalis. Orlaivio naudojimo dalykai, įskaitant visas konkrečiam orlaivių tipui skirtas instrukcijas ir procedūras, atsižvelgiant į vežėjo naudojamų orlaivių tipų (klasių), variantų ar atskirų orlaivių skirtumus;

c) C dalis. Komerciniai skrydžiai, įskaitant maršruto (vaidmens, zonos) ir aerodromo (skrydžių erdvės dalies) instrukcijas ir informaciją;

d) D dalis. Mokymas, įskaitant visas darbuotojams skirtas mokymo instrukcijas, kurios būtinos, kad skrydžiai būtų vykdomi saugiai.

ORO.MLR.105. Minimalios įrangos sąrašas

▼M2

a) Minimalios įrangos sąrašas (MEL) sudaromas kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 8.a.3 punkte, remiantis atitinkamu pagrindiniu minimalios įrangos sąrašu (MMEL), kaip apibrėžta pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje.

▼B

b) MEL ir visus jo pakeitimus tvirtina kompetentinga institucija.

c) Vežėjas per priimtiną laiką pakeičia MEL po bet kurio taikomo MMEL pakeitimo.

d) Be įrangos sąrašo, MEL turi būti:

1. preambulė, įskaitant skrydžių įguloms ir techninės priežiūros darbuotojams, kurie naudojasi MEL, skirtus nurodymus ir apibrėžtis;

2. MMEL, kuriuo remiantis sudarytas MEL, peržiūrų būklė bei MEL peržiūrų būklė;

3. MEL taikymo sritis, apimtis ir paskirtis.

e) Vežėjas:

1. nustato kiekvieno į MEL įtraukto neveikiančio prietaiso, įrangos elemento ar funkcijos pataisymo laikotarpį. MEL nurodytas pataisymo laikotarpis turi būti ne mažiau griežtas nei atitinkamas MMEL nurodytas pataisymo laikotarpis;

2. sukuria veiksmingą taisymo programą;

3. pasibaigus MEL nurodytam pataisymo laikotarpiui orlaiviu naudojasi tik tada, jei:

i) defektas buvo pašalintas arba

ii) pataisymo laikotarpis buvo pratęstas pagal f punktą.

f) Gavęs kompetentingos institucijos patvirtinimą, vežėjas gali taikyti vienkartinio B, C ir D kategorijų pataisymo laikotarpio pratęsimo procedūrą, jei:

1. pataisymo laikotarpio pratęsimas atitinka to orlaivių tipo MMEL;

▼B

2. pataisymo laikotarpio pratęsimas yra ne ilgesnis nei MEL nustatytas pataisymo laikotarpis;

3. pataisymo laikotarpio pratęsimu nesinaudojama kaip įprasta priemone MEL elemento pataisymui atlikti – jis taikomas tik tada, kai pataisyti sutrukdė nuo vežėjo nepriklausantys įvykiai;

4. vežėjas sudaro su pratęsimų kontrole susijusių konkrečių pareigų ir atsakomybės aprašą;

5. kompetentingai institucijai pranešama apie visus taikomo pataisymo laikotarpio pratęsimus ir

6. sudaromas planas, kaip kuo anksčiau atlikti pataisymą.

g) Vežėjas nustato MEL nurodytas veiklos ir techninės priežiūros procedūras, atsižvelgdamas į MMEL nurodytas veiklos ir techninės priežiūros procedūras. Šios procedūros turi būti aprašytos vežėjo vadovuose arba MEL.

h) Vežėjas iš dalies pakeičia MEL nurodytas veiklos ir techninės priežiūros procedūras po bet kokių taikomų MMEL nurodytų veiklos ir techninės priežiūros procedūrų pakeitimų.

i) Jei MEL nenurodyta kitaip, vežėjas turi atlikti:

1. MEL nurodytas veiklos procedūras planuodamas ir (arba) vykdydamas skrydžius neveikiant į sąrašą įtrauktam elementui ir

2. MEL nurodytas techninės priežiūros procedūras prieš vykdydamas skrydžius neveikiant į sąrašą įtrauktam elementui.

j) Konkrečiu atveju gavęs specialų kompetentingos institucijos patvirtinimą, vežėjas gali naudotis orlaiviu, kuriame neveikia prietaisai, įrangos elementai ar funkcijos nepaisydamas MEL apribojimų, bet paisydamas MMEL apribojimų, jei:

▼M2

1. atitinkami prietaisai, įrangos elementai ar funkcijos atitinka MMEL, kaip apibrėžta a punkte;

▼B

2. patvirtinimu nesinaudojama kaip įprasta priemone vykdyti skrydžiams nepaisant patvirtinto MEL apribojimų – jis taikomas tik tada, kai laikytis MEL sutrukdė nuo vežėjo nepriklausantys įvykiai;

3. vežėjas sudaro su orlaivio naudojimo pagal tokį patvirtinimą kontrole susijusių konkrečių pareigų ir atsakomybės aprašą ir

4. sudaromas planas, kaip kuo anksčiau pataisyti neveikiančius prietaisus, įrangos elementus ar funkcijas arba vėl pradėti naudoti orlaivį laikantis MEL apribojimų.

ORO.MLR.110. Skrydžio žurnalas

Kiekvieno skrydžio ar skrydžių serijos duomenys apie orlaivį, jo įgulą ir kiekvieną kelionę turi būti išsaugoti kelionės žurnale arba jam lygiaverčiame dokumente.

▼B

ORO.MLR.115. Įrašų saugojimas

▼M1

a) Šie įrašai saugomi ne trumpiau kaip 5 metus:

1) komercinių vežėjų – įrašai apie ORO.GEN.200 dalyje nurodytą veiklą;

2) nekomercinių skrydžių sudėtingais varikliu varomais orlaiviais – vežėjo deklaracijos kopija, išsami informacija apie turimus patvirtinimus ir skrydžių vykdymo vadovas.

▼B

b) 3 mėnesius saugoma ši rengiantis ir vykdant skrydį naudojama informacija ir susijusios ataskaitos:

1. operatyvinis skrydžio planas, jei taikoma;

2. su konkrečiu maršrutu susijęs (-ę) pranešimas (-ai) lakūnams (NOTAM) ir aviacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentai, jeigu vežėjas juos redagavo;

3. masės ir centruotės dokumentai;

4. pranešimas apie ypatingus krovinius, įskaitant raštišką informaciją įgulos arba orlaivio vadui apie pavojinguosius krovinius;

5. kelionės žurnalas ar jam lygiavertis dokumentas ir

6. skrydžio ataskaita (-os), kurioje (-se) užregistruojamas bet koks atsitikimas ar įvykis, kurį įgulos arba orlaivio vadas laiko būtinu pranešti ar užregistruoti.

c) Darbuotojų įrašai saugomi toliau nurodytus laikotarpius:

Skrydžio įgulos nario licencija ir keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimas	Tol, kol įgulos narys naudojasi oro vežėjo licencija ar atestacijos pažymėjimu suteiktomis teisėmis
Įgulos nario mokymo, egzaminų ir kvalifikacijų įrašai	3 metus
Naujausios įgulos nario patirties įrašai	15 mėnesių
Su maršrutu ir aerodromu/užduotimi ir zona susijusios įgulos nario kompetencijos įrašai (priklausomai nuo atvejo)	3 metus
Mokymo apie pavojinguosius krovinius, jei baigtas, įrašai	3 metus
Kitų darbuotojų, kuriems būtina mokymo programa, mokymo arba kvalifikacijos įrašai	paskutiniai 2 mokymo įrašai

d) Vežėjas:

1. saugo visų kiekvieno įgulos nario mokymų, egzaminų ir kvalifikacijų įrašus, kaip nustatyta ORO dalyje, ir

2. paprašytas pateikia tokius įrašus atitinkamam įgulos nariui.

▼B

e) Vežėjas saugo informaciją, kuria naudotasi rengiant ir vykdant skrydį ir darbuotojų mokymo įrašus, net jei jis nustoja būti to orlaivio vežėju ar to įgulos nario darbdaviu, jei laikomasi c punkte nustatytų laiko terminų.

f) Įgulos nariui tapus kito vežėjo įgulos nariu, ankstesnis vežėjas perduoda to įgulos nario įrašus naujajam vežėjui, jei laikomasi c punkte nustatytų laiko terminų.

SEC SKYRIUS

SAUGUMAS

ORO.SEC.100.A. Skrydžio įgulos kabinos saugumas

a) Lėktuve, kuriame įrengtos skrydžio įgulos kabinos durys, jas turi būti galima užrakinti ir turi būti įrengtos priemonės, kuriomis keleivių salono įgula galėtų informuoti skrydžio įgulą apie įtartiną veiklą ar saugumo pažeidimus keleivių salone.

b) Visuose keleivius skraidinančiuose lėktuvuose, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 45 500 kg arba kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija viršija 60, naudojamuose komerciniam keleivių skraidinimui, turi būti įrengtos patvirtintos skrydžio įgulos kabinos durys, kurias turi būti galima užrakinti ir atrakinti iš bet kurio piloto vietos ir kurių konstrukcija atitinka taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

c) Visuose orlaiviuose, kuriuose pagal b punktą įrengtos skrydžio įgulos kabinos durys:

1. šios durys uždaromos prieš užvedant variklį ruošiantis kilti ir užrakinamos, kai to reikia laikantis saugumo procedūrų arba kai to reikalauja įgulos vadas, iki kol variklis išjungiamas nutūpus, išskyrus atvejus, kai manoma, kad laikantis nacionalinių civilinės aviacijos saugumo programų būtina įeiti arba išeiti įgaliotiesiems asmenims, ir

2. įrengiamos priemonės iš bet kurio piloto vietos visai skrydžio įgulos kabinos išorės durų sričiai stebėti, kad būtų galima atpažinti įeiti prašančius asmenis ir pastebėti įtartiną elgesį arba galimą grėsmę.

ORO.SEC.100.H. Skrydžio įgulos kabinos saugumas

Jei skrydžio įgulos kabinos durys įrengtos keleivius skraidinančiame sraigtasparnyje, jas turi būti galima užrakinti iš skrydžio įgulos kabinos, kad nebūtų galima į ją patekti be leidimo.

FC SKYRIUS

SKRYDŽIO ĮGULA

ORO.FC.005. Taikymo sritis

▼M1

Šį skyrių, kuriame nustatomi su skrydžio įgulos mokymu, patirtimi ir kvalifikacija susiję reikalavimai, kurių turi laikytis vežėjas, sudaro:

a) 1 skirsnis, kuriame nustatomi bendrieji reikalavimai, taikomi nekomerciniams skrydžiams sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ir komerciniams skrydžiams;

b) 2 skirsnis, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi komerciniams skrydžiams.

▼M1

2 SKIRSNIS

Bendrieji reikalavimai

▼B

ORO.FC.100. Skrydžio įgulos sudėtis

a) Skrydžio įgulos sudėtis turi atitikti nustatytąją orlaivio skrydžių vadove arba pagal to orlaivio naudojimo apribojimus, o jos narių skaičius nustatytose įgulos darbo vietose neturi būti mažesnis už orlaivio skrydžių vadove arba pagal to orlaivio naudojimo apribojimus nustatytą minimalų skaičių.

b) Jei to reikia pagal skrydžio tipą, į skrydžio įgulą įtraukiami papildomi nariai ir ji negali būti sumažinta iki mažesnio kaip skrydžių vykdymo vadove nustatyto skaičiaus.

c) Visi skrydžio įgulos nariai turi turėti pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1178/2011 ([1]) išduotą arba pripažintą licenciją ir suteiktą arba pripažintą kvalifikaciją, atitinkančias jiems paskirtas pareigas.

d) Skrydžio įgulos narį skrydžio metu jo pareigoms prie vairų gali pakeisti kitas tinkamą kvalifikaciją turintis skrydžio įgulos narys.

e) Naudodamasis skrydžio įgulos narių, kurie yra laisvai samdomi ar dirba dalį etato, paslaugomis, vežėjas, atsižvelgdamas į visas paslaugas, kurias tas skrydžio įgulos narys teikia kitam (-iems) vežėjui (-ams), patikrina, ar laikomasi visų taikomų šio skyriaus ir atitinkamų Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedo (FCL dalies) reikalavimų, įskaitant naujausios patirties reikalavimus, visų pirma siekdamas nustatyti:

1. bendrą orlaivių tipų ar variantų, su kuriais skraidyta, skaičių ir

2. taikomus skrydžio ir tarnybos laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus.

ORO.FC.105. Skyrimas įgulos arba orlaivio vadu

a) Remiantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 8.e punktu, vienas skrydžio įgulos pilotas, turintis įgulos vado kvalifikaciją pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį), vežėjo paskiriamas ►M1 įgulos vadu arba, kai vykdomas komercinis skrydis, orlaivio vadu ◄.

b) Vežėjas skiria skrydžio įgulos narį įgulos arba orlaivio vadu tik tada, jeigu tas skrydžio įgulos narys:

1. turi būtiniausio lygio patirtį, nustatytą skrydžių vykdymo vadove;

2. turi pakankamai žinių apie maršrutą ar zoną, kuriais bus skrendama, apie aerodromus, įskaitant atsarginius aerodromus, ir įrangą, kuriais bus naudojamasi, ir procedūras, kurios bus taikomos;

3. vykdant daugianarės įgulos skrydžius iš antrojo piloto paaukštinamas įgulos arba orlaivio vadu – turi būti baigęs vežėjo rengiamą vadovavimo kursą.

c) Įgulos arba orlaivio vadas, arba pilotas, kuriam galima pavesti vadovauti skrydžiui, turi būti baigęs pradinį supažindinamąjį mokymą apie maršrutą ar zoną, kuriais bus skrendama, ir apie aerodromus, įskaitant atsarginius aerodromus, ir įrangą, kuriais bus naudojamasi, ir procedūras, kurios bus taikomos. Šios žinios apie maršrutą arba zoną ir aerodromą turi būti palaikomos tuo maršrutu ar zona į tą aerodromą skrendant bent kartą per 12 mėnesių.

([1]) OL L 311, 2011 11 25, p. 1.

▼B

d) Jei B klasės lėktuvais vykdomi komerciniai skrydžiai pagal VFR dieną, c punktas netaikomas.

ORO.FC.110. Skraidantysis inžinierius

Jei lėktuvo konstrukcijoje numatyta atskira vieta skraidančiajam inžinieriui, skrydžio įguloje turi būti vienas narys, tinkamai kvalifikuotas pagal taikomas nacionalines taisykles.

ORO.FC.115. Įgulos išteklių valdymo (CRM) mokymas

a) Prieš pradėdamas dirbti, skrydžio įgulos narys turi būti baigęs CRM mokymą, atitinkantį jo pareigas, kaip nustatyta skrydžių vykdymo vadove.

b) CRM mokymo elementai įtraukiami į mokymą skraidyti atitinkamo tipo arba klasės orlaiviais ir kartotinį mokymą bei vadovavimo kursą.

ORO.FC.120. Vežėjo rengiamas permokymas

a) Jei skrydžiai vykdomi lėktuvais ar sraigtasparniais, skrydžio įgulos narys, prieš pradėdamas neprižiūrimas skraidyti maršrutu, baigia vežėjo rengiamą permokymo kursą:

1. pereidamas dirbti į orlaivį, kuriam būtina nauja orlaivio tipo ar klasės kvalifikacija;

2. pradėdamas dirbti vežėjui.

b) Vežėjo rengiamas permokymo kursas apima mokymą apie orlaivio įrangą, susijusią su skrydžio įgulos nario pareigomis.

ORO.FC.125. Skirtumų mokymas ir supažindinamasis mokymas

a) Skrydžio įgulos nariai baigia skirtumų mokymą ir supažindinamąjį mokymą, kai to reikalaujama Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priede (FCL dalyje) ir kai pakeičiama įranga ar procedūros ir todėl būtinos papildomos žinios apie tuo metu naudojamų orlaivių tipus ir variantus.

b) Skrydžių vykdymo vadove turi būti nustatyta, kokiais atvejais būtinas toks skirtumų mokymas ir supažindinamasis mokymas.

ORO.FC.130. Kartotinis mokymas ir egzaminai

a) Kiekvienas įgulos narys baigia metinį kartotinį skrydžio mokymą ir ant žemės vykdomą mokymą apie orlaivio, kuriame jis dirba, tipą ar variantą, įskaitant mokymą vietoje ir mokymą naudotis visa turima avarine ir saugos įranga.

b) Kiekvienas įgulos narys periodiškai tikrinamas, kad įrodytų gebąs taikyti įprastas, neįprastas ir avarines procedūras.

ORO.FC.135. Piloto kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėsle

Skrydžio įgulos nariai, kurie gali būti paskirti skristi bet kurio piloto krėsle, baigia atitinkamą mokymą ir išlaiko egzaminą, kaip nustatyta skrydžių vykdymo vadove.

▼B

ORO.FC.140. Skrydžiai daugiau negu vieno tipo ar varianto lėktuvu

▼M2

a) Skrydžio įgulos nariai, skraidantys su daugiau kaip vieno tipo ar varianto orlaiviais, turi laikytis šiame skyriuje nustatytų kiekvienam orlaivių tipui ar variantui taikomų reikalavimų, nebent atitinkamiems orlaivių tipams ar variantams pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje apibrėžtos su mokymo, egzaminų ir naujausios patirties reikalavimais susijusios lengvatos.

▼B

b) Bet kokiam skrydžiui su daugiau kaip vieno tipo ar varianto orlaiviais skirtos procedūros ir (arba) veiklos apribojimai nurodomi skrydžių vykdymo vadove.

ORO.FC.145. Mokymo vykdymas

a) Visas šiame skyriuje reikalaujamas mokymas vykdomas:

1. pagal mokymo programas ir planus, vežėjo nustatytus skrydžių vykdymo vadove;

2. tinkamai kvalifikuotų darbuotojų. Skrydžio mokymą ir mokymą imituojamo skrydžio treniruokliais, taip pat egzaminus rengiantys darbuotojai turi būti kvalifikuoti pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį).

▼M2

b) Rengdamas mokymo programas ir mokymo planus vežėjas įtraukia atitinkamus pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje apibrėžtus elementus.

▼B

c) ►M1 Komercinių skrydžių atveju ◄ mokymo ir egzaminavimo programas, įskaitant mokymo planus ir atskirų imituojamo skrydžio treniruoklių (FSTD) naudojimą, patvirtina kompetentinga institucija.

d) FSTD turi kiek įmanoma labiau atkartoti vežėjo naudojamą orlaivį. FSTD ir orlaivio skirtumai aprašomi ir aptariami instruktažo ar mokymo (priklausomai nuo atvejo) metu.

e) Vežėjas sukuria sistemą, kurią taikydamas galėtų tinkamai stebėti FSTD pokyčius ir užtikrinti, kad tie pokyčiai nesumažintų mokymo programų tinkamumo.

▼M1

2 SKIRSNIS

Papildomi komerciniams skrydžiams taikomi reikalavimai

▼B

ORO.FC.200. Skrydžio įgulos sudėtis

a) Bet kurioje skrydžio įguloje negali būti daugiau kaip vienas nepatyręs skrydžio įgulos narys.

b) Orlaivio vadas gali pavesti vykdyti skrydį kitam pilotui, turinčiam tinkamą kvalifikaciją pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį), jei laikomasi ORO.FC.105 dalies b punkto 1 bei 2 papunkčių ir c punkto reikalavimų.

c) Specialieji skrydžių lėktuvais pagal skrydžio pagal prietaisus taisykles (IFR) arba naktį reikalavimai.

1. Visų turbosraigtinių lėktuvų, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) viršija 9, ir visų turboreaktyvinių lėktuvų skrydžio įgulą sudaro ne mažiau kaip du pilotai.

▼B

2. Kitus nei c punkto 1 papunktyje nurodytus lėktuvus valdo ne mažesnė kaip dviejų pilotų įgula, nebent laikomasi ORO.FC.202 dalies reikalavimų – tuomet juos gali valdyti vienas pilotas.

d) Specialieji skrydžių sraigtasparniais reikalavimai.

1. Vykdant visus skrydžius sraigtasparniais, kurių MOPSC viršija 19, ir skrydžius pagal IFR sraigtasparniais, kurių MOPSC viršija 9:

i) skrydžio įgulą sudaro ne mažiau kaip du pilotai ir

ii) orlaivio vadas turi turėti avialinijų transporto (sraigtasparnių) piloto licenciją (ATPL(H)) su skrydžių pagal prietaisus kvalifikacija, išduotą pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį).

2. d punkto 1 papunktyje nenurodytus skrydžius pagal IFR arba naktį gali vykdyti vienas pilotas, jei laikomasi ORO.FC.202 dalies reikalavimų.

ORO.FC.A.201. Įgulos narių pakeitimas skrydžio metu

a) Vadas gali pavesti vykdyti skrydį:

1. kitam kvalifikuotam orlaivio vadui arba

2. kai skrydžiai vykdomi tik virš skrydžio lygio (FL) 200, – pilotui, turinčiam būtiną kvalifikaciją, kurią sudaro:

i) ATPL;

ii) permokymo kursas ir egzaminai, įskaitant tipo kvalifikacijos mokymą, pagal ORO.FC.220 dalį;

iii) visas kartotinis mokymas ir egzaminai pagal ORO.FC.230 ir ORO.FC.240 dalis;

iv) maršruto arba zonos ir aerodromo išmanymas pagal ORO.FC.105 dalį.

b) Antrąjį pilotą gali pakeisti:

1. kitas tinkamai kvalifikuotas pilotas;

2. kai skrydžiai vykdomi tik virš FL 200 – kreiserinio skrydžio rezervinis antrasis pilotas, turintis būtiną kvalifikaciją, kurią sudaro:

i) galiojanti komercinės aviacijos piloto licencija (CPL) su skrydžio pagal prietaisus kvalifikacija;

ii) permokymo kursas ir egzaminai, įskaitant tipo kvalifikacijos mokymą, pagal ORO.FC.220 dalį, išskyrus kilimo ir tūpimo mokymo reikalavimą, ir

iii) kartotinis mokymas ir egzaminai pagal ORO.FC.230 dalį, išskyrus kilimo ir tūpimo mokymo reikalavimą.

c) Skraidantįjį inžinierių skrydžio metu gali pakeisti pagal taikomas nacionalines taisykles tinkamai kvalifikuotas įgulos narys.

▼B

ORO.FC.202. Vienpiločiai skrydžiai pagal IFR arba naktį

Kad būtų galima skristi pagal IFR arba naktį su minimalia vieno piloto įgula, kaip numatyta ORO.FC.200 dalies c punkto 2 papunktyje ir d punkto 2 papunktyje, turi būti laikomasi šių reikalavimų:

a) vežėjas į skrydžių vykdymo vadovą turi įtraukti piloto permokymo ir kartotinio mokymo programą, kurioje numatyti papildomi reikalavimai vienpiločiams skrydžiams. Pilotas turi būti baigęs mokymą apie vežėjo procedūras, per kurį pirmiausiai mokoma:

   1. valdyti variklius ir avarines situacijas;

   2. naudoti įprastą, neįprastą ir avarinį kontrolinį sąrašą;

   3. palaikyti ryšį su skrydžių valdymo (ATC) centru;

   4. išvykimui ir artėjimui tūpti;

   5. autopilotui valdyti, jei taikoma;

   6. supaprastintiems skrydžio dokumentams naudoti;

   7. vienintelio piloto įgulos ištekliams valdyti.

b) Kartotiniai egzaminai, kurių reikalaujama ORO.FC.230 dalyje, laikomi einant vienintelio piloto pareigas atitinkamo tipo ar klasės orlaivyje tipinėje skrydžio aplinkoje.

c) Skrydžius lėktuvu pagal IFR norintis vykdyti pilotas turi būti:

   1. išskraidęs ne mažiau kaip 50 valandų skrydžio pagal IFR atitinkamo tipo ar klasės lėktuvu laiko, iš kurių 10 valandų – kaip orlaivio vadas, ir

   2. per paskutines 90 dienų atitinkamo tipo ar klasės lėktuvu:

      i) įvykdęs penkis skrydžius pagal IFR, įskaitant tris artėjimus tūpti pagal prietaisus, eidamas vienintelio piloto pareigas, arba

      ii) išlaikęs artėjimo tūpti pagal IFR egzaminą.

d) Skrydžius lėktuvu naktį norintis vykdyti pilotas turi būti:

   1. išskraidęs ne mažiau kaip 15 valandų skrydžio naktį laiko, kuris gali būti įskaičiuotas į 50 valandų skrydžio pagal IFR laiką, numatytą c punkto 1 papunktyje, ir

   2. per paskutines 90 dienų atitinkamo tipo ar klasės lėktuvu:

      i) tris kartus pakilęs ir nutūpęs naktį, eidamas vienintelio piloto pareigas, arba

      ii) išlaikęs naktinio kilimo ir tūpimo egzaminą.

e) Skrydžius sraigtasparniu pagal IFR norintis vykdyti pilotas turi būti:

   1. iš viso išskraidęs 25 valandas pagal IFR atitinkamoje skrydžio aplinkoje ir

   2. eidamas vienintelio piloto pareigas išskraidęs 25 valandas tam tikro tipo sraigtasparniu, patvirtintu būti vienintelio piloto valdomam pagal IFR, iš kurių 10 valandų gali būti išskraidyta su priežiūra, įskaitant penkių maršrutinio skrydžio pagal IFR sektorių perskridimą su priežiūra, taikant vienintelio piloto procedūras, ir

▼B

3. per paskutines 90 dienų:

i) atlikęs penkis skrydžius pagal IFR eidamas vienintelio piloto pareigas, įskaitant tris artėjimus tūpti pagal prietaisus, atliktus šiam tikslui patvirtintu sraigtasparniu, arba

ii) eidamas vienintelio piloto pareigas išlaikęs artėjimo tūpti pagal IFR egzaminą atitinkamo tipo sraigtasparniu, skrydžio treniruokliu (FTD) arba imituojamo skrydžio treniruokliu (FFS).

ORO.FC.205. Vadovavimo kursas

a) Vadovavimo skrydžiams lėktuvais ir sraigtasparniais kursai turi apimti bent šiuos elementus:

1. mokymą FSTD, apimantį avialinijų skrydžio mokymą (LOFT) ir (arba) skrydžio mokymą;

2. naudotojo kvalifikacijos patikrinimo einant orlaivio vado pareigas egzaminą;

3. vadovavimo atsakomybės mokymą;

4. maršrutinio skrydžio einant prižiūrimo orlaivio vado pareigas mokymą, kurį sudaro ne mažiau kaip:

i) jei tai lėktuvai – 10 skrydžio sektorių ir

ii) jei tai sraigtasparniai – 10 valandų, perskrendant ne mažiau kaip 10 skrydžio sektorių;

5. einant orlaivio vado pareigas išlaikytą maršrutinio skrydžio egzaminą ir įrodytas pakankamas žinias apie maršrutą ar zoną, kuriuo bus skrendama, aerodromus, įskaitant atsarginius aerodromus, ir įrangą, kuriais bus naudojamasi, ir procedūras, kurios bus taikomos, ir

6. įgulos išteklių valdymo mokymą.

ORO.FC.215. Pradinis vežėjo įgulos išteklių valdymo (CRM) mokymas

a) Prieš pradėdamas neprižiūrimas skraidyti maršrutais, skrydžio įgulos narys turi būti baigęs pradinį CRM mokymo kursą.

b) Pradinį CRM mokymą vykdo bent vienas tinkamos kvalifikacijos CRM instruktorius, kuriam paaiškinti tam tikras sritis gali padėti ekspertai.

c) Jei skrydžio įgulos narys anksčiau nebuvo baigęs ATPL lygio žmogiškųjų veiksnių teorijos mokymo, prieš pradinį CRM mokymą arba kartu su juo jis išklauso vežėjo rengiamą teorijos kursą, pagrįstą ATPL skirta žmogaus galimybių ir ribotumo programa, kaip nustatyta Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priede (FLC dalyje).

ORO.FC.220. Vežėjo rengiamas permokymas ir egzaminai

a) CRM mokymas įtraukiamas į vežėjo rengiamą permokymo kursą.

b) Prasidėjus vežėjo rengiamam permokymo kursui, skrydžio įgulos nariui neskiriamos skraidymo kito tipo ar klasės orlaiviu pareigos, kol kursas nebus baigtas. Tik B klasės lėktuvus valdantys įgulos nariai vykstant permokymo kursams gali būti paskirti vykdyti skrydžius kitų tipų B klasės lėktuvais, kiek tai būtina veiklai palaikyti.

c) Skrydžio įgulos nariui būtinas vežėjo rengiamo permokymo mastas nustatomas laikantis skrydžių vykdymo vadove nustatytų kvalifikacijos ir patirties standartų ir atsižvelgiant į to įgulos nario ankstesnius mokymus ir patirtį.

▼B

d) Skrydžio įgulos narys:

1. išlaiko naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminą ir baigia mokymą apie avarinę ir saugos įrangą bei išlaiko atitinkamą egzaminą, prieš pradėdamas maršrutinį skraidymą su priežiūra (LIFUS), ir

2. pabaigęs maršrutinį skraidymą su priežiūra, išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą. B klasės lėktuvų atveju LIFUS gali būti vykdomas bet kokiu tinkamos klasės lėktuvu.

▼M2

e) Lėktuvų pilotai, kuriems tipo kvalifikacija suteikta atsižvelgiant į nulines skridos mokymo (ZFTT) kursą:

1. pradeda maršrutinį skraidymą su priežiūra per 21 dieną po įgūdžių patikrinimo egzamino arba vežėjo rengiamo atitinkamo mokymo. To mokymo turinys aprašomas skrydžių vykdymo vadove;

2. šešis kartus pakyla ir nutupia FSTD per 21 dieną po įgūdžių patikrinimo egzamino, prižiūrimas kito piloto krėsle sėdinčio lėktuvų tipo kvalifikacijos instruktoriaus (TRI(A)). Kilimų ir tūpimų skaičius gali būti sumažintas, jei pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje yra apibrėžtos lengvatos. Jei šie kilimai ir tūpimai neatliekami per 21 dieną, vežėjas turi surengti kvalifikacijos kėlimo mokymą, kurio turinys aprašomas skrydžių vykdymo vadove;

3. atlieka pirmuosius keturis LIFUS kilimus ir tūpimus lėktuvu, prižiūrimas kito piloto krėsle sėdinčio lėktuvų tipo kvalifikacijos instruktoriaus. Kilimų ir tūpimų skaičius gali būti sumažintas tuo atveju, jei pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje yra apibrėžtos lengvatos.

▼B

ORO.FC.230. Kartotinis mokymas ir egzaminai

a) Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia jo valdomo orlaivio tipą ar variantą atitinkantį kartotinį mokymą ir išlaiko atitinkamus egzaminus.

b) *Naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminas*

1. Kaip įprasto įgulos komplektavimo proceso dalį kiekvienas įgulos narys išlaiko naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminus, kad įrodytų esąs kompetentingas taikyti įprastas, neįprastas ir avarines procedūras.

2. Jei skrydžio įgulos narys turi skristi pagal IFR, naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminas laikomas be išorinių vizualiųjų orientyrų, jei taikoma.

3. Naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzamino galiojimo laikotarpis yra 6 kalendoriniai mėnesiai. Skrydžiams B klasės lėktuvais pagal VFR dieną, vykdomiems ne ilgesniais kaip 8 mėnesių iš eilės sezonais, pakanka vieno naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzamino. Kvalifikacijos patikrinimo egzaminas laikomas prieš pradedant komercinius skrydžius.

▼B

4. Skrydžio įgulos narys, dalyvaujantis skrydžiuose kitais nei sudėtingais varikliu varomais sraigtasparniais dieną maršrutais, kurių laikomasi pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, gali išlaikyti kvalifikacijos patikrinimo egzaminą, skirtą tik vienam iš atitinkamų tipų. Naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminas kiekvieną kartą laikomas to tipo sraigtasparniu, kuris tuo tikslu buvo naudotas seniausiai. Atitinkami sraigtasparnių tipai, kurie naudotojo kvalifikacijos tikrinimo tikslu gali būti sugrupuoti, nurodomi skrydžių vykdymo vadove.

5. Nepaisant ORO.FC.145 dalies a punkto 2 papunkčio, skrydžių kitais nei sudėtingais varikliu varomais sraigtasparniais dieną maršrutais, kurių laikomasi pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, ir B klasės lėktuvais egzaminą gali rengti vežėjo paskirtas tinkamos kvalifikacijos orlaivio vadas, baigęs CRM sąvokų ir CRM įgūdžių vertinimo mokymą. Vežėjas kompetentingą instituciją informuoja apie paskirtus asmenis.

c) *Maršrutinio skrydžio egzaminas*

1. Kiekvienas skrydžio įgulos narys išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą orlaiviu, kad įrodytų esąs kompetentingas vykdyti įprastą maršrutinį skrydį, aprašytą skrydžių vykdymo vadove. Maršrutinio skrydžio egzamino galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

2. Nepaisant ORO.FC.145 dalies a punkto 2 papunkčio, maršrutinio skrydžio egzaminus gali rengti vežėjo paskirtas tinkamos kvalifikacijos orlaivio vadas, baigęs CRM sąvokų ir CRM įgūdžių vertinimo mokymą.

d) *Mokymas apie avarinę ir saugos įrangą ir egzaminai*

Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia mokymą apie visos turimos avarinės ir saugos įrangos buvimo vietą ir naudojimą ir išlaiko atitinkamus egzaminus. Su avarine ir saugos įranga susijusio egzamino galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

e) *CRM mokymas*

1. CRM elementai įtraukiami į visus atitinkamus kartotinio mokymo etapus.

2. Kiekvienam skrydžio įgulos nariui surengiamas specialus modulinis CRM mokymas. Visos pagrindinės CRM mokymo temos išnagrinėjamos modulinio mokymo sesijas kuo tolygiau paskirstant per kiekvieną trejų metų laikotarpį.

f) Kiekvienam skrydžio įgulos nariui ne rečiau kaip kas 12 kalendorinių mėnesių surengiamas antžeminis mokymas ir skrydžio mokymas FSTD ar orlaiviu arba mokymas ir FSTD, ir orlaiviu.

g) b punkto 3 papunktyje ir c bei d punktuose paminėti galiojimo laikotarpiai skaičiuojami nuo mėnesio, kurį buvo laikomas egzaminas, pabaigos.

h) Jei pirmiau reikalaujamas mokymas ar egzaminai vyksta per paskutiniuosius 3 galiojimo laikotarpio mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirminės galiojimo pabaigos dienos.

▼B

ORO.FC.235. Piloto kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėsle

a) Orlaivių vadai, kurie dėl savo pareigų privalo skristi bet kurio piloto krėsle ir atlikti antrojo piloto pareigas, arba orlaivių vadai, turintys atlikti mokymo ar egzaminavimo pareigas, baigia papildomą mokymą ir išlaiko egzaminus, nurodytus skrydžių vykdymo vadove. Egzaminas gali būti rengiamas kartu su ORO.FC.230 dalies b punkte nurodytu naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminu.

b) Papildomas mokymas ir egzaminai apima bent šiuos dalykus:

1. variklio gedimą kylant;

2. artėjimą tūpti ir skrydį ratu neveikiant vienam varikliui ir

3. tūpimą neveikiant vienam varikliui.

c) Sraigtasparnių vadai taip pat turi išlaikyti atskirus kvalifikacijos patikrinimo egzaminus tiek kairiajame, tiek dešiniajame krėsluose, jei tuo atveju, kai tipo kvalifikacijos patikrinimo egzaminas laikomas kartu su naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminu, sraigtasparnio vadas baigia savo mokymą ar išlaiko egzaminą įprastame krėsle.

d) Jei manevrai su neveikiančiu varikliu atliekami orlaiviu, variklio gedimai imituojami.

e) Kai skrendama antrojo piloto krėsle, be kita ko, turi galioti ir būti aktualūs ORO.FC.230 dalyje reikalaujami egzaminai, kuriuos reikia išlaikyti norint skristi orlaivio vado krėsle.

f) Orlaivio vadą pakeičiantis pilotas, laikydamas naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminus, nustatytus ORO.FC.230 dalies b punkte, turi įrodyti, kad geba atlikti veiksmus ir taikyti procedūras, už kuriuos paprastai nėra atsakingas. Jei kairiojo ir dešiniojo krėslų skirtumai nereikšmingi, praktika gali būti atliekama bet kuriame krėsle.

g) Pilotas, išskyrus orlaivio vado krėsle sėdintį orlaivio vadą, laikydamas ORO.FC.230 dalies b punkte nustatytus naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzaminus, įrodo gebėjimą atlikti pratimus ir taikyti procedūras, kurie tenka vado atsakomybei, jam einant stebinčiojo piloto pareigas. Jei kairiojo ir dešiniojo krėslų skirtumai nereikšmingi, praktika gali būti atliekama bet kuriame krėsle.

ORO.FC.240. Skrydžiai daugiau negu vieno tipo ar varianto orlaiviu

a) Skrydžių vykdymo vadove nustatytos ir kompetentingos institucijos patvirtintos procedūros ar veiklos apribojimai skraidant daugiau kaip vieno tipo ar varianto orlaiviu apima:

1. skrydžio įgulos narių būtiniausią patirties lygį;

2. būtiniausią skrydžių vieno tipo ar varianto orlaiviais patirties lygį prieš pradedant mokytis ir skraidyti kito tipo ar varianto orlaiviais;

3. procesą, kurio metu skrydžio įgula, turinti kvalifikaciją skristi vieno tipo ar varianto orlaiviu, bus mokoma ir įgys kvalifikaciją skristi kito tipo ar varianto orlaiviu, ir

4. visus kiekvienam orlaivių tipui ar variantui taikomus naujausios patirties reikalavimus.

▼B

b) Jei skrydžio įgulos narys valdo tiek sraigtasparnius, tiek lėktuvus, tam skrydžio įgulos nariui leidžiama vykdyti skrydžius tik vieno tipo lėktuvu ir vieno tipo sraigtasparniu.

c) a punktas netaikomas skrydžiams B klasės lėktuvais, jeigu tai yra tik skrydžiai vienpiločių stūmoklinių variklių lėktuvų klasių lėktuvais pagal VRF dieną. b punktas netaikomas skrydžiams B klasės lėktuvais, jeigu tai yra tik skrydžiai vienpiločių stūmoklinių variklių lėktuvų klasių lėktuvais.

ORO.FC.A.245. Alternatyvi mokymo ir kvalifikacijos kėlimo programa

a) Atitinkamą patirtį turintis lėktuvų naudotojas kompetentingos institucijos patvirtinta alternatyvia mokymo ir kvalifikacijos programa (ATQP) gali pakeisti vieną ar kelis skrydžio įgulos mokymo ir egzaminų reikalavimus:

1. SPA.LVO.120 dalį dėl skrydžio įgulos mokymo ir kvalifikacijos;

2. permokymą ir susijusius egzaminus;

3. skirtumų mokymą ir supažindinamąjį mokymą;

4. vadovavimo kursą;

5. kartotinį mokymą ir susijusius egzaminus ir

6. skrydžių daugiau kaip vieno tipo ar varianto orlaiviais mokymą.

b) ATQP turi apimti mokymą ir egzaminus, kuriais užtikrinamas ir palaikomas kvalifikacijos lygis yra bent lygiavertis tam, kuris pasiekiamas laikantis ORO.FC.220 ir ORO.FC.230 dalių nuostatų. Prieš kompetentingai institucijai suteikiant ATQP patvirtinimą turi būti įrodomas skrydžio įgulos išmokymo ir kvalifikacijos lygis.

c) ATQP patvirtinimo prašantis vežėjas kompetentingai institucijai pateikia įgyvendinimo planą, kuriame aprašytas skrydžio įgulos išmokymo ir kvalifikacijos lygis, kurį numatyta pasiekti.

d) Be ORO.FC.230 dalyje ir Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedo (FCL dalies) FCL.060 dalyje reikalaujamų egzaminų, kiekvienas skrydžio įgulos narys turi gauti maršrutinio skraidymo vertinimą (LOE), kuris atliekamas naudojant FSTD. LOE galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių. Galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo mėnesio, kurį buvo laikomas egzaminas, pabaigos. Jei LOE vyksta per paskutiniuosius 3 galiojimo laikotarpio mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirminės galiojimo pabaigos dienos.

e) Po 2 metų skraidymo pagal patvirtintą ATQP vežėjas, gavęs kompetentingos institucijos patvirtinimą, ORO.FC.230 dalyje nurodytų egzaminų galiojimo laikotarpius gali pratęsti taip:

1. Naudotojo kvalifikacijos patikrinimo egzamino – iki 12 kalendorinių mėnesių. Galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo mėnesio, kurį buvo laikomas egzaminas, pabaigos. Jei egzaminas laikomas per paskutiniuosius 3 galiojimo laikotarpio mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirminės galiojimo pabaigos dienos.

2. Maršrutinio skrydžio egzamino – iki 24 kalendorinių mėnesių. Galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo mėnesio, kurį buvo laikomas egzaminas, pabaigos. Jei egzaminas laikomas per paskutiniuosius 6 galiojimo laikotarpio mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirminės galiojimo pabaigos dienos.

▼B

3. Su avarine ir saugos įranga susijusio egzamino – iki 24 kalendorinių mėnesių. Galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo mėnesio, kurį buvo laikomas egzaminas, pabaigos. Jei egzaminas laikomas per paskutiniuosius 6 galiojimo laikotarpio mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirminės galiojimo pabaigos dienos.

ORO.FC.A.250. CPL(A) licenciją turintys lėktuvų vadai

a) CPL(A) (lėktuvo) licencijos turėtojas eina komerciniams skrydžiams naudojamo vienpiločio lėktuvo vado pareigas, jei:

1. tuo atveju, kai keleiviai skraidinami pagal VFR didesniu nei 50 jūrmylių (90 km) spinduliu nuo išvykimo aerodromo, jis yra išskraidęs ne mažiau kaip 500 valandų skrydžio lėktuvais laiko arba turi galiojančią skrydžio pagal prietaisus kvalifikaciją, arba

2. tuo atveju, kai kelių variklių tipo lėktuvu skraidoma pagal IFR, jis yra išskraidęs ne mažiau kaip 700 valandų skrydžio laiko lėktuvais, iš kurių 400 valandų – kaip įgulos vadas. Iš šių valandų 100 valandų turi būti išskraidyta pagal IFR ir 40 valandų – kelių variklių lėktuvais. 400 valandų, kurios išskraidytos einant įgulos vado pareigas, gali būti pakeistos valandomis, kurios išskraidytos einant antrojo piloto pareigas pagal įdiegtą skrydžių vykdymo vadove reikalaujamą daugianarės įgulos sistemą, dvi valandas skrydžio einant antrojo piloto pareigas laiko prilyginant vienai valandai skrydžio einant įgulos vado pareigas laiko.

b) Skrydžiams B klasės lėktuvais pagal VFR dieną a punkto 1 papunktis netaikomas.

ORO.FC.H.250. CPL(H) licenciją turintys sraigtasparnių vadai

a) CPL(H) (sraigtasparnio) licencijos turėtojas eina komerciniams skrydžiams naudojamo vienpiločio sraigtasparnio vado pareigas, jei:

1. tuo atveju, kai skraidoma pagal IFR, jis yra išskraidęs ne mažiau kaip 700 valandų bendro skrydžio sraigtasparniais laiko, iš kurių 300 valandų – kaip įgulos vadas. Iš šių valandų 100 valandų turi būti išskraidyta pagal IFR. 300 valandų, kurios išskraidytos einant įgulos vado pareigas, gali būti pakeistos valandomis, kurios išskraidytos einant antrojo piloto pareigas pagal įdiegtą skrydžių vykdymo vadove reikalaujamą daugianarės įgulos sistemą, dvi valandas skrydžio einant antrojo piloto pareigas laiko prilyginant vienai valandai skrydžio einant įgulos vado pareigas laiko;

2. tuo atveju, kai skraidoma esant vizualiosioms meteorologinėms sąlygoms (VMC) naktį, jis:

i) turi galiojančią skrydžio pagal prietaisus kvalifikaciją arba

ii) yra išskraidęs 300 valandų bendro skrydžio sraigtasparniais laiko, įskaitant 10 valandų – kaip pilotas naktį.

CC SKYRIUS

KELEIVIŲ SALONO ĮGULA

ORO.CC.005. Taikymo sritis

▼M1

Šį skyrių, kuriame nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis skrydžius orlaiviu su keleivių salono įgula vykdantis vežėjas, sudaro:

a) 1 skirsnis, kuriame nustatomi bendri visiems skrydžiams taikomi reikalavimai, ir

▼M1

b) 2 skirsnis, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi tik komerciniams skrydžiams.

▼B

1 SKIRSNIS

▼M1

Bendri reikalavimai

▼B

ORO.CC.100. Keleivių salono įgulos narių skaičius ir sudėtis

a) Keleivių salono įgulos skaičius ir sudėtis nustatomi pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.a punktą, atsižvelgiant į veiklos veiksnius arba konkretaus vykdomo skrydžio aplinkybes. Kai orlaiviu, kurio MOPSC yra daugiau kaip 19, skraidinamas vienas ar daugiau keleivių, paskiriamas bent vienas keleivių salono narys.

b) Kad būtų laikomasi a punkto, mažiausias keleivių salono įgulos narių skaičius atitikti didesnįjį iš šių:

1. keleivių salono įgulos narių skaičių, vežėjo taikomai orlaivio keleivių salono konfigūracijai nustatytą sertifikuojant orlaivį pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas, arba

2. jei 1 papunktyje nurodytas skaičius nenustatytas, keleivių salono įgulos narių skaičių, nustatytą sertifikuojant pagal didžiausią sertifikuotą keleivių salono krėslų konfigūraciją, atėmus iš to skaičiaus po 1 kiekvienai iki maksimalios sertifikuotos konfigūracijos trūkstamai 50-iai keleivių krėslų, arba

3. vieną keleivių salono įgulos narį kiekvienai 50-iai keleivių krėslų (arba to skaičiaus daliai), įrengtų tame pačiame orlaivio, kuris bus naudojamas, denyje.

c) Skrydžiams, kuriuose dalyvauti paskirtas daugiau kaip vienas keleivių salono įgulos narys, vežėjas paskiria vieną įgulos arba orlaivio vadui atskaitingą keleivių salono įgulos narį.

ORO.CC.110. Pareigų skyrimo sąlygos

a) Keleivių salono įgulos nariai paskiriami eiti pareigas orlaivyje tik jei jie:

1. yra sulaukę18 metų amžiaus;

2. yra įvertinti pagal taikomus Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 IV priedo (MED dalies) reikalavimus ir nustatyta, kad jie fiziškai ir protiškai tinkami saugiai atlikti savo pareigas, ir

3. yra sėkmingai baigę visus šiame skyriuje reikalaujamus tinkamus mokymus ir išlaikę egzaminus ir yra kompetentingi eiti paskirtas pareigas pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytas procedūras.

b) Prieš paskirdamas pareigas keleivių salono įgulos nariams, kurie yra laisvai samdomi ar dirba dalį etato, vežėjas, atsižvelgdamas į visas paslaugas, kurias tas keleivių salono įgulos narys teikia bet kuriam (-iems) kitam (-iems) vežėjui (-ams), patikrina, ar laikomasi visų taikomų šio skyriaus reikalavimų, visų pirma siekdamas nustatyti:

1. bendrą orlaivių tipų ir variantų, su kuriais skraidyta, skaičių ir

2. taikomus skrydžio ir tarnybos laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus.

▼B

c) Keleiviams aiškiai nurodomi skrydžiuose dalyvaujantys keleivių salono įgulos nariai ir jų su keleivių bei skrydžio sauga susijęs vaidmuo.

ORO.CC.115. Mokymo kursų ir atitinkamų egzaminų rengimas

a) Vežėjas parengia išsamią kiekvieno mokymo kurso programą ir mokymo planą pagal taikomus šio skyriaus ir Reglamento (ES) Nr. 290/2012 V priedo (CC dalies), kai taikoma, reikalavimus, apimančią keleivių salono įgulos narių vykdomas pareigas ir atsakomybę.

b) Į visus mokymo kursus įtraukiamas teorinis ir praktinis mokymas bei individuali ar bendra praktika, atsižvelgiant į tai, kas tinkama kiekvienam mokomajam dalykui, kad keleivių salono įgulos nariai pasiektų ir išlaikytų šiame skyriuje reikalaujamo lygio kvalifikaciją.

c) Visi mokymo kursai vykdomi:

1. struktūruotai ir tikroviškai ir

2. tinkamą mokomojo dalyko kvalifikaciją turinčių darbuotojų.

d) Viso pagal šį skyrių reikalaujamo mokymo metu arba po jo kiekvienas keleivių salono įgulos narys laiko egzaminą, apimantį visus atitinkamos mokymo programos elementus, išskyrus įgulos išteklių valdymo (CRM) mokymą. Egzaminus rengia darbuotojai, turintys tinkamą kvalifikaciją tikrinti, ar keleivių salono įgulos narys pasiekė ir (arba) išlaiko reikiamo lygio kvalifikaciją.

e) CRM mokymo kursus ir, kai taikoma, CRM modulius rengia keleivių salono įgulos CRM instruktorius. Kai CRM elementai įtraukti į kitą mokymą, keleivių salono įgulos CRM instruktorius vadovauja mokymo plano nustatymui ir įgyvendinimui.

ORO.CC.120. Pradinis mokymo kursas

a) Kiekvienas naujas kandidatas, dar neturintis galiojančio keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimo, išduoto pagal Reglamento (ES) Nr. 290/2012 V priedą (CC dalį):

1. turi baigti pradinį mokymo kursą, nurodytą to priedo CC.TRA.220 dalyje, ir

2. prieš pradėdamas kitą šiame skyriuje reikalaujamą mokymą turi išlaikyti atitinkamą egzaminą.

b) Pradinio mokymo programos elementai gali būti sujungti su pirmuoju mokymu apie konkretaus tipo orlaivius ir vežėjo rengiamu permokymu, jei laikomasi CC.TRA.220 dalies reikalavimų ir visi tokie elementai atitinkamų keleivių salono įgulos narių mokymo knygelėse užregistruojami kaip pradinio mokymo kurso elementai.

ORO.CC.125. Mokymas apie konkretaus tipo orlaivius ir vežėjo rengiamas permokymas

a) Kiekvienas keleivių salono įgulos narys turi būti baigęs atitinkamą mokymą apie konkretaus tipo orlaivius ir vežėjo rengiamą permokymą bei išlaikęs atitinkamus egzaminus, kad galėtų būti:

1. pirmą kartą vežėjo būti paskirtas keleivių salono įgulos nario pareigoms eiti arba

▼B

2. to vežėjo būti paskirtas dirbti kito tipo orlaivyje.

▼M2

b) Rengdamas mokymo apie konkretaus tipo orlaivius ir permokymo programas bei planus vežėjas įtraukia pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje apibrėžtus atitinkamus elementus, jeigu jų yra.

▼B

c) Mokymo apie konkretaus tipo orlaivius programa apima:

1. mokymą ir praktiką tipiniu treniruokliu arba tikrame orlaivyje ir

2. bent šiuos mokymo apie konkretaus tipo orlaivius elementus:

i) orlaivio aprašą, susijusį su keleivių salono įgulos pareigomis;

ii) visą įrengtą saugos įrangą ir sistemas, susijusias su keleivių salono įgulos pareigomis;

iii) kiekvieno keleivių salono įgulos nario mokymą naudoti ir praktiškai atidaryti kiekvieno tipo ar varianto orlaivio paprastas ir avarines duris ir išėjimus įprastu ir avariniu režimu;

iv) kitų išėjimų, įkaitant skrydžio įgulos kabinos langus, naudojimo demonstraciją;

v) priešgaisrinės ir priešdūminės apsaugos įrangą, jeigu ji įrengta;

vi) mokymą naudotis avarine slyde, jeigu ji įrengta;

vii) krėslo, fiksavimo sistemos ir deguonies sistemos įrangos naudojimą, susijusį su piloto nepajėgumu.

d) Su kiekvieno tipo orlaiviu, kuriuo bus vykdomi skrydžiai, susijusio vežėjo rengiamo permokymo programa apima:

1. mokymą ir praktiką tipiniu treniruokliu arba tikrame orlaivyje;

2. vežėjo standartinių veiklos procedūrų mokymą, skirtą keleivių salono įgulos nariams, kuriems vežėjas pirmą kartą skiria pareigas;

3. bent šiuos vežėjo taikomus mokymo elementus, susijusius su to tipo, kuris bus naudojamas, orlaiviais:

i) keleivių salono konfigūracijos aprašą;

ii) visos orlaivyje esančios nešiojamosios saugos ir avarinės įrangos suradimą, išėmimą ir naudojimą;

iii) visas įprastas bei avarines procedūras;

iv) keleivių aptarnavimą ir minios suvaldymą;

v) priešgaisrinį ir priešdūminį mokymą, įskaitant mokymą naudotis visa susijusia tipine orlaivyje esančia priešgaisrine ir apsaugine įranga;

▼B

vi) evakuacijos procedūras;

vii) procedūras, taikomas piloto nepajėgumo atveju;

viii) taikomus saugos reikalavimus ir procedūras;

ix) įgulos išteklių valdymą.

ORO.CC.130. Skirtumų mokymas

a) Be ORO.CC.125 dalyje reikalaujamo mokymo, keleivių salono įgulos narys turi baigti visus skirtumus apimantį mokymą ir išlaikyti atitinkamą egzaminą, prieš būdamas paskirtas:

1. į kito to paties orlaivio tipo, kuriuo tuo metu vykdomi skrydžiai, varianto orlaivį arba

2. į to paties tipo arba varianto, kuriuo tuo metu vykdomi skrydžiai, kitą orlaivį, kuriame skiriasi:

i) saugos įranga;

ii) saugos ir avarinės įrangos vieta arba

iii) įprastos ir avarinės procedūros.

b) Skirtumų mokymo programa:

1. prireikus nustatoma lyginant su keleivių salono įgulos nario pagal ORO.CC.125 dalies c ir d punktus baigta mokymo apie konkretaus tipo orlaivius programa ir

2. apima mokymą ir praktiką tipiniu treniruokliu arba tikrame orlaivyje, priklausomai nuo nagrinėjamo skirtumų mokymo elemento.

▼M2

c) Rengdamas skirtumų mokymo programą ir mokymo planą, susijusius su tam tikro tuo metu naudojamo tipo ir varianto orlaiviais, vežėjas įtraukia pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje apibrėžtus atitinkamus elementus, jei jų yra.

▼B

ORO.CC.135. Supažindinamasis mokymas

Baigęs mokymą apie tam tikro tipo orlaivius ir atitinkamą vežėjo rengiamą permokymą, kiekvienas keleivių salono įgulos narys su priežiūra baigia atitinkamą supažindinamąjį mokymą apie to tipo orlaivius, prieš būdamas paskirtas mažiausios pagal ORO.CC.100 dalį reikalaujamos keleivių salono įgulos nariu.

ORO.CC.140. Kartotinis mokymas

a) Kiekvienas keleivių salono įgulos narys kasmet baigia kartotinį mokymą ir išlaiko egzaminą.

b) Kartotinis mokymas apima kiekvieno keleivių salono įgulos nario veiksmus per įprastas ir avarines procedūras ir treniruotes, atitinkančias kiekvieno tipo ir (arba) varianto orlaivius, kuriais bus vykdomi skrydžiai.

c) Mokymo apie tam tikro tipo orlaivius elementai:

1. kartotinis mokymas, apimantis kasmetines imitavimo treniruotes, per kurias kiekvienas keleivių salono įgulos narys imituoja naudojimąsi kiekvieno tipo ar varianto orlaivio įprastomis ir avarinėmis durimis bei išėjimais evakuojant keleivius;

▼B

2. ne rečiau kaip kas 3 metus rengiamas kartotinis mokymas, per kurį taip pat:

i) kiekvienas keleivių salono įgulos narys tipiniu treniruokliu arba tikrame orlaivyje mokomas naudotis kiekvieno tipo ar varianto orlavio įprastais ir avariniais išėjimais ir iš tikrųjų juos atidaryti įprastu ir avariniu režimu;

ii) kiekvienas keleivių salono įgulos narys tipiniu treniruokliu arba tikrame orlaivyje mokomas iš tikrųjų naudotis skrydžio įgulos kabinos apsauginėmis durimis įprastu ir avariniu režimu ir krėslų bei fiksavimo sistema, taip pat praktiškai demonstruojama deguonies sistemos įranga, naudojama piloto nepajėgumo atveju;

iii) demonstruojama, kaip veikia visi kiti išėjimai, įskaitant skrydžio įgulos kabinos langus, ir

iv) demonstruojama, kaip naudotis gelbėjimosi plaustu arba slyde (kai įrengta).

d) Vežėjo taikomi mokymo elementai:

1. Kasmetinis kartotinis mokymas, per kurį:

i) kiekvienas keleivių salono įgulos narys:

A) mokomas surasti visą orlaivyje įrengtą ar esančią saugos ir avarinę įrangą ir ja naudotis ir

B) mokomas naudotis gelbėjimosi liemenėmis ir nešiojamąja deguonies ir apsaugine kvėpavimo įranga (PBE);

ii) mokoma, kaip keleivių skyriuje turi būti sudedami daiktai;

iii) mokoma procedūrų, taikomų tuo atveju, kai ant orlaivio paviršiaus yra pašalinių medžiagų;

iv) mokoma avarinių procedūrų;

v) mokoma evakuacijos procedūrų;

vi) mokoma atlikti incidentų ir avarijų apžvalgą;

vii) mokoma valdyti įgulos išteklius;

viii) mokoma aviacijos medicinos aspektų ir suteikti pirmąją pagalbą, įskaitant mokymą naudotis atitinkama įranga;

ix) mokoma saugos procedūrų.

2. Ne rečiau kaip kas 3 metus rengiamas kartotinis mokymas, per kurį taip pat:

i) mokoma naudoti pirotechniką (tikrus arba tipinius įtaisus);

ii) praktiškai demonstruojama, kaip naudotis skrydžio įgulos kontroliniais sąrašais;

iii) praktiškai mokoma, kaip naudotis visa priešgaisrine įranga, įskaitant apsauginius drabužius, kokia būna orlaivyje;

▼B

iv) kiekvienas keleivių salono įgulos narys:

A) mokomas gesinti gaisrą, koks gali kilti orlaivyje;

B) mokomas uždaroje imituojamoje dūmų pripildytoje aplinkoje naudotis PBE.

e) Galiojimo laikotarpiai:

1. kasmetinis kartotinis mokymas galioja 12 kalendorinių mėnesių nuo mėnesio, kurį buvo laikomas egzaminas, pabaigos;

2. jei a punkte reikalaujamas kartotinis mokymas ir egzaminas vyksta per paskutinius 3 kalendorinius galiojimo laikotarpio mėnesius, naujas galiojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo pirminės galiojimo pabaigos dienos;

3. papildomi c punkto 2 papunktyje ir d punkto 2 papunktyje nurodytų kas trejus metus rengiamo mokymo elementai galioja 36 kalendorinius mėnesius nuo mėnesio, kurį buvo laikomas egzaminas, pabaigos.

ORO.CC.145. Kvalifikacijos kėlimo mokymas

a) Jei keleivių salono įgulos narys per paskutinio atitinkamo kvalifikacijos kėlimo mokymo ir egzamino galiojimo laikotarpio paskutinius 6 mėnesius:

1. nėjo jokių skraidymo pareigų, prieš būdamas vėl paskirtas eiti tokias pareigas jis baigia kiekvieną orlaivių, kurie bus naudojami, tipą atitinkantį kvalifikacijos kėlimo mokymą ir išlaiko atitinkamą egzaminą arba

2. jei jis nėjo skraidymo pareigų vieno konkretaus tipo orlaivyje, prieš būdamas vėl paskirtas eiti tokias pareigas, jis to tipo orlaiviu:

i) baigia kvalifikacijos kėlimo mokymą ir išlaiko egzaminą arba

ii) atlieka du supažindinamuosius skrydžius pagal ORO.CC.135 dalį.

b) Kiekvieną orlaivių tipą atitinkanti kvalifikacijos kėlimo mokymo programa apima bent šiuos dalykus:

1. avarines procedūras;

2. evakuacijos procedūras;

3. kiekvieno keleivių salono įgulos nario mokymą naudotis ir iš tikrųjų atidaryti kiekvieno tipo ar varianto orlaivio įprastus bei avarinius išėjimus ir skrydžio įgulos kabinos apsaugines duris įprastu ir avariniu režimu;

4. demonstravimą, kaip naudotis visais kitais išėjimais, įskaitant skrydžio įgulos kabinos langus;

5. mokymą, kaip surasti visą orlaivyje įrengtą ar esančią atitinkamą saugos ir avarinę įrangą ir ja naudotis.

c) Vežėjas gali vietoj kvalifikacijos kėlimo mokymo pasirinkti kartotinį mokymą, jei keleivių salono įgulos narys vėl paskiriamas eiti skrydžio pareigas dar nepasibaigus paskutinio kartotinio mokymo ir egzamino galiojimo laikotarpiui. Jei tas galiojimo laikotarpis pasibaigė, kvalifikacijos kėlimo mokymą galima pakeisti tik konkretų orlaivių tipą atitinkančiu mokymu ir vežėjo rengiamu permokymu, kaip nurodyta ORO.CC.125 dalyje.

▼B

2 SKIRSNIS

Papildomi komercinių skrydžių reikalavimai

ORO.CC.200. Vyresnysis keleivių salono įgulos narys

a) Jei reikalingas daugiau kaip vienas keleivių salono įgulos narys, keleivių salono įguloje turi būti vežėjo paskirtas vyresnysis keleivių salono įgulos narys.

b) Vežėjas keleivių salono įgulos narį skiria vyresniuoju keleivių salono įgulos nariu tik jei jis:

1. turi bent 1 metų keleivių salono įgulos nario patirtį ir

2. sėkmingai baigė vyresniojo keleivių salono įgulos nario mokymo kursą ir išlaikė atitinkamą egzaminą.

c) Vyresniojo keleivių salono įgulos nario mokymo kursas apima visas vyresniųjų keleivių salono įgulos narių pareigas bei atsakomybę ir bent šiuos elementus:

1. priešskrydinį instruktažą;

2. bendradarbiavimą su įgula;

3. vežėjo ir teisinių reikalavimų apžvalgą;

4. pranešimus apie avarijas ir incidentus;

5. žmogiškuosius veiksnius ir įgulos išteklių valdymą (CRM) ir

6. skrydžio ir tarnybos laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus.

d) Vyresnysis keleivių salono įgulos narys yra atskaitingas vadui už skrydžių vykdymo vadove nustatytų įprastų ir avarinių procedūrų atlikimą ir koordinavimą, įskaitant su sauga nesusijusių pareigų nebevykdymą saugos ar saugumo sumetimais.

e) Vežėjas nustato tvarką, kaip parinkti tinkamiausios kvalifikacijos keleivių salono įgulos narį eiti vyresniojo keleivių salono įgulos nario pareigas, jei paskirtas vyresnysis keleivių salono įgulos narys nebegali eiti savo pareigų. Apie šios tvarkos pakeitimus pranešama kompetentingai institucijai.

ORO.CC.205. Keleivių salono įgulos narių skaičiaus sumažinimas per ant žemės atliekamas operacijas ir nenumatytomis aplinkybėmis

a) Jei orlaivyje yra keleivių, keleivių salone turi būti bent mažiausias pagal ORO.CC.100 dalį reikalaujamas keleivių salono įgulos narių skaičius.

b) c punkte nurodytomis sąlygomis šis skaičius gali būti sumažintas:

1. per įprastas ant žemės atliekamas operacijas, kai neatliekamas degalų papildymas arba išleidimas orlaiviui esant savo stovėjimo vietoje, arba

2. nenumatytomis aplinkybėmis, jei sumažėja vežamų keleivių skaičius. Šiuo atveju po skrydžio kompetentingai institucijai pateikiama ataskaita.

▼B

c) Sąlygos:

1. skrydžių vykdymo vadove nustatomos procedūros, kuriomis užtikrinama, kad su mažesne keleivių salono įgula būtų pasiektas lygiavertis saugos lygis, ypač evakuojant keleivius;

2. mažesnėje keleivių salono įguloje turi būti ORO.CC.200 dalyje nurodytas vyresnysis keleivių salono įgulos narys;

3. kiekvienai 50-iai keleivių (arba to skaičiaus daliai), esančių tame pačiame orlaivio denyje, būtinas bent vienas keleivių salono įgulos narys;

4. jei tai įprastos ant žemės atliekamos operacijos, kai orlaivyje turi būti daugiau kaip vienas keleivių salono įgulos narys, pagal c punkto 3 papunktį nustatytas skaičius padidinimas vienu keleivių salono įgulos nariu kiekvienai grindų lygyje esančių avarinių išėjimų porai.

ORO.CC.210. Papildomos pareigų skyrimo sąlygos

Keleivių salono įgulos narys paskiriamas eiti pareigas ir skraidyti konkretaus tipo ar varianto orlaiviu tik tada, jeigu jis:

a) turi galiojantį keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą, išduotą pagal Reglamento (ES) Nr. 290/2012 V priedą (CC dalį);

b) turi pagal šį skyrių suteiktą to orlaivio tipo ar varianto kvalifikaciją;

c) laikosi kitų taikomų šio skyriaus bei IV priedo (CAT dalies) reikalavimų;

d) dėvi vežėjo keleivių salono įgulos nario uniformą.

ORO.CC.215. Mokymo ir egzaminų programos ir atitinkami dokumentai

a) Mokymo ir egzaminų programas, įskaitant šiame skyriuje reikalaujamą mokymo planą, patvirtina kompetentinga institucija ir jos nurodomos skrydžių vykdymo vadove.

b) Keleivių salono įgulos nariui sėkmingai baigus mokymo kursą ir išlaikius atitinkamą egzaminą, vežėjas:

1. atnaujina keleivių salono įgulos nario mokymo įrašus pagal ORO.MLR.115 dalį ir

2. pateikia jam sąrašą, kuriame nurodyti atnaujinti orlaivių tipui (-ams) ir variantui (-ams), su kuriais keleivių salono įgulos narys turi kvalifikaciją skraidyti, taikomi galiojimo laikotarpiai.

ORO.CC.250. Skrydžiai daugiau negu vieno tipo ar varianto orlaiviu

a) Keleivių salono įgulos narys neskiriamas skraidyti daugiau kaip trijų tipų orlaiviais, išskyrus atvejus, kai, kompetentingai institucijai patvirtinus, keleivių salono įgulos narys gali būti paskirtas skraidyti keturių tipų orlaiviais, jei bent dviejų tipų orlaivių:

1. saugos bei avarinė įranga ir orlaivių tipą atitinkančios įprastos bei avarinės procedūros yra panašios ir

2. visiems orlaivių tipams taikomos įprastos ir avarinės procedūros yra tokios pačios.

▼B

b) kad būtų laikomasi a punkto, taip pat keleivių salono įgulos mokymo bei kvalifikacijos suteikimo tikslais vežėjas nustato:

▼M2

1. kiekvieno orlaivio tipą arba variantą, atsižvelgdamas į atitinkamus pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje apibrėžtus to orlaivių tipo ar jo varianto duomenis, jeigu jų yra, ir

▼B

2. orlaivių tipo variantus, kurie priskiriami kitiems orlaivių tipams, jei jie skiriasi šiais aspektais:

i) avarinio išėjimo veikimu;

ii) nešiojamosios saugos įrangos vieta ir rūšimi;

iii) konkrečiam orlaivių tipui taikomomis avarinėmis procedūromis.

ORO.CC.255. Skrydžiai su vieninteliu keleivių salono įgulos nariu

a) Vežėjas pagal tokiems skrydžiams taikomus kriterijus atrenka, samdo, moko keleivių salono įgulos narius, kuriuos ketina paskirti eiti vienintelio keleivių salono įgulos nario pareigas, ir tikrina jų kvalifikaciją.

b) Anksčiau neturėję vienintelio keleivių salono įgulos nario patirties keleivių salono įgulos nariai tokiam darbui paskiriami tik po to, kai:

1. be kito šiame skyriuje reikalaujamo mokymo ir egzamino papildomai baigia c punkte reikalaujamą mokymą;

2. sėkmingai išlaiko egzaminus, kuriais patvirtinama jų kvalifikacija eiti savo pareigas ir prisiimti atsakomybę pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytas procedūras, ir

3. atitinkamo tipo orlaiviais išskraido ne trumpesnius kaip 20 valandų supažindinamuosius skrydžius per 15 sektorių, prižiūrimi atitinkamą patirtį turinčio keleivių salono įgulos nario.

c) Siekiant perteikti skrydžių su vieninteliu keleivių salono įgulos nariu esmę, turi būti ypač pabrėžiami šie papildomi mokymo elementai:

1. orlaivio vado atsakomybė vykdant įprastas ir avarines procedūras;

2. veiksmų koordinavimo ir bendravimo su skrydžio įgula svarba, visų pirma siekiant suvaldyti nepaklusnius ar trukdančius keleivius;

3. vežėjo ir teisinių reikalavimų apžvalga;

4. dokumentai;

5. pranešimai apie avarijas ir incidentus ir

6. skrydžio ir tarnybos laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai.

▼B

TC SKYRIUS

HEMS, HHO SKRYDŽIŲ ARBA SKRYDŽIŲ SU NVIS TECHNINĖ ĮGULA

ORO.TC.100. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatyti reikalavimai, kurių turi laikytis vežėjas naudodamas orlaivį su techninės įgulos nariais sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) skrydžiams, sraigtasparnių keliamiesiems (HHO) skrydžiams arba skrydžiams su naktinio matymo sistema (NVIS).

ORO.TC.105. Pareigų skyrimo sąlygos

a) Techninės įgulos nariai, vykdantys komercinius HEMS, HHO skrydžius arba skrydžius su NVIS, paskiriami eiti pareigas tik jei jie:

1. yra sulaukę18 metų;

2. yra fiziškai ir protiškai tinkami saugiai eiti paskirtas pareigas ir prisiimti atsakomybę;

3. baigė visą atitinkamą pagal šį skyrių reikalaujamą mokymą, kad galėtų eiti paskirtas pareigas;

4. patikrinus nustatyta, kad jie yra kvalifikuoti eiti visas paskirtas pareigas skrydžių vykdymo vadove nustatyta tvarka.

b) Prieš skirdamas pareigas techninės įgulos nariui, kuris dirba savarankiškai ir (arba) yra laisvai samdomas ar dirba dalį etato, vežėjas, atsižvelgdamas į visas paslaugas, kurias tas techninės įgulos narys teikia kitam (-iems) vežėjui (-ams), patikrina, ar laikomasi visų taikomų šio skyriaus reikalavimų, visų pirma siekdamas nustatyti:

1. bendrą orlaivių, kuriais skraidyta, tipų ir variantų skaičių;

2. taikomus skrydžio ir tarnybos laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus.

ORO.TC.110. Mokymas ir egzaminai

a) Vežėjas parengia mokymo programą pagal taikomus šio skyriaus reikalavimus, apimančią techninės įgulos narių pareigas ir atsakomybę.

b) Baigęs pradinį mokymą, vežėjo rengiamą permokymą, skirtumų ir kartotinį mokymą kiekvienas techninės įgulos narys laiko egzaminą, kad įrodytų savo kvalifikaciją atlikti įprastas ir avarines procedūras.

c) Kiekvieną mokymo kursą ir egzaminą rengia tinkamos kvalifikacijos ir mokomojo dalyko patirties turintys darbuotojai. Vežėjas kompetentingą instituciją informuoja apie egzaminus rengiančius asmenis.

ORO.TC.115. Pradinis mokymas

Prieš dalyvaudamas vežėjo rengiamame permokyme kiekvienas techninės įgulos narys baigia pradinį mokymą, apimantį:

a) bendras teorines aviacijos ir aviacijos taisyklių žinias, įskaitant visus elementus, susijusius su būtinomis techninės įgulos pareigomis ir atsakomybe;

b) priešgaisrinį ir priešdūminį mokymą;

▼B

c) mokymą išsigelbėti ant žemės ir vandenyje, atitinkantį skrydžių tipą ir zoną;

d) aviacijos medicinos aspektus ir pirmąją pagalbą;

e) ryšio palaikymą ir atitinkamus CRM elementus, nurodytus ORO.FC.115 ir ORO.FC.215 dalyse.

ORO.TC.120. Vežėjo rengiamas permokymas

Kiekvienas techninės įgulos narys baigia:

a) vežėjo rengiamą permokymą, įskaitant atitinkamus CRM elementus,

1. prieš vežėjui pirmą kartą paskiriant dirbti techninės įgulos nariu arba

2. pereidamas į kito tipo ar klasės orlaivį, jei skiriasi kuri nors b punkte minima įranga arba procedūros.

b) Per vežėjo rengiamą permokymą mokoma:

1. surasti visą orlaivyje esančią saugos ir gelbėjimosi įrangą ir ja naudotis;

2. visų įprastų ir avarinių procedūrų;

3. kokia orlaivio įranga naudojama vykdant pareigas orlaivyje arba ant žemės padedant pilotui per HEMS, HHO skrydžius arba skrydžius su NVIS.

ORO.TC.125. Skirtumų mokymas

a) Kiekvienas techninės įgulos narys baigia skirtumų mokymą, kai keičiasi tų tipų ar variantų orlaiviuose, kuriais tuo metu vykdomi skrydžiai, esanti įranga ar taikomos procedūros.

b) Skrydžių vykdymo vadove vežėjas nurodo, kokiais atvejais būtinas toks skirtumų mokymas.

ORO.TC.130. Supažindinamieji skrydžiai

Baigęs vežėjo rengiamą permokymą, kiekvienas techninės įgulos narys, prieš eidamas būtinojo techninės įgulos nario pareigas per HEMS, HHO skrydžius arba skrydžius su NVIS, vykdo supažindinamuosius skrydžius.

ORO.TC.135. Kartotinis mokymas

a) Per kiekvieną 12 mėnesių laikotarpį kiekvienas techninės įgulos narys baigia kartotinį mokymą apie tam tikro tipo ar klasės orlaivius ir įrangą, su kuriais dirba tas techninės įrangos narys. Į visus atitinkamus kartotinio mokymo etapus įtraukiami CRM elementai.

b) Kartotinis mokymas apima teorinį bei praktinį instruktažą ir praktiką.

ORO.TC.140. Kvalifikacijos kėlimo mokymas

a) Kiekvienas techninės įgulos narys, nėjęs pareigų paskutinius 6 mėnesius, baigia skrydžių vykdymo vadove nurodytą kvalifikacijos kėlimo mokymą.

b) Techninės įgulos narys, nėjęs skrydžio pareigų vieno konkretaus tipo ar klasės orlaiviuose paskutinius 6 mėnesius, prieš būdamas paskirtas į to tipo ar klasės orlaivį:

1. baigia to orlaivio tipo ar klasės kvalifikacijos kėlimo mokymą arba

2. to tipo ar klasės orlaiviu perskrenda du supažindinamuosius sektorius.

▼**M1**

Priedėlis

DEKLARACIJA pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo
Vežėjas Pavadinimas (vardas, pavardė): Vieta, kurioje vežėjas įsisteigęs arba įsikūręs, ir vieta, iš kurios vadovaujama skrydžiams: Atsakingo vadovo vardas, pavardė ir kontaktiniai duomenys:
Orlaivio naudojimas
Naudojimo pradžios data/pakeitimo taikymo data:
Skrydžio tipas (-ai): ☐ NCC dalis: (nurodoma, ar keleivių ir (arba) krovinių)
Orlaivių tipas (-ai), registracija (-os) ir pagrindas:
Turimų patvirtinimų duomenys (pridedamas specialiųjų deklaracijos patvirtinimų sąrašas, jei taikoma)
Alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašas su nuorodomis į AMC, kurias jos keičia (pridedama prie deklaracijos)
Pareiškimai
☐ Valdymo sistemos dokumentai, įskaitant skrydžių vykdymo vadovą, atitinka taikomus reikalavimus, nustatytus ORO, NCC ir SPA dalyse. Visi skrydžiai bus vykdomi pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytą tvarką ir instrukcijas.
☐ Visi naudojami orlaiviai turi galiojančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus ir atitinka Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 reikalavimus.
☐ Visi skrydžio įgulos nariai ir keleivių salono įgulos nariai, kai taikoma, išmokyti pagal taikomus reikalavimus.
☐ (jei taikoma) Vežėjas įdiegė oficialiai pripažintą pramonės standartą ir įrodė atitiktį jo reikalavimams. Nuoroda į standartą: Sertifikavimo institucija: Paskutinio atitikties audito data:
☐ Apie bet kokį skrydžio pakeitimą, kuris turi poveikį šioje deklaracijoje pateiktai informacijai, bus pranešta kompetentingai institucijai.
☐ Vežėjas patvirtina, kad šioje deklaracijoje pateikta informacija yra teisinga.
Data, atsakingo vadovo vardas, pavardė ir parašas

▼B

IV PRIEDAS

KOMERCINIAI SKRYDŽIAI

[CAT DALIS]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

CAT.GEN.100. Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, paskirta institucija.

1 SKIRSNIS

Varikliu varomi orlaiviai

CAT.GEN.MPA.100. Įgulos pareigos

a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą šių savo pareigų vykdymą:

1. pareigų, susijusių su orlaivio ir jo keleivių sauga, ir

2. pareigų, nurodytų skrydžių vykdymo vadove pateiktose instrukcijose ir procedūrose.

b) Įgulos narys:

1. praneša orlaivio vadui apie bet kokį gedimą, triktį, neveikimą arba defektą, kuris, įgulos nario manymu, gali pakenkti orlaivio, įskaitant jo avarines sistemas, tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, jei apie tai dar nepranešė kitas įgulos narys;

2. praneša orlaivio vadui apie bet kokį incidentą, kuris sukėlė ar galėjo sukelti pavojų skrydžio saugai, jei apie tai dar nepranešė kitas įgulos narys;

3. laikosi vežėjo pranešimo apie įvykius sistemų atitinkamų reikalavimų;

4. laikosi visų skrydžio ir tarnybos laiko apribojimų (FTL) ir jų veiklai taikomų poilsio reikalavimų;

5. jei dirba daugiau kaip vienam vežėjui:

   i) atskirai registruoja savo skrydžio, tarnybos laiką ir poilsio laikotarpius, kaip nurodyta taikomuose FTL reikalavimuose, ir

   ii) kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus.

c) Įgulos narys negali eiti pareigų orlaivyje:

1. veikiamas psichoaktyviųjų medžiagų ar alkoholio arba dėl susižeidimo, nuovargio, vaistų vartojimo, ligos ar kitų panašių priežasčių;

2. nepraėjus pakankamam laikui po giluminio nardymo arba kraujo donorystės;

3. jei nesilaikoma taikomų medicinos reikalavimų;

4. jeigu jis turi kokių nors abejonių dėl gebėjimo vykdyti paskirtas pareigas arba

▼B

5. jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.f punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalįs savo pareigų vykdyti pakankamai gerai ir dėl to galėtų kilti pavojus skrydžiui.

CAT.GEN.MPA.105. Orlaivio vado pareigos

a) Orlaivio vadas laikosi CAT.GEN.MPA.100 dalies reikalavimų ir:

1. yra atsakingas už visų orlaivyje esančių įgulos narių, keleivių ir krovinių saugą nuo tada, kai jis įlipa į orlaivį, iki tada, kai išlipa iš jo pasibaigus skrydžiui;

2. yra atsakingas už orlaivio valdymą ir saugą:

i) lėktuvo vadas – nuo momento, kai lėktuvas pirmiausiai paruoštas pajudėti ir riedėti prieš pakildamas, iki momento, kai jis galutinai sustoja pasibaigus skrydžiui ir išjungiamas (-i) pagrindinis (-iai) varomasis (-ieji) variklis (-iai);

ii) sraigtasparnio vadas – kol sukasi rotoriai;

3. yra įgaliotas duoti visus nurodymus ir imtis visų tinkamų veiksmų orlaivio, jame esančių asmenų ir (arba) turto saugai užtikrinti, kaip numatyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.c punkte;

4. yra įgaliotas išlaipinti bet kurį asmenį ar iškrauti bet kurią krovinio dalį, jeigu jie gali kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai;

5. neleidžia orlaiviu vežti asmens, kuris apsvaigęs nuo alkoholio ar narkotikų tiek, kad gali kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai;

6. turi teisę atsisakyti vežti neleistinus keleivius, deportuotus ar suimtus asmenis, jeigu dėl jų vežimo didėja pavojus orlaivio ar jame esančiųjų saugai;

7. užtikrina, kad visi keleiviai būtų instruktuoti apie avarinių išėjimų vietą ir atitinkamos saugos bei avarinės įrangos vietą ir naudojimą;

8. užtikrina, kad būtų laikomasi visų veiklos procedūrų ir kontrolinių sąrašų, kaip nustatyta skrydžių vykdymo vadove;

9. jokiam įgulos nariui neleidžia atlikti jokių veiksmų kritinėmis skrydžio fazėmis, išskyrus pareigas, būtinas saugiam orlaivio naudojimui;

10. užtikrina, kad skrydžio duomenų savirašiai:

i) nebūtų išaktyvinti ar išjungti skrydžio metu ir

ii) įvykus avarijai ar incidentui, apie kurį privaloma pranešti:

A) jų duomenys nebūtų specialiai ištrinami;

B) būtų iškart išaktyvinami pasibaigus skrydžiui ir

C) būtų pakartotinai suaktyvinami tik pritarus tyrimą atliekančiai institucijai;

▼B

11. priima sprendimą dėl orlaivio su trūkumais priimtinumo pagal nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba minimalios įrangos sąrašą (MEL);

12. užtikrina, kad būtų atlikta patikra prieš skrydį, laikantis Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 I priedo (M dalies) reikalavimų;

13. įsitikina, kad reikiama avarinė įranga yra lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti.

b) Orlaivio vadas arba pilotas, kuriam pavesta vadovauti skrydžiui, avarinėje situacijoje, kurioje būtini nedelsiami sprendimai ir veiksmai, imasi bet kokių veiksmų, kuriuos laiko būtinais Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte numatytomis aplinkybėmis. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.

c) Kai skrendantis orlaivis manevravo reaguodamas į susidūrimų vengimo borto sistemos (ACAS) sprendžiamąjį patarimą (RA), orlaivio vadas kompetentingai institucijai pateikia ACAS ataskaitą.

d) Paukščių grėsmė ir susidūrimai su jais:

1. Orlaivio vadas, pastebėjęs galimą paukščių grėsmę, nedelsdamas apie tai praneša oro eismo paslaugų tarnybai (ATS), kai tik tai galima padaryti atsižvelgiant į skrydžio įgulos darbo krūvį.

2. Jei orlaivis, už kurį atsakingas jo vadas, susiduria su paukščiais ir dėl to orlaivis smarkiai apgadinamas arba netenkama svarbaus įrenginio ar jis sugenda, po nusileidimo orlaivio vadas kompetentingai institucijai pateikia raštišką susidūrimo su paukščiais ataskaitą.

CAT.GEN.MPA.110. Orlaivio vado įgaliojimai

Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog visi orlaiviu vežami asmenys laikytųsi visų teisėtų nurodymų, kuriuos orlaivio vadas duoda siekdamas užtikrinti orlaivio ir juo vežamų asmenų ar turto saugą.

CAT.GEN.MPA.115. Darbuotojai ar įgulos nariai, išskyrus keleivių salono įgulą

Vežėjas užtikrina, kad darbuotojai ar įgulos nariai, išskyrus skrydyje dalyvaujančią keleivių salono įgulą, vykdantys savo pareigas orlaivio keleivių salone:

a) keleivių nebūtų painiojami su skrydyje dalyvaujančiais keleivių salono įgulos nariais;

b) neužimtų būtinų keleivių salono įgulai skirtų vietų ir

c) netrukdytų skrydyje dalyvaujančiai keleivių salono įgulai vykdyti savo pareigų.

CAT.GEN.MPA.120. Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi įgulos nariai galėtų bendrauti tarpusavyje bendra kalba.

CAT.GEN.MPA.125. Lėktuvų riedėjimas

Vežėjas užtikrina, kad lėktuvas riedėtų aerodromo judėjimo zona tik tada, kai už vairų sėdintis žmogus:

a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas arba

b) yra paskirtas vežėjo ir:

1. yra išmokytas vairuoti riedantį orlaivį;

2. yra išmokytas naudotis radijo telefonu;

▼B

3. yra išklausęs instruktažą apie aerodromo išdėstymą, maršrutus, ženklus, ženklinimą, žiburius, oro eismo valdymo (ATC) signalus ir nurodymus, frazeologiją ir procedūras;

4. geba skrydžių vykdymo standartų, būtinų saugiam lėktuvo judėjimui aerodrome užtikrinti.

CAT.GEN.MPA.130. Rotoriaus veikimas. Sraigtasparniai

Sraigtasparnio rotorius gali būti įjungtas skrydžiui tik tada, kai už vairų sėdi kvalifikuotas pilotas.

CAT.GEN.MPA.135. Leidimas patekti į skrydžio įgulos kabiną

a) Vežėjas užtikrina, kad jokiam kitam asmeniui, išskyrus dalyvauti skrydyje paskirtus skrydžio įgulos narius, nebūtų leidžiama patekti į skrydžio įgulos kabiną ar būti vežamam joje, jei tas asmuo nėra:

1. skrydyje dalyvaujantis įgulos narys;

2. kompetentingos arba tikrinančios institucijos atstovas, jeigu jis turi ten būti vykdydamas savo oficialias pareigas, arba

3. leidžiamas ir vežamas pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktas instrukcijas.

b) Orlaivio vadas užtikrina, kad:

1. patekimas į skrydžio įgulos kabiną neblaškytų ir netrukdytų vykdyti skrydžio ir

2. visi skrydžio įgulos kabinoje vežami asmenys būtų supažindinti su atitinkamomis saugos procedūromis.

c) Orlaivio vadas priima galutinį sprendimą dėl leidimo patekti į skrydžio įgulos kabiną.

CAT.GEN.MPA.140. Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Vežėjas neleidžia jokiems asmenims orlaivyje naudotis nešiojamuoju elektroniniu prietaisu (PED), kuris galėtų pakenkti orlaivio sistemų ir įrangos veikimui, ir imasi visų pagrįstų priemonių, kad užkirstų kelią tokių prietaisų naudojimui.

CAT.GEN.MPA.145. Informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas užtikrina, kad visuose jo orlaiviuose visą laiką būtų sąrašai su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

CAT.GEN.MPA.150. Priverstinis tūpimas ant vandens. Lėktuvai

Vežėjas naudoja lėktuvą, kurio keleivių krėslų konfigūracija viršija 30, skrydžiams virš vandens, kai nuotolis nuo avariniam tūpimui tinkančios sausumos yra didesnis kaip 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu arba 400 jūrmylių (priklausomai nuo to, kuris atstumas yra mažesnis), jei lėktuvas atitinka priverstinio tūpimo ant vandens reikalavimus, nustatytus galiojančiame tinkamumo skraidyti kodekse.

CAT.GEN.MPA.155. Karinių ginklų ir amunicijos vežimas

a) Vežėjas veža karinius ginklus ir amuniciją tik tuo atveju, kai tam gautas visų valstybių, per kurių oro erdvę numatyta skristi, sutikimas.

▼B

b) Jei sutikimas duotas, vežėjas užtikrina, kad kariniai ginklai ir amunicija:

1. orlaivyje būtų sukrauti tokioje vietoje, į kurią skrydžio metu negali patekti keleiviai, ir

2. būtų neužtaisyti (jei tai šaunamieji ginklai).

c) Vežėjas užtikrina, kad prieš prasidedant skrydžiui orlaivio vadas būtų išsamiai informuojamas apie planuojamus vežti karinius ginklus ir amuniciją bei jų vietą orlaivyje.

CAT.GEN.MPA.160. Sportinių ginklų ir amunicijos vežimas

a) Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog jam būtų pranešta apie visus planuojamus vežti sportinius ginklus.

b) Vežėjas, sutinkantis vežti sportinius ginklus, užtikrina, kad jie:

1. orlaivyje būtų sukrauti tokioje vietoje, į kurią skrydžio metu negali patekti keleiviai, ir

2. būtų neužtaisyti (jei tai šaunamieji ar kiti ginklai, kuriuose gali būti šaudmenų).

c) Sportinių ginklų šaudmenis galima vežti registruotame keleivių bagaže, atsižvelgiant į tam tikrus apribojimus pagal technines instrukcijas.

CAT.GEN.MPA.161. Sportinių ginklų ir amunicijos vežimas. Reikalavimų sušvelninimas

Nepaisant CAT.GEN.MPA.160 dalies b punkto, sraigtasparniais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) neviršija 3 175 kg, skraidančiais dieną maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, sportiniai ginklai gali būti vežami skrydžio metu prieinamoje vietoje, jeigu vežėjas nustatė reikiamas procedūras ir skrydžio metu neįmanoma jų laikyti neprieinamoje vietoje.

CAT.GEN.MPA.165. Žmonių vežimo būdas

Vežėjas imasi visų priemonių užtikrinti, kad skrydžio metu nė vieno žmogaus nebūtų tose orlaivio dalyse, kurios nėra skirtos žmonėms, nebent orlaivio vadas laikinai leistų patekti į tokią orlaivio dalį:

a) siekiant imtis veiksmų, būtinų orlaivio ar jame esančių asmenų, gyvūnų arba krovinių saugai, arba

b) kurioje vežamas krovinys ar atsargos ir kuri sukonstruota taip, kad į ją žmogus gali patekti orlaiviui skrendant.

CAT.GEN.MPA.170. Alkoholis ir narkotikai

Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad į orlaivį nepatektų asmenys, kurie yra tiek apsvaigę nuo alkoholio ar narkotikų, kad gali kelti pavojų orlaivio ar jame esančiųjų saugai, ir kad tokių asmenų orlaivyje nebūtų.

▼B

CAT.GEN.MPA.175. Grėsmė saugai

Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, skirtų užtikrinti, kad nė vienas asmuo dėl neatsakingų ar neatsargių veiksmų arba neveikimo:

a) nesukeltų pavojaus orlaiviui ar jame esantiems žmonėms arba

b) nesudarytų sąlygų ar leistų orlaiviui kelti pavojų asmenims ar turtui.

CAT.GEN.MPA.180. Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus ar kopijas:

1. orlaivio skrydžių vadovą (AFM) arba jam lygiavertį (-čius) dokumentą (-us);

2. registracijos pažymėjimo originalą;

3. tinkamumo skraidyti pažymėjimo (COfA) originalą;

4. triukšmo pažymėjimą ir jo vertimą į anglų kalbą, jei tokį pažymėjimą yra išdavusi už triukšmo pažymėjimų išdavimą atsakinga institucija;

5. patvirtintą tikrą oro vežėjo pažymėjimo (AOC) kopiją;

6. su AOC išduotas skrydžių atitinkamo tipo orlaiviu vykdymo specifikacijas;

7. leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi originalą, jei taikoma;

8. trečiosios šalies atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);

9. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;

10. orlaivio techninį žurnalą pagal Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 I priedą (M dalį);

11. sudaryto ATS skrydžio plano informaciją, jei taikoma;

12. naujausius tinkamus oro navigacijos žemėlapius siūlomo skrydžio maršrutui ir visiems maršrutams, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis;

13. procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją, skirtą naudoti perimančiam ir perimtam orlaiviui;

14. informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje, kuri turi būti lengvai prieinama skrydžio įgulos kabinoje;

15. naujausias su įgulos narių pareigomis susijusias skrydžių vykdymo vadovo dalis, kurios turi būti lengvai prieinamos įgulos nariams;

16. MEL;

17. atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;

18. atitinkamą meteorologinę informaciją;

19. krovinio ir (arba) keleivių deklaracijas, jei taikoma;

20. masės ir centruotės dokumentus;

21. operatyvinį skrydžio planą, jei taikoma;

▼B

22. pranešimą apie specialias keleivių kategorijas (SCP) ir ypatingus krovinius, jei taikoma, ir

23. bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.

b) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) dieną kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, per 24 valandų laikotarpį kylančiais ir tupiančiais tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje arba liekančiais skrydžių vykdymo vadove nurodytoje vietinėje zonoje, aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje (ne orlaivyje) gali būti laikomi šie dokumentai ir informacija:

1. triukšmo pažymėjimas;

2. leidimas naudoti radijo stotį;

3. kelionės žurnalas ar jam lygiavertis dokumentas;

4. orlaivio techninių įrašų žurnalas;

5. NOTAM ir AIS instruktažo dokumentai;

6. meteorologinė informacija;

7. pranešimas apie SCP ir ypatingus krovinius, jei taikoma, ir

8. masės ir centruotės dokumentai.

c) Nepaisant a punkto, jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydis gali būti tęsiamas iki paskirties vietos arba vietos, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.

CAT.GEN.MPA.185. Ant žemės saugoma informacija

a) Vežėjas užtikrina, kad bent kiekvieno skrydžio ar skrydžių sekos laikotarpiu:

1. ant žemės būtų saugoma su skrydžiu susijusi ir skrydžio tipą atitinkanti informacija;

2. ši informacija būtų saugoma tol, kol bus padaryta jos kopija toje vietoje, kurioje ji bus saugoma, arba, jei to neįmanoma padaryti;

3. ta pati informacija būtų laikoma orlaivyje esančioje nedegioje talpykloje.

b) a punkte nurodytą informaciją sudaro:

1. operatyvinio skrydžio plano kopija, jei reikia;

2. orlaivio techninių įrašų žurnalo atitinkamos (-ų) dalies (-ių) kopijos;

3. su maršrutu susiję NOTAM dokumentai, jei juos specialiai parengė vežėjas;

4. masės ir centruotės dokumentai, jei reikia, ir

5. pranešimai apie ypatingus krovinius.

CAT.GEN.MPA.190. Dokumentų ir įrašų pateikimas

Orlaivio vadas institucijos įgaliotam asmeniui šio prašymu per pagrįstą laikotarpį jam pateikia dokumentus, kurie turi būti laikomi orlaivyje.

CAT.GEN.MPA.195. Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas

a) Įvykus avarijai ar incidentui, apie kuriuos privaloma pranešti, orlaivio naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytų kitaip.

▼B

b) Vežėjas atlieka skrydžio duomenų savirašio (FDR), kabinos pokalbių savirašio (CVR) ir duomenų saito įrašų veikimo tikrinimus ir vertinimus, kad užtikrintų nuolatinį savirašių tinkamumą naudoti.

c) Vežėjas saugo įrašus FDR veikimo laikotarpį, kaip reikalaujama CAT.IDE.A.190 arba CAT.IDE.H.190 dalyse, tačiau FDR tikrinimo ir priežiūros tikslais tikrinimo metu galima ištrinti ne daugiau kaip 1 valandą seniausios įrašytos medžiagos.

d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina FDR neapdorotiems duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais parametrais.

e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia bet kurį išsaugotą skrydžio savirašio įrašą.

f) Nepažeidžiant Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 ([1]):

1. CVR įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei tam pritaria visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai.

2. FDR arba duomenų saito įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei:

i) šiuos įrašus vežėjas naudoja tik tinkamumo skraidyti ar techninės priežiūros tikslais arba

ii) šie įrašai pateikiami iš jų pašalinus asmeninę informaciją, arba

iii) šie įrašai atskleidžiami taikant saugias procedūras.

CAT.GEN.MPA.200. Pavojingųjų krovinių vežimas

a) Pavojingieji kroviniai vežami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą su paskutiniais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais „Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis“ (ICAO dok. Nr. 9284-AN/905), įskaitant jų papildymus ir bet kuriuos kitus priedus ar klaidų ištaisymus, išskyrus tuo atveju, jei šiame priede leidžiama kitaip.

b) Pavojinguosius krovinius veža tik pagal V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:

1. tiems kroviniams netaikomos techninės instrukcijos pagal tų instrukcijų 1 dalį arba

2. juos veža keleiviai ar įgulos nariai arba jie vežami bagažo skyriuje, kaip numatyta techninių instrukcijų 8 dalyje.

c) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imamasi visų pagrįstų priemonių siekiant neleisti netyčia vežti pavojingųjų krovinių.

d) Vežėjas teikia darbuotojams būtiną informaciją, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

e) Vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai valstybės, kurioje atsitiko įvykis, institucijai apie:

1. bet kokias avarijas ar incidentus vežant pavojinguosius krovinius;

([1]) OL L 295, 2010 11 12, p. 35.

▼B

2. tarp krovinių ar pašto rastus nedeklaruotus ar netinkamai deklaruotus pavojinguosius krovinius arba

3. keleivių ar įgulos narių arba jų bagaže rastus pavojinguosius krovinius, vežamus nesilaikant techninių instrukcijų 8 dalies.

f) Vežėjas užtikrina, kad keleiviams būtų teikiama informacija apie pavojinguosius krovinius, kaip numatyta techninėse instrukcijose.

g) Vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ VYKDYMO PROCEDŪROS

1 SKIRSNIS

Varikliu varomi orlaiviai

CAT.OP.MPA.100. Naudojimasis oro eismo paslaugomis

a) Vežėjas užtikrina, kad:

1. vykdant visus skrydžius, kai tik galima, būtų naudojamasi tai oro erdvei skirtomis oro eismo paslaugomis (ATS) ir būtų taikomos atitinkamos aviacijos taisyklės;

2. skrydžio nurodymai, susiję su ATS skrydžio plano pakeitimu, kai įmanoma, su atitinkama ATS tarnyba būtų derinami prieš perduodant į orlaivį.

b) Nepaisant a punkto, naudotis ATS neprivaloma, jei tai nebūtina pagal oro erdvės reikalavimus, taikomus:

1. skrydžiams pagal VFR dieną kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais;

2. sraigtasparniams, kurių MCTOM neviršija 3 175 kg, skraidantiems dieną maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, arba

3. sraigtasparnių vietos skrydžiams,

jei galima laikytis paieškos ir gelbėjimo tarnybų susitarimų.

CAT.OP.MPA.105. Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

a) Vežėjas naudojasi tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurie tinka atitinkamo (-ų) tipo (-ų) orlaiviams ir skrydžiui (-iams).

b) Skrydžių erdvės dalimis naudojamasi tik vykdant skrydžius:

1. kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir

2. sraigtasparniais.

CAT.OP.MPA.106. Naudojimasis izoliuotais aerodromais. Lėktuvai

a) Vykdant skrydžius lėktuvais izoliuotu aerodromu kaip paskirties aerodromu naudojamasi tik gavus išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą.

b) Izoliuotas aerodromas – tai toks aerodromas, nuo kurio nuskristi iki artimiausio tinkamo paskirties atsarginio aerodromo reikalinga degalų skrydžiui į atsarginį paskirties aerodromą ir galutinė degalų atsarga yra didesnė kaip:

1. lėktuvams su stūmokliniais varikliais – degalų kiekis, reikalingas skristi 45 minutes ir dar 15 % skrydžio laiko, planuojamo skristi kreiseriniame aukštyje, arba 2 valandas, taikant mažesnę iš verčių, arba

▼B

2. lėktuvams su turbininiais varikliais – degalų kiekis, reikalingas skristi 2 valandas už paskirties aerodromo, esant įprastoms kreiserinėms sąnaudoms, įskaitant galutines degalų atsargas.

CAT.OP.MPA.107. Tinkamas aerodromas

Vežėjas laiko aerodromą tinkamu, jei numatytu naudojimo metu aerodromas yra prieinamas ir jame teikiamos būtinos pagalbinės paslaugos, pvz., oro eismo paslaugos (ATS), pakankamas apšvietimas, ryšių paslaugos, informavimo apie meteorologines sąlygas paslaugos, navigacijos priemonės ir avarinių tarnybų paslaugos.

CAT.OP.MPA.110. Aerodromo naudojimo minimumai

a) Vežėjas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam išvykimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, kuriais planuojama naudotis. Šie minimumai turi būti ne mažiau griežti nei tie, kuriuos tokiems aerodromams nustato valstybė, kurioje jie yra, išskyrus tos valstybės specialiai patvirtintus atvejus. Tie minimumai papildomi bet kokiais kompetentingos institucijos nurodytais griežtesniais reikalavimais.

b) Naudojantis kolimatoriniu monitoriumi (HUD), kolimatorinio valdymo tūpimo sistema (HUDLS) arba sustiprinto matomumo sistema (EVS) gali būti leidžiama vykdyti skrydžius esant mažesniam matomumui, nei numatytasis laikantis aerodromo naudojimo minimumų, patvirtintų pagal SPA.LVO dalį.

c) Nustatydamas aerodromo naudojimo minimumus vežėjas atsižvelgia į:

1. orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2. skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

3. kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

4. turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankamumą ir charakteristikas;

5. orlaivyje esančią navigacijai ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolei skirtą įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, išlyginant, tupiant, paliekant kilimo ir tūpimo taką ir nutraukiant tūpimą;

6. kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir pradinio kilimo zonose, dėl kurių būtina taikyti ypatingųjų atvejų procedūras siekiant nustatyti, kaip tas kliūtis perskristi;

7. kliūčių perskridimo absoliutųjį aukštį ir (arba) aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms ir

8. meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemones, ir

9. priartėjimo tūpti metu taikomą skrydžio metodiką.

d) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą.

e) Konkrečios artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros minimumai taikomi tik tada, jei laikomasi visų šių sąlygų:

1. veikia schemoje nurodyta antžeminė įranga, reikalinga numatytai procedūrai atlikti;

▼B

2. veikia orlaivio sistemos, reikalingos to tipo artėjimui tūpti;

3. laikomasi būtinųjų orlaivio naudojimo kriterijų ir

4. įgula yra tinkamos kvalifikacijos.

CAT.OP.MPA.115. Artėjimo tūpti skrydžio metodika. Lėktuvai

a) Per visus artėjimus tūpti turi būti skrendama stabilaus artėjimo tūpti režimu, išskyrus tuo atveju, jei kompetentinga institucija patvirtino kitą konkretaus artėjimo tūpti ant konkretaus kilimo ir tūpimo tako metodiką.

b) Netikslieji artėjimai tūpti

1. Per visus netiksliuosius artėjimus tūpti turi būti laikomasi nenutrūkstamo žemėjimo priartėjant tūpti (CDFA) metodikos.

2. Nepaisant 1 punkto, konkrečiam artėjimo tūpti ir kilimo ir tūpimo tako deriniui gali būti taikoma kita artėjimo tūpti skrydžio metodika, jeigu ją patvirtino kompetentinga institucija. Tokiais atvejais mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR):

i) A ir B kategorijų lėktuvams padidinamas 200 m, o C ir D kategorijų lėktuvams – 400 m arba

ii) aerodromams, kuriuose visuomenės interesais vykdomi esami skrydžiai ir negalima taikyti CDFA metodikos, yra nustatomas ir nuolat persvarstomas kompetentingos institucijos, atsižvelgiant į vežėjo patirtį, mokymo programą ir skrydžio įgulos kvalifikaciją.

CAT.OP.MPA.120. Artėjimas tūpti pagal orlaivio radarą (ARA) vykdant skrydžius virš vandens. Sraigtasparniai

a) ARA atliekamas tik tada, jei:

1. radaras nurodo kursą, užtikrinantį perskridimą per kliūtis, ir

2. jei tenkinama viena iš šių sąlygų:

i) mažiausias žemėjimo aukštis (MDH) nustatomas pagal radijo aukštimatį arba

ii) taikoma mažiausioji žemėjimo altitudė (MDA) su pakankama atsarga.

b) ARA ant gręžinių platformų ar plaukiančių laivų atliekamas tik vykdant daugianarės įgulos skrydžius.

c) Apsisprendimo atstumu turi būti užtikrinamas tinkamas kliūčių perskridimas nutraukiant tūpimą ant bet kurios paskirties vietos, kuriai planuojamas ARA.

d) Artėjimas tūpti arčiau apsisprendimo atstumo arba žemiau MDA/H tęsiamas tik tada, kai nustatytas vizualusis paskirties vietos orientyras.

e) Vykdant vienpiločius skrydžius, MDA/H ir apsisprendimo atstumas atitinkamai padidinami.

CAT.OP.MPA.125. Išvykimo ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros

a) Vežėjas užtikrina, kad būtų taikomos aerodromo valstybės nustatytos išvykimo ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros.

b) Nepaisant a punkto, orlaivio vadas gali sutikti su ATC leidimu nukrypti nuo paskelbto išvykimo ar atvykimo maršruto, jei laikomasi kliūčių perskridimo kriterijų ir visiškai atsižvelgiama į skrydžio sąlygas. Bet kuriuo atveju priartėjimas tūpti atliekamas vizualiai arba laikantis nustatytų artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrų.

▼B

c) Nepaisant a punkto, vežėjas gali taikyti kitas nei a punkte nurodytas procedūras, jeigu jas patvirtino aerodromo valstybė ir jos nurodytos skrydžių vykdymo vadove.

CAT.OP.MPA.130. Triukšmo mažinimo procedūros. Lėktuvai

a) Vežėjas, atsižvelgdamas į poreikį kuo labiau sumažinti orlaivio keliamą triukšmą, parengia kiekvienam lėktuvų tipui skirtas atitinkamas darbines išvykimo ir atvykimo ir (arba) artėjimo tūpti procedūras, išskyrus tais atvejais, kai skrydžiai pagal VFR vykdomi kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais.

b) Procedūros turi būti tokios, kad:

1. jomis būtų užtikrinta pirmenybė saugai prieš triukšmo mažinimą ir

2. jas būtų paprasta ir saugu vykdyti labai nepadidinant įgulos darbo krūvio kritinių skrydžio fazių metu.

CAT.OP.MPA.131. Triukšmo mažinimo procedūros. Sraigtasparniai

a) Vežėjas užtikrina, kad nustatant kilimo ir tūpimo procedūras būtų atsižvelgta į poreikį kuo labiau sumažinti sraigtasparnių keliamą triukšmą.

b) Procedūros turi būti tokios, kad:

1. jomis būtų užtikrinta pirmenybė saugai prieš triukšmo mažinimą ir

2. jas būtų paprasta ir saugu vykdyti labai nepadidinant įgulos darbo krūvio kritinių skrydžio fazių metu.

CAT.OP.MPA.135. Skrydžių maršrutai ir zonos. Bendroji informacija

a) Vežėjas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi tik tokiais maršrutais ar tokiose zonose:

1. kuriuose galima naudotis planuojamiems skrydžiams tinkama antžemine įranga ir paslaugomis, įskaitant meteorologines paslaugas;

2. kuriems numatyto naudoti orlaivio charakteristikos yra pakankamos, kad būtų galima laikytis mažiausiojo skrydžio aukščio reikalavimų;

3. kuriems orlaivio įranga atitinka planuojamo skrydžio minimumus ir

4. kurių žemėlapiai ir schemos turimi.

b) Vežėjas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi pagal įgaliotosios institucijos nustatytus maršrutų ar zonų apribojimus.

c) a punkto 1 papunktis netaikomas skrydžiams pagal VFR dieną, naudojant kitus nei sudėtingus varikliu varomus orlaivius skrydžiams išskrendant ir atskrendant į tą patį aerodromą ar skrydžių erdvės dalį.

CAT.OP.MPA.136. Skrydžių maršrutai ir zonos. Vieno variklio lėktuvai

Vežėjas užtikrina, kad skrydžiai vieno variklio lėktuvais būtų vykdomi tik maršrutais ar zonose, kuriose yra paviršių, ant kurių galimas saugus priverstinis tūpimas.

▼B

CAT.OP.MPA.137. Skrydžių maršrutai ir zonos. Sraigtasparniai

Vežėjas užtikrina, kad:

a) sraigtasparniams, kuriais vykdomos 3 klasės operacijos, būtų paviršių, ant kurių galimas saugus priverstinis tūpimas, išskyrus atvejus, kai sraigtasparnis turi patvirtinimą skraidyti pagal CAT.POL.H.420 dalį;

b) sraigtasparniams, kuriais vykdomos 3 klasės operacijos, vykdantiems „pakrantės tranzito“ skrydžius, skirtame skrydžių vykdymo vadove būtų procedūros, užtikrinančios, kad pakrantės koridoriaus plotis ir orlaivyje turima įranga atitiktų tuo metu vyraujančias sąlygas.

CAT.OP.MPA.140. Didžiausiasis nuotolis nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams, neturintiems ETOPS patvirtinimo

a) Negavęs kompetentingos institucijos patvirtinimo pagal V priedo (SPA dalies) F skyrių, standartinėmis sąlygomis ramiu oru vežėjas negali naudoti dviejų variklių lėktuvų maršrutams, kuriuose yra taškų, iki tinkamo aerodromo esančių didesniu kaip šiuo atstumu:

   1. jei tai A klasės lėktuvai, kurių:

      i) didžiausia patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) viršija 20 arba

      ii) didžiausia kilimo masė yra ne mažesnė kaip 45 360 kg,

      atstumu, kurį, neveikiant vienam varikliui (OEI), kreiseriniu greičiu, nustatytu pagal b punktą, galima nuskristi per 60 minučių;

   2. jei tai A klasės lėktuvai, kurių:

      i) MOPSC neviršija 19 ir

      ii) didžiausia kilimo masė yra mažesnė kaip 45 360 kg,

      atstumu, kurį kreiseriniu OEI greičiu, nustatytu pagal b punktą, galima nuskristi per 120 minučių, o turboreaktyviniais lėktuvais (įgaliotajai institucija leidus) – per 180 minučių;

   3. jei tai B arba C klasės lėktuvai:

      i) atstumu, kurį kreiseriniu OEI greičiu, nustatytu pagal b punktą, galima nuskristi per 120 minučių, arba

      ii) 300 jūrmylių atstumu, atsižvelgiant į tai, kuris atstumas yra mažesnis.

b) Vežėjas pagal tikrąjį oro greitį, kurį lėktuvas gali palaikyti neveikiant vienam varikliui, nustato greitį, reikalingą apskaičiuoti didžiausiam nuotoliui iki tinkamo aerodromo kiekvienam naudojamam dviejų variklių lėktuvų tipui ar variantui, kuris neviršytų didžiausiojo skrydžio greičio (V_{MO}).

c) Vežėjas į skrydžių vykdymo vadovą įtraukia šiuos duomenis, skirtus kiekvienam tipui ar variantui:

   1. nustatytą kreiserinį OEI greitį ir

   2. nustatytą didžiausiąjį atstumą iki tinkamo aerodromo.

d) Norėdamas gauti a punkto 2 papunktyje minimą patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad:

   1. orlaivio (variklio) deriniui suteiktas numatytam skrydžiui skirtas padidinto nuotolio skrydžių dviejų variklių lėktuvais (ETOPS) tipo konstrukcijos ir patikimumo patvirtinimas;

▼B

2. yra įvykdytas sąlygų rinkinys, užtikrinantis, kad lėktuvas ir jo varikliai prižiūrimi taip, kad atitiktų būtinus patikimumo kriterijus, ir

3. skrydžio įgula ir visi kiti skrydžių darbuotojai yra parengti ir tinkamai kvalifikuoti, kad galėtų vykdyti numatytą veiklą.

CAT.OP.MPA.145. Mažiausiųjų skrydžio aukščių nustatymas

a) Vežėjas visiems maršruto segmentams, kuriuose bus skraidoma, nustato:

1. mažiausius skrydžio aukščius, kurie nurodytų vietovės perskridimo aukštį, atsižvelgdamas į C skyriaus reikalavimus, ir

2. metodą, pagal kurį skrydžio įgula nustato tuos aukščius.

b) Mažiausiojo skrydžių aukščio nustatymo metodą patvirtina kompetentinga institucija.

c) Jeigu valstybės, per kurias skrendama, yra nustačiusios didesnius mažiausiuosius skrydžio aukščius, nei yra nustatęs vežėjas, taikomi didesnieji dydžiai.

CAT.OP.MPA.150. Degalų naudojimo tvarka

a) Vežėjas parengia degalų naudojimo tvarką, skirtą skrydžių planavimui ir planų koregavimui skrydžio metu, kad būtų užtikrinta, jog pakaks degalų kiekvienam planuojamam skrydžiui atlikti ir atsarginių degalų, jei prireiktų nukrypti nuo suplanuoto skrydžio. Degalų naudojimo tvarką ir bet kokius jos pakeitimus iš anksto patvirtina kompetentinga institucija.

b) Vežėjas užtikrina, kad planuojant skrydžius būtų vadovaujamasi bent:

1. skrydžių vykdymo vadove esančiomis procedūromis ir:

i) orlaivio gamintojo pateiktais duomenimis arba

ii) naujausiais konkretaus orlaivio duomenimis, kuriuos pateikia degalų sunaudojimo kontrolės sistema

ir

2. sąlygomis, kuriomis turės būti vykdomas skrydis, įskaitant:

i) orlaivio degalų sunaudojimo duomenis;

ii) numatomas mases;

iii) numatomas meteorologines sąlygas ir

iv) oro navigacijos paslaugų teikėjo (-ų) procedūras ir apribojimus.

c) Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas skrydžiui reikalingas degalų kiekis apimtų:

1. degalus riedėjimui;

2. degalus kelionei;

3. degalus atsargai, kuriuos sudaro:

i) degalai ypatingajam atvejui;

ii) degalai skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei būtinas atsarginis paskirties aerodromas;

iii) galutinės degalų atsargos ir

▼B

iv) papildomi degalai, jeigu jie būtini pagal skrydžio tipą,

ir

4. papildomus degalus, jei, orlaivio vado nuomone, jie yra būtini.

d) Vežėjas užtikrina, kad plano pakeitimo skrydžio metu procedūros, naudojamos apskaičiuoti galimam panaudoti degalų kiekiui, reikalingam, kai skrydis turi būti tęsiamas kitu maršrutu arba į kitą paskirties vietą, nei planuota iš pradžių, apimtų:

1. kelionės degalus likusiam skrydžiui ir

2. degalus atsargai, kuriuos sudaro:

i) degalai ypatingajam atvejui;

ii) degalai skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei būtinas atsarginis paskirties aerodromas;

iii) galutinės degalų atsargos ir

iv) papildomi degalai, jeigu jie būtini pagal skrydžio tipą,

ir

3. papildomus degalus, jei, orlaivio vado nuomone, jie yra būtini.

CAT.OP.MPA.151. Degalų naudojimo tvarka. Sušvelninimas

a) Nepaisant CAT.OP.MPA.150 dalies b–d punktų, vykdydamas skrydžius B klasės lėktuvais vežėjas užtikrina, kad į prieš skrydį apskaičiuojamą skrydžiui reikiamą degalų kiekį būtų įtraukti:

i) degalai riedėjimui, jei tai didesnis kiekis;

ii) degalai kelionei;

iii) degalai atsargai, kuriuos sudaro:

A) degalai ypatingajam atvejui – ne mažiau kaip 5 % suplanuoto kelionės degalų kiekio arba, skrydžio metu pakeitus skrydžio planą, – 5 % kelionei skirtų degalų kiekio likusiai skrydžio daliai ir

B) galutinės degalų atsargos, reikalingos skristi papildomas 45 minutes (stūmokliniams varikliams) arba 30 minučių (turbininiams varikliams);

iv) degalai skrydžiui į atsarginį paskirties aerodromą per paskirties aerodromą, jei į atsarginį paskirties aerodromą skristi būtina, ir

v) papildomi degalai, jei nurodyta orlaivio vado.

b) Nepaisant CAT.OP.MPA.150 dalies b–d punktų, jei tai sraigtasparniai, kurių MCTOM neviršija 3 175 kg, skraidantys dieną maršrutais, kurių laikomasi pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, arba vykdantys vietos skrydžius, degalų naudojimo tvarka turi užtikrinti, kad pabaigus skrydį ar skrydžių seką galutines degalų atsargas sudarytų kiekis, ne mažesnis negu būtinas:

1. 30 minučių skrydžiui įprastu kreiseriniu greičiu arba

2. 20 minučių skrydžiui įprastu kreiseriniu greičiu, jei skraidoma zonoje, kurioje yra ištisinės ir tinkamos atsarginės tūpimo vietos.

▼B

CAT.OP.MPA.155. Specialių kategorijų keleivių (SCP) vežimas

a) SCP priskiriami asmenys, kuriems skrydžio metu būtinos ypatingos sąlygos, pagalba ir (arba) įtaisai; be kitų, jiems priskiriami šie asmenys:

1. riboto judumo asmenys (PRMs), kuriais, nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 1107/2006, laikomi bet kurie asmenys, kurių judumas sumažėjęs dėl kokios nors fizinės jutimų ar motorikos nuolatinės ar laikinos negalios, protinės negalios ar pažeidimo arba dėl kurios nors kitos neįgalumo priežasties ar amžiaus;

2. kūdikiai ir nelydimi vaikai ir

3. deportuojami, neįleistini keleiviai ar areštuoti kaliniai.

b) SCP vežami tokiomis sąlygomis, kurios užtikrina orlaivio ir jo keleivių saugą pagal vežėjo nustatytą tvarką.

c) SCP negali būti paskirti ar užimti krėslų, pro kuriuos tiesiogiai patenkama į avarinius išėjimus arba kur jų buvimas:

1. trukdytų įgulos nariams vykdyti savo pareigas;

2. kliudytų prieiti prie avarinės įrangos arba

3. apsunkintų avarinį orlaivio evakavimą.

d) Orlaivio vadas iš anksto informuojamas apie orlaivių vežamus SCP.

CAT.OP.MPA.160. Bagažo ir krovinių laikymas

Vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad:

a) į keleivių saloną būtų leidžiama paimti tik tokį rankinį bagažą, kurį galima tinkamai ir saugiai laikyti, ir

b) visas orlaivyje esantis bagažas ir kroviniai, kurie pasislinkę iš laikymo vietos galėtų sužeisti, sugadinti ar užtverti praėjimus bei išėjimus, būtų laikomi taip, kad nejudėtų.

CAT.OP.MPA.165. Keleivių krėslai

Vežėjas nustato procedūras, skirtas užtikrinti, kad keleiviai būtų susodinami taip, kad avarinės evakuacijos atveju galėtų padėti vykdyti evakuaciją iš orlaivio ir jai netrukdytų.

CAT.OP.MPA.170. Keleivių instruktažas

Vežėjas užtikrina, kad keleiviams:

a) būtų suteiktas instruktažas ir demonstracijos saugos tema; jie suteikiami taip, kad avarijos atveju būtų lengva prisiminti procedūras, ir

b) būtų pateikiamos saugos instruktažo kortelės, kuriose piešiniais paaiškinama, kaip veikia avarinė įranga, ir nurodyti išėjimai, kuriais keleiviams gali prireikti pasinaudoti.

CAT.OP.MPA.175. Pasirengimas skrydžiui

a) Operatyvinis skrydžio planas sudaromas kiekvienam numatytam skrydžiui, atsižvelgiant į orlaivio charakteristikas, kitus naudojimo apribojimus ir aktualias numatomas sąlygas skrendamame maršrute ir atitinkamuose aerodromuose ar skrydžių erdvės dalyse.

▼B

b) Skrydis nepradedamas, kol orlaivio vadas neįsitikina, kad:

1. galima laikytis visų reikalavimų, numatytų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2 skirsnio a punkto 3 papunktyje dėl orlaivio tinkamumo skraidyti ir registracijos, prietaisų ir įrangos, masės ir svorio centro vietos, bagažo bei krovinių ir orlaivio naudojimo apribojimų;

2. orlaiviu nesinaudojama nesilaikant nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašo (CDL) nuostatų;

3. yra turimos skrydžiui vykdyti būtinos skrydžių vykdymo vadovo dalys;

4. orlaivyje yra dokumentai, papildoma informacija ir formos, reikalaujamos turėti pagal CAT.GEN.MPA.180 dalį;

5. turimi naujausi žemėlapiai, schemos ir susiję dokumentai ar lygiaverčiai jiems duomenys, skirti numatytam orlaivio naudojimui, įskaitant bet kokį nukreipimą, kurio galima pagrįstai tikėtis;

6. galima naudotis planuojamiems skrydžiams būtina antžemine įranga ir paslaugomis ir jos yra pakankamos;

7. planuojamo skrydžio metu galima laikytis skrydžių vykdymo vadovo nuostatų dėl degalų, tepalų, deguonies, mažiausiojo saugaus aukščio, aerodromo naudojimo minimumų ir atsarginių aerodromų buvimo, kai reikia, ir

8. galima laikytis bet kokių papildomų veiklos apribojimų.

c) Nepaisant a punkto, skrydžio planas nebūtinas skrydžiams pagal VFR, vykdomiems:

1. kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais, kylančiais ir tupiančiais tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, arba

2. sraigtasparniais, kurių MCTOM neviršija 3 175 kg, skraidančiais dieną maršrutais, kurių laikomasi pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, skrydžių vykdymo vadove nurodytoje vietinėje zonoje.

CAT.OP.MPA.180. Aerodromų parinkimas. Lėktuvai

a) Jei dėl meteorologinių ar skrydžio sąlygų būtų neįmanoma grįžti į išvykimo aerodromą, vežėjas parenka kitą tinkamą kilimo atsarginį aerodromą, kuris nuo išvykimo aerodromo yra pasiekiamas:

1. dviejų variklių lėktuvams:

i) per vieną skrydžio valandą pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu OEI greičiu pagal AFM, ramaus oro standartinėmis sąlygomis arba

ii) per pagal V priedo (SPA dalies) F skyrių patvirtintą ETOPS maršruto pakeitimo laiką, atsižvelgiant į visus MEL apribojimus, ne ilgesnį kaip 2 valandos skrydžio pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu OEI greičiu pagal AFM, standartinėmis ramaus oro sąlygomis;

2. per dvi skrydžio valandas pagal faktinę kilimo masę trijų ar keturių variklių lėktuvams apskaičiuotu kreiseriniu OEI greičiu pagal AFM, ramaus oro standartinėmis sąlygomis.

▼B

Jei AFM nenurodytas skrydžio kreiserinis OEI greitis, skaičiavimui turi būti vartojamas greitis, pasiektas su likusiu varikliu (-iais), veikiančiu (-iais) didžiausiąja pastovia galia.

b) Vežėjas kiekvienam skrydžio pagal prietaisus taisykles (IFR) skrydžiui parenka bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, nebent paskirties aerodromas yra izoliuotas arba:

1. planuojamo skrydžio trukmė nuo kilimo iki tūpimo arba, kai vykstant skrydžiui planas keičiamas pagal CAT.OP.MPA.150 dalies d punktą, likusio skrydžio iki paskirties vietos trukmė neviršija 6 valandų ir

2. be to, jame, remiantis atitinkamais meteorologiniais pranešimais ir (arba) prognozėmis, vieną valandą iki numatyto atvykimo laiko ir vieną valandą po jo apatinė debesų riba išliks mažiausiai 2 000 pėdų aukštyje arba prie skrydžio ratu aukščio pridėjus 500 pėdų aukštyje, taikant didesnę vertę, o matomumas ant žemės bus ne mažesnis kaip 5 km.

c) Vežėjas parenka du atsarginius paskirties aerodromus, kai:

1. pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes paskirties aerodrome 1 valandą iki numatyto atvykimo laiko ir 1 valandą po jo oro sąlygos bus prastesnės nei taikomi planavimo minimumai arba

2. nėra jokios meteorologinės informacijos.

d) Vežėjas skrydžio plane nurodo visus reikiamus atsarginius aerodromus.

CAT.OP.MPA.181. Aerodromų ir skrydžių erdvės dalių parinkimas. Sraigtasparniai

a) Skrydžiams meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) orlaivio vadas parenka atsarginį kilimo aerodromą 1 valandos skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu atstumu, jei dėl meteorologinių sąlygų taptų neįmanoma grįžti į išvykimo vietą.

b) IFR skrydžiams arba skrendant pagal VFR ir orientuojantis kitomis priemonėmis nei pagal antžeminius orientyrus, orlaivio vadas skrydžio plane nurodo bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, nebent:

1. paskirties vieta yra pakrantės aerodromas ir sraigtasparnis skrenda kranto link;

2. skrendant į bet kurią kitą paskirties vietą sausumoje, skrydžio trukmė ir vyraujančios meteorologinės sąlygos yra tokios, kad numatytu atvykimo metu numatyto tūpimo vietoje artėjimas tūpti ir tūpimas galimas matomumo meteorologinėmis sąlygomis (VMC) arba

3. numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir jokios atsarginės vietos nėra; tokiu atveju turi būti nustatytas negrįžties taškas (PNR).

c) Vežėjas parenka du atsarginius paskirties aerodromus, kai:

1. pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes paskirties aerodrome 1 valandą iki numatyto atvykimo laiko ir 1 valandą po jo oro sąlygos bus prastesnės nei taikomi planavimo minimumai arba

▼B

2. nėra jokios meteorologinės informacijos iš paskirties aerodromo.

d) Vežėjas gali parinkti atviroje jūroje esančius atsarginius paskirties aerodromus, kai taikomi šie kriterijai:

1. atviroje jūroje esantis atsarginis paskirties aerodromas naudojamas tik praskridus PNR. Iki PNR naudojamasi sausumoje esančiais atsarginiais aerodromais;

2. atsarginiame aerodrome turi būti galimas tūpimas OEI sąlygomis;

3. jei įmanoma, turi būti parūpintas tūpimo denis. Atskirų sraigtasparnių tūpimo denių ar kitų vietų matmenys, konfigūracijas ir atstumas iki kliūčių įvertinamas, kad būtų nustatytas jų funkcinis tinkamumas naudoti kaip atsarginį aerodromą kiekvienam siūlomam naudoti sraigtasparnių tipui;

4. oro sąlygų minimumai nustatomi atsižvelgiant į meteorologinės informacijos tikslumą ir patikimumą;

5. MEL turi būti specialios nuostatos, skirtos šio tipo skrydžiams, ir

6. atviroje jūroje esantis atsarginis aerodromas parenkamas tik tada, jei vežėjas parengė procedūrą skrydžių vykdymo vadove.

e) Vežėjas skrydžio plane nurodo visus reikiamus atsarginius aerodromus.

CAT.OP.MPA.185. IFR skrydžių planavimo minimumai. Lėktuvai

a) *Kilimo atsarginio aerodromo planavimo minimumai*

Vežėjas renkasi aerodromą kaip atsarginį kilimo aerodromą tik tada, kai pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes 1 valandą iki numatyto atvykimo į aerodromą laiko ir 1 valandą po jo oro sąlygos bus ne prastesnės nei taikomi tūpimo minimumai pagal CAT.OP.MPA.110 dalį. Jei galimas tik netikslusis artėjimas tūpti (NPA) ir (arba) skrydis ratu, atsižvelgiama į apatinę debesų ribą. Atsižvelgiama į visus apribojimus, susijusius su OEI skrydžiais.

b) *Paskirties aerodromo planavimo minimumai, išskyrus izoliuotus paskirties aerodromus*

Vežėjas parenka paskirties atsarginį aerodromą tik tada, kai:

1. pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes vieną valandą iki numatyto atvykimo į aerodromą laiko ir vieną valandą po jo oro sąlygos bus ne prastesnės nei šie taikomi planavimo minimumai:

i) RVR, matomumas (VIS) nustatytas pagal CAT.OP.MPA.110 dalį ir

ii) NPA ir skrydžio ratu procedūrai apatinė debesų riba yra ne žemiau MDH

arba

2. parinkti du atsarginiai paskirties aerodromai.

▼B

c) *Atsarginio paskirties aerodromo, izoliuoto aerodromo, degalų papildymo maršruto atsarginio aerodromo (degalų papildymo ERA), maršruto atsarginio (ERA) aerodromo planavimo minimumai*

Vežėjas renkasi aerodromą kaip vieną iš minėtų aerodromų tik tada, kai pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes vieną valandą iki numatyto atvykimo į aerodromą laiko ir vieną valandą po jo oro sąlygos bus ne prastesnės nei 1 lentelėje nurodyti planavimo minimumai.

1 lentelė

Planavimo minimumai

Atsarginis paskirties aerodromas, izoliuotas paskirties aerodromas, degalų papildymo ERA ir ERA aerodromas

Artėjimo tūpti tipas	Planavimo minimumai
CAT II ir III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Apatinė debesų riba turi būti ne žemiau MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Apatinė debesų riba turi būti ne žemiau MDH + 200 pėdų
Skrydis ratu	Skrydis ratu

CAT.OP.MPA.186. IFR skrydžių planavimo minimumai. Sraigtasparniai

a) *Kilimo atsarginio (-ių) aerodromo (-ų) planavimo minimumai*

Vežėjas renkasi aerodromą arba tūpimo vietą atsarginiu kilimo aerodromu tik tada, kai pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes vieną valandą iki numatyto atvykimo į atsarginį kilimo aerodromą laiko ir vieną valandą po jo oro sąlygos bus ne prastesnės nei taikomi tūpimo minimumai pagal CAT.OP.MPA.110 dalį. Jei galimi tik NPA skrydžiai, atsižvelgiama į apatinę debesų ribą. Atsižvelgiama į visus apribojimus, susijusius su OEI skrydžiais.

b) *Paskirties aerodromo ir atsarginio (-ių) paskirties aerodromo (-ų) planavimo minimumai*

Vežėjas renkasi paskirties aerodromą ir (arba) atsarginį (-ius) paskirties aerodromą (-us) tik tada, kai pagal atitinkamus meteorologinius pranešimus ir (arba) prognozes vieną valandą iki numatyto atvykimo į aerodromą ar skrydžių erdvės dalį laiko ir vieną valandą po jo oro sąlygos bus ne prastesnės nei šie taikomi planavimo minimumai:

1. išskyrus CAT.OP.MPA.181 dalies d punkto nuostatas, paskirties aerodromo planavimo minimumai yra šie:

i) RVR/VIS, nustatytas pagal CAT.OP.MPA.110 dalį, ir

ii) NPA skrydžiams apatinė debesų riba turi būti ne žemiau MDH;

▼B

2. atsarginio (-ių) paskirties aerodromo (-ų) planavimo minimumai nurodyti 1 lentelėje.

1 lentelė

Atsarginio paskirties aerodromo planavimo minimumai

Artėjimo tūpti tipas	Planavimo minimumai
CAT II ir III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 pėdų / 400 m matomumas
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Apatinė debesų riba turi būti ne žemiau MDH + 200 pėdų

CAT.OP.MPA.190. ATS skrydžio plano pateikimas

a) Jei ATS skrydžio planas nepateikiamas, nes to nereikalaujama aviacijos taisyklėse, pateikiama pakankamai informacijos, kad prireikus galėtų pradėti veikti avarijos informacijos tarnybos.

b) Skrendant iš vietos, kurioje neįmanoma pateikti ATS skrydžio plano, jį orlaivio vadas arba vežėjas perduoda iškart, kai tik įmanoma, po pakilimo.

CAT.OP.MPA.195. Degalų papildymas arba išleidimas keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo

a) Orlaivio „Avgas“ (aviacinio benzino) ar plataus diapazono degalų arba šių degalų tipų mišinio atsargos nėra papildomos arba išleidžiamos, kai keleiviai lipa į orlaivį, yra jame ar išlipa iš jo.

b) Naudojant visų kitų tipų degalus imamasi būtinų atsargumo priemonių, o orlaivyje turi būti pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, pasirengusių pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis turimomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

CAT.OP.MPA.200. Plataus diapazono degalų papildymas arba išleidimas

Plataus diapazono degalų papildymas arba išleidimas vykdomas tik vežėjui parengus atitinkamas procedūras, atsižvelgiant į didelę plataus diapazono degalų naudojimo riziką.

CAT.OP.MPA.205. Stūmimas atgal ir vilkimas. Lėktuvai

Vežėjo nustatytos stūmimo atgal ir vilkimo procedūros atliekamos laikantis nustatytų aviacijos standartų ir tvarkos.

CAT.OP.MPA.210. Įgulos nariai darbo vietose

a) *Skrydžio įgulos nariai*

1. Kilimo ir tūpimo metu visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi būti savo darbo vietose.

2. Visomis kitomis skrydžio fazėmis skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi likti savo darbo vietose, nebent jiems pasišalinti yra būtina dėl su skrydžiu susijusių pareigų arba dėl fiziologinių poreikių, tačiau tokiais atvejais prie orlaivio vairų turi likti bent vienas tinkamą kvalifikaciją turintis pilotas.

▼B

3. Visomis skrydžio fazėmis visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi išlikti budrūs. Jei budrumas sumažėja, naudojamos atitinkamos priemonės. Pajutus netikėtą nuovargį, jei leidžia darbo krūvis, gali būti taikoma kontroliuojamo poilsio procedūra, kurią organizuoja orlaivio vadas. Poilsis šiuo būdu niekuomet nėra laikomas poilsio laiko dalimi apskaičiuojant skrydžio laiko apribojimus, taip pat juo negalima pagrįsti darbo laiko pailginimo.

b) *Keleivių salono įgulos nariai*

Keleivių salono įgulos nariai kritinėmis skrydžio fazėmis sėdi jiems skirtose darbo vietose ir neatlieka jokių pareigų, išskyrus būtinas saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti.

CAT.OP.MPA.215. Naudojimasis ausinėmis. Lėktuvai

a) Visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi būti su ausinėmis su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu jam įrenginiu. Ausinės naudojamos kaip pagrindinis balso ryšio su ATS įrenginys:

1. ant žemės:

i) kai balso ryšiu gauna ATC leidimą išskristi ir

ii) veikiant varikliams;

2. skrydžio metu:

i) žemiau pereinamojo aukščio arba

ii) 10 000 pėdų aukštyje, taikant didesnę vertę,

ir

3. kai orlaivio vadas mano esant būtina.

b) a punkte nurodytomis sąlygomis gervinis mikrofonas arba jam lygiavertis įrenginys turi būti tokioje padėtyje, kad būtų galimas abipusis radijo ryšys.

CAT.OP.MPA.216. Naudojimasis ausinėmis. Sraigtasparniai

Visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi būti su ausinėmis su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu jam įrenginiu ir naudotis juo kaip pagrindiniu ryšio su ATS įrenginiu.

CAT.OP.MPA.220. Avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės

Vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš orlaiviui riedant, kylant ir tupiant būtų įjungtos automatiškai suveikiančios avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės, jei tai daryti yra saugu ir įmanoma.

CAT.OP.MPA.225. Kėslai, saugos diržai ir suvaržymo sistemos

a) *Įgulos nariai*

1. Kilimo ir tūpimo metu, taip pat kai, orlaivio vado nuomone, tai būtina saugos sumetimais, visi įgulos nariai turi būti tinkamai prisisegę visais esamais saugos diržais ir suvaržymo sistemomis.

2. Visomis kitomis skrydžių fazėmis skrydžio įgulos kabinoje esantys skrydžio įgulos nariai, būdami savo darbo vietose, turi būti prisisegę saugos diržus.

▼B

b) *Keleiviai*

1. Prieš kylant ir tupiant, taip pat riedant ir tuomet, kai būtina saugos sumetimais, orlaivio vadas užtikrina, kad visi orlaivio keleiviai sėdėtų krėsluose arba vietose su tinkamai prisegtais saugos diržais arba suvaržymo sistemomis.

2. Vežėjas sudaro sąlygas, kad orlaivio keleiviai keliese sėdėtų tik tam tikruose krėsluose. Orlaivio vadas užtikrina, kad viename krėsle sėdėtų ne daugiau kaip vienas suaugęs ir vienas kūdikis, kuris yra tinkamai pritvirtintas papildomu juosiamuoju diržu ar kitu suvaržymo įtaisu.

CAT.OP.MPA.230. Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga

a) Vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš riedėjimą, kilimą ir tūpimą visi išėjimai ir gelbėjimosi takai būtų laisvi.

b) Orlaivio vadas užtikrina, kad prieš orlaiviui riedant, kylant ir tupiant, taip pat kai tai būtina saugos sumetimais, visa įranga ir bagažas būtų tinkamai pritvirtinti.

CAT.OP.MPA.235. Gelbėjimosi liemenės. Sraigtasparniai

Vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad, virš vandens naudojant sraigtasparnį 3 klasės operacijoms, kai sprendžiama, ar visi keleiviai turi vilkėti gelbėjimosi liemenes, būtų atsižvelgta į skrydžio trukmę ir sąlygas, su kuriomis bus susiduriama.

CAT.OP.MPA.240. Rūkymas orlaivyje

Orlaivio vadas neleidžia orlaivyje rūkyti:

a) kai tai būtina dėl saugos;

b) papildant ir išleidžiant orlaivio degalus;

c) kai orlaivis stovi ant žemės, nebent vežėjas nustatė procedūras, kaip sumažinti riziką atliekant antžemines procedūras;

d) ne rūkymui skirtose vietose, tarpuose tarp eilių ir tualetuose;

e) krovinių skyriuje ir (arba) kitose krovinių vežimo vietose, kai krovinys nėra sudėtas į ugniai atsparias talpyklas ar uždengtas ugniai atspariu audeklu, ir

f) tose salono vietose, į kurias yra tiekiamas deguonis.

CAT.OP.MPA.245. Meteorologinės sąlygos. Visi orlaiviai

a) Vykdant skrydį pagal IFR, orlaivio vadas:

1. pradeda kilimą arba

2. skrydžio metu pakeitus planą – tęsia skrydį už taško, nuo kurio galioja pakeistas ATS skrydžio planas,

tik tada, kai turima informacijos, rodančios, kad paskirties ir (arba) būtiname (-uose) atsarginiame (-iuose) aerodrome (-uose) atvykimo metu tikėtinos oro sąlygos bus ne prastesnės nei numatyta pagal planavimo minimumus.

b) Vykdant skrydį pagal IFR, orlaivio vadas tęsia skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik tada, kai paskutinė gauta informacija rodo, kad paskirties aerodrome ar bent viename iš atsarginių paskirties aerodromų numatytu atvykimo laiku oro sąlygos bus ne prastesnės nei pagal aerodromo naudojimo minimumus.

▼B

c) Vykdant skrydį pagal VFR, orlaivio vadas pradeda kilimą tik tada, kai meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad meteorologinės sąlygos maršrute ar toje maršruto dalyje, kur skrendama pagal VFR, atitinkamu laiku bus ne prastesnės nei nustatyta pagal VFR.

CAT.OP.MPA.246. Meteorologinės sąlygos. Lėktuvai

Papildant CAT.OP.MPA.245 dalį, vykdydamas IFR skrydžius lėktuvu, lėktuvo vadas tęsia skrydį už:

a) apsisprendimo taško pagal sumažinto degalų ypatingajam atvejui (RCF) kiekio procedūrą arba

b) iš anksto nustatyto taško, kai taikoma iš anksto nustatyto taško (PDP) procedūra,

tik tada, kai turima informacijos, rodančios, kad paskirties ir (arba) būtiname (-uose) atsarginiame (-iuose) aerodrome (-uose) tikėtinos oro sąlygos yra ne prastesnės, nei numatyta pagal aerodromo naudojimo minimumus.

CAT.OP.MPA.247. Meteorologinės sąlygos. Sraigtasparniai

Papildant CAT.OP.MPA.245 dalį:

a) Vykdydamas sraigtasparnio skrydį virš vandens nematant sausumos, orlaivio vadas pradeda kilimą tik tada, kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad apatinė debesų riba dieną bus virš 600 pėdų arba naktį virš 1 200 pėdų.

b) Nepaisant a punkto, kai skraidoma tarp sraigtasparnių tūpimo denių, esančių G klasės oro erdvėje, kurioje sektorius virš vandens yra mažesnis kaip 10 jūrmylių, skrydžiai pagal VFR, kai ribos ne prastesnės kaip šios:

1 lentelė

Skrydžių tarp sraigtasparnių tūpimo denių, esančių G klasės oro erdvėje, minimumai

	Dieną		Naktį	
	Aukštis (*)	Matomumas	Aukštis (*)	Matomumas
Vienintelis pilotas	9 144,00 cm	3 km	500 pėdų	5 km
Du pilotai	9 144,00 cm	2 km (**)	500 pėdų	5 km (***)

(*) Debesų padas turi būti toks, kad būtų galima skristi nustatytame aukštyje, nesiekiant debesų.

(**) Sraigtasparniais galima skraidyti iki 800 m skrydžio matomumo sąlygomis, jei paskirties vietos arba tarpinė konstrukcija yra nuolat matoma.

(***) Sraigtasparniais galima skraidyti iki 1 500 m skrydžio matomumo sąlygomis, jei paskirties vietos arba tarpinė konstrukcija yra nuolat matoma.

c) Sraigtasparnių skrydis iki sraigtasparnių tūpimo denio arba iškiliojo FATO vykdomas tik tada, kai pranešamas vidutinis vėjo greitis ties sraigtasparnių tūpimo deniu arba iškiliuoju FATO yra mažesnis kaip 60 mazgų.

CAT.OP.MPA.250. Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

a) Vežėjas nustato procedūras, vykdytinas, kai būtina atlikti antžemines ledo pašalinimo bei priešledžio procedūras ir susijusius orlaivio patikrinimus, kurie būtini saugiam orlaivio naudojimui.

▼B

b) Orlaivio vadas pradeda kilimą tik tada, kai nuo orlaivio pašalinamos visos apnašos, kurios gali turėti neigiamą poveikį skrydžiui arba orlaivio valdymui, išskyrus a punkte leidžiamus atvejus ir pagal AFM.

CAT.OP.MPA.255. Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

a) Vežėjas nustato procedūras skrydžiams esamomis arba numatomomis apledėjimo sąlygomis.

b) Orlaivio vadas pradeda skrydį ir sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur numatomos arba yra apledėjimo sąlygos, tik tada, kai orlaivis yra sertifikuotas ir turi skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalingą įrangą.

c) Jei apledėjimas viršija apledėjimo intensyvumą, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, susiduria su apledėjimu, orlaivio vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, pakeisdamas lygį ir (arba) maršrutą, jei reikia, pranešdamas apie avarinę situaciją ATC.

CAT.OP.MPA.260. Aprūpinimas degalais ir tepalais

Orlaivio vadas pradeda skrydį arba jį tęsia, kai planas pakeičiamas skrydžio metu, tik tada, kai įsitikina, kad orlaivis yra aprūpintas bent suplanuotu tinkamų degalų ir tepalų kiekiu, kad būtų galima saugiai atlikti skrydį, atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas.

CAT.OP.MPA.265. Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, orlaivio vadas įsitikina, kad:

a) pagal jo turimą informaciją oras aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė nesutrukdys saugiai pakilti ir išvykti ir

b) bus laikomasi nustatytų aerodromo naudojimo minimumų.

CAT.OP.MPA.270. Mažiausieji skrydžio aukščiai

Orlaivio vadas arba pilotas, kuriam buvo pavesta vadovauti skrydžiui, negali skristi žemiau nustatytų mažiausiųjų aukščių, išskyrus atvejus, kai:

a) tai būtina kylant arba tupiant arba

b) žemėjama pagal kompetentingos institucijos patvirtintas procedūras.

CAT.OP.MPA.275. Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu

Vežėjas užtikrina, kad vežant keleivius ar krovinį nebūtų imituojami šie dalykai:

a) neįprastos ar avarinės situacijos, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras, arba

b) dirbtinėmis priemonėmis IMC skrydis.

CAT.OP.MPA.280. Degalų apskaita skrydžio metu. Lėktuvai

Vežėjas nustato procedūrą, užtikrinančią, kad skrydžio metu būtų tikrinami degalai ir atliekama jų apskaita pagal šiuos kriterijus:

▼B

a) *Degalų tikrinimas skrydžio metu*

1. Lėktuvo vadas užtikrina, kad skrydžio metu reguliariai būtų tikrinami degalai. Tinkamas naudoti likęs degalų kiekis užrašomas ir įvertinamas, kad būtų:

i) palygintas tikrasis ir planuojamas suvartojimas;

ii) patikrinta, ar tinkamo naudoti likusio degalų kiekio pakanka skrydžiui užbaigti pagal b punktą, ir

iii) nustatytas numatomas tinkamų naudoti degalų kiekis atvykus į paskirties aerodromą.

2. Reikiami degalų duomenys užrašomi.

b) *Degalų apskaita skrydžio metu*

1. Skrydis turi būti vykdomas taip, kad numatomas tinkamų naudoti degalų kiekis atvykus į paskirties aerodromą būtų ne mažesnis nei:

i) reikiamas skrydžiui į atsarginį aerodromą, pridėjus galutines degalų atsargas, arba

ii) galutinės degalų atsargos, jei atsarginis aerodromas nereikalingas.

2. Jei patikrinus degalus skrydžio metu paaiškėja, kad numatomas tinkamų naudoti degalų kiekis atvykus į paskirties aerodromą yra mažesnis nei:

i) reikiamas skrydžiui į atsarginį aerodromą, pridėjus galutines degalų atsargas, lėktuvo vadas atsižvelgia į eismo ir skrydžių sąlygas, vyraujančias paskirties aerodrome, atsarginiame paskirties aerodrome ir bet kuriame kitame tinkamame aerodrome, kad nuspręstų, ar tęsti skrydį į paskirties aerodromą, ar pakeisti kursą ir saugiai tūpti liekant ne mažiau kaip galutinėms degalų atsargoms, arba

ii) galutinės degalų atsargos, jei atsarginis aerodromas nereikalingas, lėktuvo vadas imasi reikiamų veiksmų ir tęsia skrydį į tinkamą aerodromą, kad saugiai nutūptų liekant ne mažiau kaip galutinėms degalų atsargoms.

3. Lėktuvo vadas paskelbia avarinę padėtį, jei lėktuve apskaičiuotas degalų kiekis nutūpus artimiausiame tinkamame aerodrome, kuriame galima saugiai nutūpti, yra mažesnis nei galutinės degalų atsargos.

4. Papildomos sąlygos specialioms procedūroms

i) Kai skrydis vykdomas pagal RCF procedūrą, kad galėtų tęsti skrydį į 1-ąjį paskirties aerodromą, lėktuvo vadas užtikrina, kad tinkamų naudoti degalų kiekis apsisprendimo taške būtų ne mažesnis nei šių kiekių suma:

A) degalų kelionei nuo apsisprendimo taško iki 1-ojo paskirties aerodromo;

B) degalų ypatingajam atvejui, kurių kiekis lygus 5 % degalų kelionei nuo apsisprendimo taško iki 1-ojo paskirties aerodromo;

C) degalų skrydžiui į 1 paskirties atsarginį aerodromą, jei 1 paskirties atsarginis aerodromas būtinas, ir

D) galutinių degalų atsargų.

▼B

ii) Kai skrydis vykdomas pagal PDP procedūrą, kad galėtų tęsti skrydį į paskirties aerodromą, lėktuvo vadas užtikrina, kad tinkamų naudoti degalų kiekis PDP būtų ne mažesnis kaip šių kiekių suma:

A) degalų kelionei nuo PDP iki paskirties aerodromo;

B) degalų ypatingajam atvejui iš PDP taško iki paskirties aerodromo ir

C) papildomų degalų.

CAT.OP.MPA.281. Degalų apskaita skrydžio metu. Sraigtasparniai

a) Vežėjas nustato procedūrą, užtikrinančią, kad skrydžio metu būtų tikrinami degalai ir atliekama jų apskaita.

b) Sraigtasparnio vadas užtikrina, kad skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų kiekis būtų ne mažesnis kaip degalų kiekis, būtinas nuskristi iki aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, kurioje galima saugiai nutūpti, ir dar liktų galutinės degalų atsargos.

c) Sraigtasparnio vadas paskelbia avarinę padėtį, jei orlaivyje esantis faktinis degalų kiekis yra mažesnis nei galutinės degalų atsargos.

CAT.OP.MPA.285. Papildomo deguonies naudojimas

Orlaivio vadas užtikrina, kad skrydžio įgulos nariai, einantys pareigas, kurios būtinos saugiam orlaivio skrydžiui, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai orlaivis ilgiau kaip 30 minučių skrenda didesniame kaip 10 000 pėdų aukštyje, ir visada, kai orlaivis skrenda didesniame kaip 13 000 pėdų aukštyje.

CAT.OP.MPA.290. Žemės artumo nustatymas

Kai skrydžio įgulos narys arba žemės artumo įspėjimo sistema nustato neleistiną priartėjimą prie žemės, orlaivį valdantis pilotas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.

CAT.OP.MPA.295. Susidūrimų ore vengimo sistemos (ACAS) naudojimas

Vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kai ACAS įdiegta ir tinkama naudoti. Kai naudojama ACAS II sistema, tokios procedūros ir mokymai turi atitikti Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1332/2011 ([1]).

CAT.OP.MPA.300. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti, orlaivio vadas įsitikina, kad pagal jo turimą informaciją oro sąlygos aerodrome ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė nesutrukdys saugiai, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją, artėti tūpti, nutūpti ar nutraukti tūpimą.

CAT.OP.MPA.305. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

a) Orlaivio vadas arba pilotas, kuriam buvo pavesta vadovauti skrydžiui, gali pradėti artėjimą tūpti pagal prietaisus, neatsižvelgdamas į praneštą RVR/VIS.

([1]) OL L 336, 2011 12 20, p. 20.

▼B

b) Artėjimas tūpti nutraukiamas, jei praneštas RVR/VIS yra mažesnis nei taikomi minimumai:

1. žemesniame nei 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba

2. priartėjimo tūpti baigmėje, jei DA/H arba MDA/H yra aukščiau kaip 1 000 pėdų virš aerodromo.

c) Kai nėra RVR, RVR vertes galima apskaičiuoti konvertuojant praneštą matomumą.

d) Jei praskridus 1 000 pėdų aukštį virš aerodromo praneštas RVR/VIS yra žemiau taikomų minimumų, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

e) Artėjimą tūpti galima tęsti žemiau DA/H ar MDA/H ir tūpimą galima baigti, jei pagal artėjimo tūpti tipą ir numatytą kilimo ir tūpimo taką būtinas vizualusis orientyras yra pamatomas DA/H ar MDA/H aukštyje ir išlaikomas.

f) Tūpimo zonos RVR visada yra kontrolinis. Jeigu yra praneštas ir tinkamas, vidurinio taško ir tolimojo tūpimo tako galo RVR taip pat yra kontrolinis. Mažiausiasis RVR viduriniam taškui yra 125 m arba, jei jis mažesnis – privalomas tūpimo zonos RVR, ir 75 m – tolimajam tūpimo tako galui. Orlaiviams, kuriuose įrengta riedėjimo orientavimo ar valdymo sistema, mažiausiasis RVR viduriniame taške yra 75 m.

CAT.OP.MPA.310. Veiklos procedūros. Slenksčio perskridimo aukštis. Lėktuvai

Vežėjas nustato veiklos procedūras, kuriomis užtikrinama, kad lėktuvas, kuriuo atliekami tikslieji artėjimai tūpti, perskristų kilimo ir tūpimo tako slenkstį saugiame aukštyje, kai lėktuvas yra tūpimo konfigūracijos ir erdvinėje padėtyje.

CAT.OP.MPA.315. Skrydžio valandų atskaitomybė. Sraigtasparniai

Vežėjas pateikia kompetentingai institucijai kiekvieno sraigtasparnio, naudoto per paskutinius kalendorinius metus, skrydžio valandų skaičių.

CAT.OP.MPA.320. Orlaivių kategorijos

a) Orlaivių kategorijos nustatomos pagal oro greitį ties slenksčiu (V_{AT}), kuris lygus smukos greičiui (V_{SO}), padaugintam iš 1,3, arba vieno g (sunkio jėgos) smukos greičiui (V_{S1g}), padaugintam iš 1,23, kai tūpimo konfigūracija yra didžiausiosios sertifikuotos tūpimo masės. Jei turimos abi V_{SO} ir V_{S1g} vertės, naudojamas didesnė gauta V_{AT} vertė.

b) Taikomos orlaivių kategorijos, nurodytos toliau esančioje lentelėje.

1 lentelė

Orlaivių kategorijos pagal V_{AT} vertes

Orlaivių kategorija	V_{AT}
A	Mažiau kaip 91 mazgas
B	Nuo 91 iki 120 mazgų
C	Nuo 121 iki 140 mazgų
D	Nuo 141 iki 165 mazgų
E	Nuo 166 iki 210 mazgų

▼B

c) Tūpimo konfigūracija, į kurią turi būti atsižvelgta, nurodoma skrydžių vykdymo vadove.

d) Vežėjas gali taikyti mažesnę tūpimo masę nustatydamas V_{AT}, ją patvirtina kompetentinga institucija. Tokia mažesnė tūpimo masė turi būti nuolatinė vertė, nepriklausanti nuo kintančių kasdienių skrydžių sąlygų.

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI

1 SKIRSNIS

Lėktuvai

1 SKYRIUS

Bendrieji reikalavimai

CAT.POL.A.100. Naudojimo galimybių klasės

a) Lėktuvas turi būti naudojamas laikantis taikomų naudojimo galimybių klasės reikalavimų.

b) Kai visiško taikomų šio skyriaus reikalavimų laikymosi negalima įrodyti dėl savitų konstrukcijos charakteristikų, vežėjas taiko patvirtintus naudojimo standartus, užtikrinančius atitinkamame skyriuje numatytą saugos lygį.

CAT.POL.A.105. Bendrosios nuostatos

a) Lėktuvo masė:

1. kilimo pradžioje arba

2. skrydžio metu pakeitus skrydžio planą – nuo taško, kuriame pradedamas taikyti pakeistas skrydžio planas,

turi būti ne didesnė nei ta, kuriai esant laikomasi atitinkamo skyriaus reikalavimų vykdomam skrydžiui. Gali būti paliekama atsarga numatytam masės sumažėjimui vykstant skrydžiui ir išpilant degalus.

b) Nustatant atitinkamo skyriaus reikalavimų laikymąsi, taikomi AFM pateikti patvirtinti naudojimo duomenys, jei reikia papildyti kitais atitinkamame skyriuje nurodytais duomenimis. Vežėjas kitus duomenis nurodo skrydžių vykdymo vadove. Taikant atitinkamame skyriuje nurodytus koeficientus galima atsižvelgti į bet kuriuos veiklos veiksnius, jau įtrauktus į AFM naudojimo duomenis, kad būtų išvengta dvigubo koeficientų taikymo.

c) Turi būti tinkamai atsižvelgta į lėktuvo konfigūraciją, aplinkos sąlygas ir sistemų veikimą, nes tai gali pakenkti naudojimo galimybėms.

d) Vertinant naudojimo galimybes, drėgnas kilimo ir tūpimo takas, išskyrus žole padengtą kilimo ir tūpimo taką, gali būti laikomas sausu.

e) Vertindamas taikomų skyrių kilimo reikalavimus, vežėjas atsižvelgia į braižymo tikslumą.

▼B

2 SKYRIUS

A klasė

CAT.POL.A.200. Bendrosios nuostatos

a) AFM pateikti patvirtinti naudojimo duomenys, jei reikia, gali būti papildyti kitais duomenimis, jei AFM pateiktų patvirtintų naudojimo duomenų nepakanka tokiems dalykams:

1. pagrįstai tikėtinoms nepalankioms naudojimo sąlygoms, pvz.,

   kilimui ir tūpimui ant nešvarių kilimo ir tūpimo takų, įvertinti ir

2. atsižvelgti į variklio gedimą visomis skrydžio fazėmis.

b) Šlapiems ir nešvariems kilimo ir tūpimo takams taikomi naudojimo duomenys, nustatyti pagal taikomus didelių lėktuvų sertifikavimo standartus arba jiems lygiaverčius dokumentus.

c) a ir b punktuose nurodyti patvirtinimai nurodomi skrydžių vykdymo specifikacijose.

CAT.POL.A.205. Kilimas

a) Kilimo masė neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal išvykimo aerodromo barometrinį aukštį ir aplinkos temperatūrą.

b) Nustatant didžiausiąją leidžiamą kilimo masę laikomasi šių reikalavimų:

1. nutrauktojo kilimo nuotolis neviršija turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio (ASDA);

2. kilimo nuotolis neviršija turimojo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės turimojo riedos ilgio (TORA);

3. riedos ilgis neviršija TORA;

4. viena V_1 vertė taikoma nutrauktajam ir tęsiamam kilimui ir

5. ant šlapio ar nešvaraus kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neviršija masės, leidžiamos kylant sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.

c) Laikantis b punkto, atsižvelgiama į šiuos dalykus:

1. aerodromo barometrinį aukštį;

2. aerodromo aplinkos temperatūrą;

3. kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklę ir paviršiaus tipą;

4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį kilimo kryptimi;

5. ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės ir

6. kilimo ir tūpimo tako ilgio sumažėjimą, jei toks yra, dėl lėktuvo išlyginimo prieš kylant.

▼B

CAT.POL.A.210. Kliūčių perskridimas kylant

a) Grynoji kilimo trajektorija nustatoma taip, kad lėktuvas perskristų visas kliūtis ne mažesniu kaip 35 pėdų vertikaliuoju atstumu ar ne mažesniu kaip 90 m, pridėjus 0,125 × D, horizontaliuoju atstumu (čia D yra horizontalusis nuotolis, kurį lėktuvas įveikė nuo turimojo kilimo nuotolio (TODA) pabaigos ar kilimo nuotolio pabaigos, jei posūkis yra numatytas iki TODA pabaigos). Lėktuvams, kurių sparnų mojis mažesnis kaip 60 m, gali būti taikomas pusės lėktuvo sparnų mojo horizontalusis kliūčių perskridimo ilgis, pridėjus 60 m ir pridėjus 0,125 × D.

b) Laikantis a punkto:

1. Atsižvelgiama į šiuos dalykus:

i) lėktuvo masę pradedant kilimo riedą;

ii) aerodromo barometrinį aukštį;

iii) aerodromo aplinkos temperatūrą ir

iv) ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės.

2. Skrydžio linijos pakeitimai neleidžiami iki taško, kuriame grynoji kilimo trajektorija pasiekė aukštį, prilygstantį pusei sparno mojo, bet ne mažesnį kaip 50 pėdų virš TORA pabaigos aukščio. Po to iki 400 pėdų aukščio lėktuvas yra laikomas pasvirusiu ne daugiau kaip 15°. Virš 400 pėdų aukščio posvyrio kampai gali būti numatyti didesni kaip 15°, bet ne didesni kaip 25°.

3. Visos grynosios kilimo trajektorijos dalys, kuriose lėktuvas pasviręs daugiau kaip 15°, turi aplenkti kliūtis horizontaliaisiais atstumais, nurodytais a punkte, b punkto 6 ir 7 papunkčiuose, ne mažesniu kaip 50 pėdų vertikaliuoju atstumu.

4. Procedūros taikant didesnius posvyrio kampus, neviršijančius 20° nuo 200 pėdų iki 400 pėdų arba neviršijančius 30° aukščiau 400 pėdų, vykdomos pagal CAT.POL.A.240 dalį.

5. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į posvyrio kampo poveikį skrydžio greičiams ir skrydžio trajektorijai, taip pat nuotolio padidėjimams, susidarantiems dėl padidėjusių skrydžio greičių.

6. Tais atvejais, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos nereikia keisti kurso daugiau kaip 15°, vežėjui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, šoninis nuotolis iki kurių yra didesnis kaip:

i) 300 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje, arba

ii) 600 m – vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.

7. Tais atvejais, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos kursą reikia keisti daugiau kaip 15°, vežėjui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, šoninis nuotolis iki kurių yra didesnis kaip:

i) 600 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje, arba

ii) 900 m – vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.

▼B

c) Vežėjas nustato procedūras nenumatytiems atvejams, kad būtų laikomasi a ir b punktų reikalavimų ir nustatytas saugus maršrutas, išvengiant kliūčių, kad lėktuvas galėtų laikytis CAT.POL.A.215 dalies maršruto reikalavimų ar tūpti išvykimo arba kilimo atsarginiame aerodrome.

CAT.POL.A.215. Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui (OEI)

a) AFM pateikti maršruto grynosios skrydžio trajektorijos OEI duomenys, atitinkantys numatomas meteorologines skrydžio sąlygas, visuose maršruto taškuose atitiktų b arba c punktus. Grynoji skrydžio trajektorija turi būti teigiamo gradiento 1 500 pėdų aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti po variklio gedimo. Kai dėl meteorologinių sąlygų reikia, kad veiktų priešledžio sistemos, atsižvelgiama į jų naudojimo poveikį grynajai skrydžio trajektorijai.

b) Grynosios skrydžio trajektorijos gradientas turi būti teigiamas mažiausiai 1 000 pėdų virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių.

c) Grynoji skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad lėktuvas galėtų tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal CAT.POL.A.225 arba CAT.POL.A.230 dalis. Grynoji skrydžio trajektorija turi eiti mažiausiai 2 000 pėdų vertikaliai virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių, laikantis šių reikalavimų:

1. darant prielaidą, kad variklis suges kritiškiausiame maršruto taške;

2. atsižvelgiama į vėjo poveikį skrydžio trajektorijai;

3. degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, jei naudojama saugi procedūra, ir

4. aerodromas, kuriame lėktuvas numato tūpti po variklio gedimo, atitinka šiuos kriterijus:

i) numatoma tūpimo masė atitinka reikalaujamas skrydžio charakteristikas ir

ii) meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės ir skrydžių lauko sąlygų pranešimai rodo, kad numatytu tūpimo laiku tūpimą galima atlikti saugiai.

d) Jei navigacinis tikslumas nesiekia bent 5 būtinosios navigacijos charakteristikos (RNP5) lygio, vežėjas padidina b ir c punktuose nurodytas pločio ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių).

CAT.POL.A.220. Skrydis maršrutu. Trijų ar daugiau variklių lėktuvai su dviem neveikiančiais varikliais

a) Kai skrendama visų variklių ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru, iš visų numatyto maršruto taškų trijų ar daugiau variklių lėktuvas nebūtų nutolęs daugiau kaip 90 minučių skrydžio nuo aerodromo, kuriame laikomasi naudojimo reikalavimų, keliamų numatomai tūpimo masei, išskyrus atvejus, kai lėktuvas atitinka b–f punktų reikalavimus.

▼B

b) Maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenys, kai neveikia du varikliai, turi būti tinkami, kad lėktuvas tęstų skrydį numatytomis meteorologinėms sąlygomis nuo taško, kuriame du varikliai laikomi sugedusiais vienu metu, iki aerodromo, kuriame įmanoma nutūpti ir galutinai sustoti, taikant tūpimo procedūrą neveikiant dviem varikliams. Grynoji skrydžio trajektorija turi eiti mažiausiai 2 000 pėdų vertikaliai virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių. Tokiame aukštyje ir tokiomis meteorologinėmis sąlygomis, kai reikia, kad veiktų priešledžio sistemos, atsižvelgiama į jų naudojimo poveikį grynajai skrydžio trajektorijai. Jei navigacinis tikslumas nesiekia bent RNP5 lygio, vežėjas padidina pločio ribą iki 18,5 km (10 jūrmylių).

c) Laikoma, kad du varikliai gali sugesti pačiame kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvas yra toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame laikomasi naudojimo reikalavimų, keliamų numatomai tūpimo masei.

d) Grynoji skrydžio trajektorija turi būti teigiamo gradiento 1 500 pėdų aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti po dviejų variklių gedimo.

e) Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, kuriame yra reikiamų degalų atsargų, jei yra naudojama saugi procedūra.

f) Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame laikoma, kad suges abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kurią sudarytų degalų kiekis, pakankamas skristi iki tūpimo aerodromo ir atskristi ten ne žemiau kaip 1 500 pėdų aukštyje tiesiog virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių.

CAT.POL.A.225. Tūpimas. Paskirties ir atsarginis aerodromai

a) Lėktuvo tūpimo masė, nustatyta pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą, neturi viršyti didžiausiosios tūpimo masės, nustatytos pagal aukštį ir aplinkos temperatūrą, kuri yra numatoma apskaičiuotu tūpimo laiku paskirties ir atsarginiame aerodromuose.

CAT.POL.A.230. Tūpimas. Sausi kilimo ir tūpimo takai

a) Lėktuvo tūpimo masė pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą numatytam tūpimo laikui paskirties aerodrome ir visuose atsarginiuose aerodromuose turi būti tokia, kad būtų galima atlikti visiško sustojimo tūpimą nuo 50 pėdų virš slenksčio:

1. jei tai turboreaktyviniai lėktuvai – esant 60 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA) ir

2. jei tai turbosraigtiniai lėktuvai – esant 70 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA).

b) Stačiam artėjimui tūpti vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, atitinkamai apskaičiuotus pagal a punktą, remiantis mažesniu kaip 60 pėdų, bet ne mažesniu kaip 35 pėdos aukščio intervalu, ir atitinkančius CAT.POL.A.245 dalį.

c) Trumpam tūpimui vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, atitinkamai apskaičiuotus pagal a punktą ir atitinkančius CAT.POL.A.250 dalį.

▼B

d) Nustatydamas tūpimo masę vežėjas atsižvelgia į:

1. aerodromo aukštį;

2. ne daugiau kaip 50 % priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % pavėjo komponentės ir

3. kilimo ir tūpimo tako nuolydį tūpimo kryptimi, jei šis yra didesnis nei ± 2 %.

e) Lėktuvui išleisti daroma prielaida, kad:

1. lėktuvas tūps ant paties tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru ir

2. lėktuvas tūps ant kilimo ir tūpimo tako, kuris labiausiai tikėtinai bus paskirtas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį bei lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas bei kitas sąlygas, tokias kaip tūpimo priemonės ir vietovė.

f) Jei vežėjas neturi galimybės laikytis e punkto 1 papunkčio vieną kilimo ir tūpimo taką turinčio paskirties aerodromo atveju, kuriame tūpimas priklauso nuo nurodytos vėjo komponentės, lėktuvui gali būti leista išskristi, jei yra numatyti 2 atsarginiai aerodromai, į kuriuos skrendant būtų visiškai laikomasi a–e punktų reikalavimų. Prieš pradedant artėjimą tūpti paskirties aerodrome, lėktuvo vadas įsitikina, kad tūpimas gali būti atliktas visiškai laikantis a–d punktų ir CAT.POL.A.225 dalies reikalavimų.

g) Jei vežėjas neturi galimybės laikytis e punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo atveju, lėktuvui gali būti leista išskristi tik tada, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, į kurį skrendant būtų visiškai laikomasi a–e punktų reikalavimų.

CAT.POL.A.235. Tūpimas. Šlapi ir nešvarūs kilimo ir tūpimo takai

a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti ne mažesnis kaip 115 % reikiamo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal CAT.POL.A.230 dalį.

b) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus, GTA turi būti ne mažesnis, nei nustatyta a punkte, arba ne mažesnis kaip 115 % tūpimo nuotolio, nustatyto pagal patvirtintus tūpimo nuotolio esant nešvariam takui duomenis ar kitus lygiaverčius duomenis, taikant didesnį atstumą. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo, ar turi būti taikomi lygiaverčiai tūpimo nuotolio duomenys.

c) Tūpimo nuotolis šlapiame kilimo ir tūpimo take gali būti trumpesnis nei reikalaujama a punkte, tačiau ne trumpesnis nei reikalaujama CAT.POL.A.230 dalies a punkte, jei AFM yra speciali papildoma informacija apie tūpimo nuotolius šlapiuose kilimo ir tūpimo takuose.

d) Tūpimo nuotolis specialiai paruoštame nešvariame kilimo ir tūpimo take gali būti trumpesnis nei reikalaujama b punkte, tačiau ne trumpesnis nei reikalaujama CAT.POL.A.230 dalies a punkte, jei AFM yra speciali papildoma informacija apie tūpimo nuotolius nešvariuose kilimo ir tūpimo takuose.

▼B

e) Laikantis b, c ir d punktų reikalavimų, taikomi atitinkami CAT.POL.A.230 dalies kriterijai, išskyrus CAT.POL.A.230 dalies a punktą, kuris netaikomos šios dalies b punktui.

CAT.POL.A.240. Procedūrų taikant padidintus posvyrio kampus patvirtinimas

a) Procedūroms taikant padidintus posvyrio kampus reikia išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo.

b) Norėdamas gauti patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad yra laikomasi šių sąlygų:

1. AFM pateikti patvirtinti skrydžio greičio didinimo ir skrydžio trajektorijos sudarymo duomenys, įvertinant padidintus posvyrio kampus ir greičius;

2. navigacijos tikslumui nurodyti vizualūs orientyrai;

3. kiekvienam kilimo ir tūpimo takui nustatyti oro sąlygų minimumai ir vėjo apribojimai ir

4. skrydžio įgula įgijo pakankamų žinių apie skrisimą maršrutą ir procedūras, kurios bus taikomos pagal ORO.OPS.FC dalį.

CAT.POL.A.245. Stataus artėjimo tūpti procedūrų patvirtinimas

a) Kompetentinga institucija turi iš anksto patvirtinti stataus artėjimo tūpti procedūras taikant tūptinės nuolydžio 4,5° ar didesnius kampus ir su mažesniu kaip 60 pėdų (bet ne mažesniu kaip 35 pėdos) aukščio intervalu.

b) Norėdamas gauti patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad yra laikomasi šių sąlygų:

1. AFM nurodytas didžiausiasis patvirtintas tūptinės nuolydžio kampas, kiti apribojimai, įprastos, neįprastos ar avarinės stataus artėjimo tūpti procedūros bei skrydžių lauko ilgio duomenų pakeitimai, kai taikomi stataus artėjimo tūpti kriterijai, ir

2. visuose aerodromuose, kuriuose turi būti vykdomos stataus artėjimo tūpti procedūros:

i) turi veikti tinkama tūptinės trajektorijos orientyrų sistema, sudaryta mažiausiai iš vizualiosios tūptinės trajektorijos indikacijos sistemos;

ii) nustatyti oro sąlygų minimumai ir

iii) atsižvelgiama į šiuos dalykus:

A) kliūčių išsidėstymą;

B) tūptinės trajektorijos orientyrų tipą ir kilimo ir tūpimo tako orientyrus;

C) mažiausius vizualiuosius orientyrus, reikalingus apsisprendimo aukštyje (DH) ir MDA;

D) turimą orlaivio įrangą;

E) piloto kvalifikaciją ir susipažinimą su atitinkamu aerodromu;

F) AFM numatytus apribojimus bei procedūras ir

G) nutraukto tūpimo kriterijus.

▼B

CAT.POL.A.250. Trumpojo tūpimo procedūrų patvirtinimas

a) Trumpojo tūpimo procedūroms reikia išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo.

b) Norėdamas gauti patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad yra laikomasi šių sąlygų:

1. nuotolį, kuris naudojamas apskaičiuojant leidžiamą tūpimo masę, gali sudaryti paskelbtos saugios zonos naudingasis ilgis, pridėjus paskelbtas LDA;

2. aerodromo valstybė nustatė procedūros visuomeninį interesą ir būtinybę vykdyti tokius skrydžius dėl oro uosto atokumo ar dėl fizinių apribojimų, susijusių su kilimo ir tūpimo tako pailginimu;

3. vertikalusis atstumas tarp piloto akių linijos ir ratų žemiausios dalies, kai lėktuvas įskrenda į įprastą tūptinę, neviršija 3 m;

4. RVR/VIS negali būti mažesnis kaip 1 500 m, o skrydžių vykdymo vadove nurodyti vėjo apribojimai;

5. nurodyti būtinos piloto patirties, mokymo ir specialūs susipažinimo su aerodromu reikalavimai ir jų laikomasi;

6. kirtimo aukštis virš paskelbtos saugios zonos naudingojo ilgio pradžios yra 50 pėdų;

7. aerodromo valstybė patvirtino paskelbtos saugios zonos naudojimą;

8. paskelbtos saugios zonos naudingasis ilgis neviršija 90 m;

9. paskelbtos saugios zonos plotis yra ne mažesnis kaip dvigubas kilimo ir tūpimo tako plotis ar dvigubas sparnų mojis, taikant didesnį dydį ir skaičiuojant nuo pailgintos kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos;

10. paskelbtoje saugioje zonoje nėra kliūčių ar įdubų, kurios keltų pavojų lėktuvui, išriedančiam už kilimo ir tūpimo tako ribų, o judamiems objektams draudžiama būti paskelbtoje saugioje zonoje, kai kilimo ir tūpimo takas naudojamas trumpo tūpimo skrydžiams;

11. paskelbtos saugios zonos nuolydis neviršija 5 % aukštyn ir 2 % žemyn tūpimo kryptimi ir

12. kompetentingos institucijos nustatytos papildomos sąlygos, atsižvelgiant į lėktuvo tipo charakteristikas, orografines charakteristikas artėjimo tūpti zonoje, esamas artėjimo tūpti priemones ir nutraukto tūpimo arba antro rato galimybes.

3 SKYRIUS

B klasė

CAT.POL.A.300. Bendrosios nuostatos

a) Vežėjui draudžiama naudoti vieno variklio lėktuvus:

1. naktį arba

2. IMC, išskyrus pagal specialiąsias VFR.

▼B

b) Dviejų variklių lėktuvus, kurie neatitinka CAT.POL.A.340 dalies aukštėjimo reikalavimų, vežėjas turi naudoti kaip vieno variklio lėktuvus.

CAT.POL.A.305. Kilimas

a) Kilimo masė neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal išvykimo aerodromo barometrinį aukštį ir aplinkos temperatūrą.

b) AFM nurodytas kilimo nuotolis be koeficiento neturi viršyti:

1. padaugintas iš koeficiento 1,25, turimojo riedos ilgio (TORA) arba

2. kai yra stabdymo takas ir (arba) laisvoji juosta:

i) TORA;

ii) padaugintas iš koeficiento 1,15, turimojo kilimo nuotolio (TODA) arba

iii) padaugintas iš koeficiento 1,3: ASDA.

c) Laikantis b punkto, atsižvelgiama į šiuos dalykus:

1. lėktuvo masę pradedant kilimo riedą;

2. aerodromo barometrinį aukštį;

3. aerodromo aplinkos temperatūrą;

4. kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklę ir paviršiaus tipą;

5. kilimo ir tūpimo tako nuolydį kilimo kryptimi ir

6. ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės.

CAT.POL.A.310. Kliūčių perskridimas kylant. Kelių variklių lėktuvai

a) Dviejų ar daugiau variklių lėktuvų kilimo trajektorija nustatoma taip, kad lėktuvas perskristų visas kliūtis ne mažesniu kaip 50 pėdų vertikaliuoju atstumu ar ne mažesniu kaip 90 m, pridėjus 0,125 × D, horizontaliuoju atstumu (čia D yra horizontalusis nuotolis, kurį lėktuvas įveikė nuo TODA pabaigos ar kilimo nuotolio pabaigos, jei posūkis yra numatytas iki TODA pabaigos), išskyrus atvejus, numatytus b ir c punktuose. Lėktuvams, kurių sparnų mojis mažesnis kaip 60 m, gali būti taikomas pusės lėktuvo sparnų mojo horizontalusis kliūčių perskridimo ilgis, pridėjus 60 m ir pridėjus 0,125 × D. Daroma prielaida, kad:

1. kilimo trajektorija prasideda 50 pėdų aukštyje virš kilimo nuotolio paviršiaus, numatyto pagal CAT.POL.A.305 dalies b punktą, pabaigos ir baigiasi 1 500 pėdų aukštyje virš paviršiaus;

2. lėktuvas nepasvyra tol, kol nepasiekia 50 pėdų aukščio virš paviršiaus, o po to posvyrio kampas neviršija 15°;

3. kritinio variklio gedimas įvyksta tame kilimo visais varikliais skrydžio trajektorijos taške, kuriame numanoma, kad vizualusis orientyras kliūtims išvengti bus pamestas;

▼B

4. kilimo trajektorijos gradientas nuo 50 pėdų iki tariamo variklio gedimo aukščio yra lygus vidutiniam visų variklių gradientui aukštėjimo ir perėjimo į maršruto konfigūraciją metu, padaugintam iš koeficiento 0,77, ir

5. kilimo trajektorijos gradientas nuo aukščio, pasiekto pagal šio a punkto 4 papunktį, iki kilimo trajektorijos pabaigos yra lygus AFM nurodytam maršruto aukštėjimo OEI gradientui.

b) Tais atvejais, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos nereikia keisti kurso daugiau kaip 15°, vežėjui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, šoninis nuotolis iki kurių yra didesnis kaip:

1. 300 m, jei skrendama vizualiosios kurso orientyrų navigacijos sąlygomis arba yra navigacijos priemonės, dėl kurių pilotas gali išlaikyti numatytą skrydžio trajektoriją tuo pačiu tikslumu, arba

2. 600 m – vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.

c) Tais atvejais, kai dėl numatomos skrydžio trajektorijos kursą reikia keisti daugiau kaip 15°, vežėjui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, šoninis nuotolis iki kurių yra didesnis kaip:

1. 600 m – vykdant skrydžius vizualiosios kurso orientyrų navigacijos sąlygomis arba

2. 900 m – vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.

d) Laikantis a–c punktų, atsižvelgiama į šiuos dalykus:

1. lėktuvo masę pradedant kilimo riedą;

2. aerodromo barometrinį aukštį;

3. aerodromo aplinkos temperatūrą ir

4. ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės.

CAT.POL.A.315. Skrydis maršrutu. Kelių variklių lėktuvai

a) Lėktuvas skrydžio numatytomis meteorologinėmis sąlygomis metu ir vieno iš variklių gedimo atveju, kai likę varikliai veikia didžiausia pastovia galia nurodytomis sąlygomis, turi galėti saugiai tęsti skrydį reikiamuose mažiausiuosiuose aukščiuose ar virš jų, kaip nurodyta skrydžių vykdymo vadove, iki taško, esančio 1 000 pėdų virš aerodromo, kuriame galima laikytis naudojimo reikalavimų.

b) Daroma prielaida, kad variklio sugedimo momentu:

1. lėktuvas neskrenda aukštyje, viršijančiame tą, kuriame aukštėjimo sparta prilygsta 300 pėdų per minutę, kai visi varikliai veikia nurodytomis didžiausios pastovios galios sąlygomis, ir

2. maršruto gradientas OEI yra didžiausias atitinkamais atvejais žemėjimo ar aukštėjimo gradientas, atitinkamai padidintas 0,5 % koeficientu ar sumažintas 0,5 % koeficientu.

CAT.POL.A.320. Skrydis maršrutu. Vieno variklio lėktuvai

a) Skrydžio metu numatytomis meteorologinėmis sąlygomis ir sugedus varikliui, lėktuvas turi galėti pasiekti vietą, kurioje galima atlikti saugų priverstinį tūpimą.

▼B

b) Daroma prielaida, kad variklio sugedimo momentu:

1. lėktuvas neskrenda aukštyje, viršijančiame tą, kuriame aukštėjimo sparta prilygsta 300 pėdų per minutę, kai variklis veikia nurodytomis didžiausios pastovios galios sąlygomis, ir

2. maršruto gradientas yra didžiausias žemėjimo gradientas, padidintas 0,5 % koeficientu.

CAT.POL.A.325. Tūpimas paskirties ir atsarginiuose aerodromuose

Lėktuvo tūpimo masė, nustatyta pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą, neturi viršyti didžiausiosios tūpimo masės, nustatytos pagal aukštį ir aplinkos temperatūrą, kuri yra numatoma numatytu tūpimo laiku paskirties ir atsarginiame aerodromuose.

CAT.POL.A.330. Tūpimas sausuose kilimo ir tūpimo takuose

a) Lėktuvo tūpimo masė pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą numatytam tūpimo laikui paskirties aerodrome ir visuose atsarginiuose aerodromuose turi būti tokia, kad būtų galima atlikti visiško sustojimo tūpimą nuo 50 pėdų virš slenksčio, esant 70 % LDA ir atsižvelgiant į:

1. aerodromo aukštį;

2. ne daugiau kaip 50 % priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % pavėjo komponentės;

3. kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklę ir paviršiaus tipą ir

4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį tūpimo kryptimi.

b) Stataus artėjimo tūpti procedūroms vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, atitinkamai apskaičiuotus pagal a punktą, remiantis mažesniu kaip 60 pėdų, bet ne mažesniu kaip 35 pėdų aukščio intervalu, ir atitinkančius CAT.POL.A.345 dalį.

c) Trumpo tūpimo procedūroms vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, atitinkamai apskaičiuotus pagal a punktą ir atitinkančius CAT.POL.A.350 dalį.

d) Lėktuvui išleisti pagal a–c punktus daroma prielaida, kad:

1. lėktuvas tūps ant paties tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru ir

2. lėktuvas tūps ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtinai bus paskirtas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas bei kitas sąlygas, tokias kaip tūpimo priemonės ir vietovė.

e) Jei vežėjas neturi galimybės laikytis d punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo atveju, lėktuvui gali būti leista išskristi tik tada, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, į kurį skrendant būtų visiškai laikomasi a–d punktų reikalavimų.

CAT.POL.A.335. Tūpimas šlapiuose ir nešvariuose kilimo ir tūpimo takuose

a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, jog kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti ne mažesnis kaip reikiamas tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.330 dalį ir padaugintas iš koeficiento 1,15.

▼B

b) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus, tūpimo nuotolis neturi viršyti LDA. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo taikomus tūpimo nuotolio duomenis.

c) Tūpimo nuotolis šlapiame kilimo ir tūpimo take gali būti trumpesnis nei reikalaujama a punkte, tačiau ne trumpesnis nei reikalaujama CAT.POL.A.330 dalies a punkte, jei AFM yra speciali papildoma informacija apie tūpimo nuotolius šlapiuose kilimo ir tūpimo takuose.

CAT.POL.A.340. Kilimo ir tūpimo aukštėjimo reikalavimai

Dviejų variklių lėktuvo naudotojas įvykdo toliau nurodytus kilimo ir tūpimo aukštėjimo reikalavimus.

a) *Kilimo aukštėjimas*

1. Veikiant visiems varikliams

i) Pastovus aukštėjimo gradientas po kilimo turi būti ne mažesnis kaip 4 %, kai:

A) kiekvienas variklis veikia kilimo galia;

B) išleista važiuoklė, išskyrus atvejus, kai ji gali būti įtraukta ne daugiau kaip per 7 s, laikoma esanti įtraukta;

C) užsparniai yra kilimo padėtyje ir

D) aukštėjimo greitis ne mažesnis nei didesnė iš šių verčių: 1,1 V_{MC} (mažiausiasis valdymo greitis ant žemės arba netoli jos) ar 1,2 V_{S1} (smukos greitis arba mažiausiasis pastovaus skrydžio greitis esant tūpimo konfigūracijai).

2. OEI

i) Pastovus aukštėjimo gradientas 400 pėdų aukštyje virš kilimo paviršiaus turi būti išmatuojamai teigiamas, kai:

A) kritinis variklis neveikia ir jo sraigtas yra mažiausiojo pasipriešinimo padėtyje;

B) kitas variklis veikia kilimo galia;

C) važiuoklė įtraukta;

D) užsparniai yra kilimo padėtyje ir

E) aukštėjimo greitis prilygsta greičiui, kuris pasiekiamas 50 pėdų aukštyje.

ii) Pastovus aukštėjimo gradientas 1 500 pėdų aukštyje virš kilimo paviršiaus turi būti ne mažesnis kaip 0,75 %, kai:

A) kritinis variklis neveikia ir jo sraigtas yra mažiausiojo pasipriešinimo padėtyje;

B) kitas variklis veikia ne didesne nei didžiausiąja pastovia galia;

C) važiuoklė įtraukta;

D) užsparniai įtraukti ir

E) aukštėjimo greitis yra ne mažesnis kaip 1,2 V_{S1}.

▼B

b) *Tūpimo aukštėjimas*

1. Veikiant visiems varikliams

i) Pastovus aukštėjimo gradientas turi būti ne mažesnis kaip 2,5 %, kai:

A) galia ar trauka ne didesnė nei ta, kuri pasiekiama po 8 s pastūmus galios svirtis iš mažiausiosios skrydžio sūkių režimo padėties;

B) važiuoklė išleista;

C) užsparniai yra tūpimo padėtyje ir

D) aukštėjimo greitis lygus V_{REF} (atskaitinis tūpimo greitis).

2. OEI

i) Pastovus aukštėjimo gradientas 1 500 pėdų aukštyje virš tūpimo paviršiaus turi būti ne mažesnis kaip 0,75 %, kai:

A) kritinis variklis neveikia ir jo sraigtas yra mažiausiojo pasipriešinimo padėtyje;

B) kitas variklis veikia ne didesne nei didžiausiąja pastovia galia;

C) važiuoklė įtraukta;

D) užsparniai įtraukti ir

E) aukštėjimo greitis yra ne mažesnis kaip 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345. Stataus artėjimo tūpti procedūrų patvirtinimas

a) Kompetentinga institucija turi iš anksto patvirtinti stataus artėjimo tūpti procedūras taikant tūptinės nuolydžio 4,5° ar didesnius kampus ir su mažesniu kaip 60 pėdų (bet ne mažesniu kaip 35 pėdos) aukščio intervalu.

b) Norėdamas gauti patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad yra laikomasi šių sąlygų:

1. AFM nurodytas didžiausiasis patvirtintas tūptinės nuolydžio kampas, kiti apribojimai, įprastos, neįprastos ar avarinės stataus artėjimo tūpti procedūros bei skrydžių lauko ilgio duomenų pakeitimai, kai taikomi stataus artėjimo tūpti kriterijai, ir

2. visuose aerodromuose, kuriuose turi būti vykdomos stataus artėjimo tūpti procedūros:

i) veikia tinkama tūptinės trajektorijos orientyrų sistema, sudaryta mažiausiai iš vizualiosios tūptinės trajektorijos indikacijos sistemos;

ii) nustatyti oro sąlygų minimumai ir

iii) atsižvelgiama į šiuos dalykus:

A) kliūčių išsidėstymą;

B) tūptinės trajektorijos orientyrų tipą ir kilimo ir tūpimo tako orientyrus;

C) minimalius vizualiuosius orientyrus, reikalingus DH ir MDA;

D) turimą orlaivio įrangą;

E) piloto kvalifikaciją ir susipažinimą su atitinkamu aerodromu;

▼B

F) AFM numatytus apribojimus bei procedūras ir

G) nutraukto tūpimo kriterijus.

CAT.POL.A.350. Trumpojo tūpimo procedūrų patvirtinimas

a) Trumpojo tūpimo procedūroms reikia išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo.

b) Norėdamas gauti patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad yra laikomasi šių sąlygų:

1. nuotolį, kuris naudojamas apskaičiuojant leidžiamą tūpimo masę, gali sudaryti paskelbtos saugios zonos naudingasis ilgis, pridėjus paskelbtas LDA;

2. aerodromo valstybė patvirtino paskelbtos saugios zonos naudojimą;

3. paskelbtoje saugioje zonoje nėra kliūčių ar įdubų, kurios keltų pavojų lėktuvui, išriedančiam už kilimo ir tūpimo tako ribų, o judamiems objektams draudžiama būti paskelbtoje saugioje zonoje, kai kilimo ir tūpimo takas naudojamas trumpo tūpimo skrydžiams;

4. paskelbtos saugios zonos nuolydis negali viršyti 5 % aukštyn ir 2 % žemyn nuolydžio tūpimo kryptimi;

5. paskelbtos saugios zonos naudingasis ilgis neviršija 90 m;

6. paskelbtos saugios zonos plotis yra ne mažesnis kaip dvigubas kilimo ir tūpimo tako plotis, skaičiuojant nuo pailgintos kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos;

7. kirtimo aukštis virš paskelbtos saugios zonos naudingojo ilgio pradžios yra ne mažesnis kaip 50 pėdų;

8. visiems naudosimiems kilimo ir tūpimo takams nustatyti oro sąlygų minimumai, ne mažesni kaip VFR arba NPA minimumai;

9. nurodyti piloto patirties, mokymo ir specialūs susipažinimo su aerodromu reikalavimai ir jų laikomasi;

10. kompetentingos institucijos nustatytos papildomos sąlygos, atsižvelgiant į lėktuvo tipo charakteristikas, orografines charakteristikas artėjimo tūpti zonoje, esamas artėjimo tūpti priemones ir nutraukto tūpimo arba antro rato galimybes.

4 SKYRIUS

C klasė

CAT.POL.A.400. Kilimas

a) Kilimo masė neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal išvykimo aerodromo barometrinį aukštį ir aplinkos temperatūrą.

b) Naudojant lėktuvus, kurių AFM nurodyti kilimo lauko ilgio duomenys, neatsižvelgiant į variklio gedimą, nuotolis nuo kilimo riedėjimo pradžios, kurio reikia, kad lėktuvas pasiektų 50 pėdų aukštį virš paviršiaus, visiems varikliams veikiant nurodytomis didžiausios kilimo galios sąlygomis, padaugintas iš šių koeficientų:

1. 1,33 – dviejų variklių lėktuvams;

▼B

2. 1,25 – trijų variklių lėktuvams arba

3. 1,18 – keturių variklių lėktuvams,

neturi viršyti aerodromo, iš kurio bus kylama, turimojo riedos ilgio (TORA).

c) Naudojant lėktuvus, kurių AFM nurodyti kilimo lauko ilgio duomenys, atsižvelgiant į variklio gedimą, pagal AFM specifikacijas turi būti laikomasi šių reikalavimų:

1. nutrauktojo kilimo nuotolis neturi viršyti ASDA;

2. kilimo nuotolis neturi viršyti turimojo kilimo nuotolio (TODA), kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės TORA;

3. riedos ilgis neturi viršyti TORA;

4. viena V_1 vertė turi būti taikoma nutrauktajam ir tęsiamam kilimui ir

5. ant šlapio ar nešvaraus kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neturi viršyti masės, leidžiamos kilimui sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.

d) Turi būti atsižvelgiama į šiuos dalykus:

1. aerodromo barometrinį aukštį;

2. aerodromo aplinkos temperatūrą;

3. kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklę ir paviršiaus tipą;

4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį kilimo kryptimi;

5. ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės ir

6. kilimo ir tūpimo tako ilgio sumažėjimą, jei toks yra, dėl lėktuvo išlyginimo prieš kylant.

CAT.POL.A.405. Kliūčių perskridimas kylant

a) Kilimo trajektorija OEI nustatoma taip, kad lėktuvas perskristų visas kliūtis ne mažesniu kaip 50 pėdų vertikaliuoju atstumu, pridėjus 0,01 × D, ar ne mažesniu kaip 90 m, pridėjus 0,125 × D, horizontaliuoju atstumu (čia D yra horizontalusis nuotolis, kurį lėktuvas įveikė nuo TODA pabaigos). Lėktuvams, kurių sparnų mojis mažesnis kaip 60 m, gali būti taikomas pusės lėktuvo sparnų mojo horizontalusis kliūčių perskridimo ilgis, pridėjus 60 m ir pridėjus 0,125 × D.

b) Kilimo trajektorija prasideda 50 pėdų aukštyje virš kilimo nuotolio paviršiaus, numatyto pagal CAT.POL.A.405 dalies b arba c punktą, pabaigos ir baigiasi 1 500 pėdų aukštyje virš paviršiaus.

c) Laikantis a punkto, atsižvelgiama į šiuos dalykus:

1. lėktuvo masę pradedant kilimo riedą;

2. aerodromo barometrinį aukštį;

3. aerodromo aplinkos temperatūrą ir

4. ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės.

▼B

d) Skrydžio linijos pakeitimai neleidžiami iki taško, kuriame kilimo trajektorija pasiekė 50 pėdų virš paviršiaus aukštį. Po to iki 400 pėdų aukščio lėktuvas yra laikomas pasvirusiu ne daugiau kaip 15°. Virš 400 pėdų aukščio posvyrio kampai gali būti numatyti didesni kaip 15°, bet ne didesni kaip 25°. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į posvyrio kampo poveikį skrydžio greičiams ir skrydžio trajektorijai, taip pat nuotolio padidėjimams, susidarantiems dėl padidėjusių skrydžio greičių.

e) Tais atvejais, kai kurso nereikia keisti daugiau kaip 15°, vežėjui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, šoninis nuotolis iki kurių yra didesnis kaip:

1. 300 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje, arba

2. 600 m – vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.

f) Tais atvejais, kai kursą reikia keisti daugiau kaip 15°, vežėjui nereikia atsižvelgti į tas kliūtis, šoninis nuotolis iki kurių yra didesnis kaip:

1. 600 m, jei pilotas gali išlaikyti reikiamą navigacinį tikslumą kliūčių atskaitomybės zonoje, arba

2. 900 m – vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.

g) Vežėjas nustato procedūras nenumatytiems atvejams, kad būtų laikomasi a–f punktų reikalavimų ir būtų nustatytas saugus maršrutas, išvengiant kliūčių, kad lėktuvas galėtų laikytis CAT.POL.A.410 dalies maršruto reikalavimų ar tūpti išvykimo arba kilimo atsarginiame aerodrome.

CAT.POL.A.410. Skrydis maršrutu veikiant visiems varikliams

a) Lėktuvas skrydžio metu numatytomis meteorologinėmis sąlygomis visuose maršruto taškuose ar numatytų nuo jo nukrypimų metu turi galėti išlaikyti mažiausiai 300 pėdų per minutę aukštėjimą, visiems varikliams veikiant nustatytomis didžiausiosios pastovios galios sąlygomis:

1. mažiausiuosiuose aukščiuose saugiam skrydžiui visais maršruto etapais, kuriais bus skrendama, arba numatytų nukrypimų nuo jų, nurodytų skrydžių vykdymo vadove ar apskaičiuotų pagal jame pateiktą su lėktuvu susijusią informaciją, metu ir

2. mažiausiuosiuose aukščiuose, kurių būtina laikytis pagal atitinkamai CAT.POL.A.415 ir 420 dalyse numatytas sąlygas.

CAT.POL.A.415. Skrydis maršrutu OEI

a) Lėktuvas skrydžio numatytomis meteorologinėmis sąlygomis metu, sugedus vienam varikliui, visuose maršruto taškuose ar numatytų nuo jo nukrypimų metu, kai kitas (-i) variklis (-iai) veikia nustatytomis didžiausiosios pastovios galios sąlygomis, turi galėti tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal CAT.POL.A.430 arba CAT.POL.A.435 dalį. Lėktuvas turi praskristi kliūtis per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatyto maršruto pusių vertikaliais intervalais, ne mažesniais kaip:

1. 1 000 pėdų, kai aukštėjimo sparta lygi nuliui ar didesnė arba

2. 2 000 pėdų, kai aukštėjimo sparta mažesnė negu nulis.

▼B

b) Skrydžio trajektorijos 450 m (1 500 pėdų) aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti sugedus vienam varikliui, nuolydis turi būti teigiamas.

c) Turimoji lėktuvo aukštėjimo sparta turi būti 150 pėdų per minutę mažesnė nei nustatytoji aukštėjimo bendroji sparta.

d) Jei navigacinis tikslumas nesiekia bent RNP5 lygio, a punkte nurodytos pločio ribos padidinamos iki 18,5 km (10 jūrmylių).

e) Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, kuriame yra reikiamų degalų atsargų, jei yra naudojama saugi procedūra.

CAT.POL.A.420. Skrydis maršrutu. Trijų ar daugiau variklių lėktuvai su dviem neveikiančiais varikliais

a) Kai skrendama visų variklių ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru, iš visų numatyto maršruto taškų trijų ar daugiau variklių lėktuvas neturi būti nutolęs daugiau kaip 90 minučių skrydžio nuo aerodromo, kuriame laikomasi naudojimo reikalavimų, keliamų numatomai tūpimo masei, išskyrus atvejus, kai lėktuvas atitinka b–e punktų reikalavimus.

b) Neveikiant dviem varikliams, lėktuvas turi galėti tęsti skrydį numatytomis meteorologinėmis sąlygomis, praskrendant visas kliūtis per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatyto maršruto pusių ne mažiau kaip 2 000 pėdų vertikaliu intervalu iki aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomai tūpimo masei.

c) Laikoma, kad du varikliai gali sugesti pačiame kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvas yra toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame laikomasi naudojimo reikalavimų, keliamų numatomai tūpimo masei.

d) Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame laikoma, kad suges abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kurią sudarytų degalų kiekis, pakankamas skristi iki tūpimo aerodromo ir atskristi ten ne žemiau kaip 450 m (1 500 pėdų) aukštyje tiesiog virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių.

e) Turimoji lėktuvo aukštėjimo sparta turi būti 150 pėdų per minutę mažesnė nei nustatytoji aukštėjimo sparta.

f) Jei navigacinis tikslumas nesiekia bent RNP5 lygio, b punkte nurodytos pločio ribos padidinamos iki 18,5 km (10 jūrmylių).

g) Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, kuriame yra reikiamų degalų atsargų, jei yra naudojama saugi procedūra.

CAT.POL.A.425. Tūpimas paskirties ir atsarginiame aerodrome

Lėktuvo tūpimo masė, nustatyta pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą, neturi viršyti didžiausiosios tūpimo masės, AFM nustatytos pagal aukštį ir aplinkos temperatūrą, kuri yra numatoma apskaičiuotu tūpimo laiku paskirties ir atsarginiame aerodromuose, jeigu į ją atsižvelgiama AFM.

▼B

CAT.POL.A.430. Tūpimas sausuose kilimo ir tūpimo takuose

a) Lėktuvo tūpimo masė pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą numatytam tūpimo laikui paskirties aerodrome ir visuose atsarginiuose aerodromuose turi būti tokia, kad būtų galima atlikti visiško sustojimo tūpimą nuo 50 pėdų virš slenksčio, esant 70 % LDA ir atsižvelgiant į:

1. aerodromo aukštį;

2. ne daugiau kaip 50 % priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % pavėjo komponentės;

3. kilimo ir tūpimo tako paviršiaus tipą ir

4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį tūpimo kryptimi.

b) Lėktuvui išleisti daroma prielaida, kad:

1. lėktuvas tūps ant paties tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru ir

2. lėktuvas tūps ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtinai bus paskirtas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas bei kitas sąlygas, tokias kaip tūpimo priemonės ir vietovė.

c) Jei vežėjas neturi galimybės laikytis b punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo atveju, lėktuvui gali būti leista išskristi tik tada, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, į kurį skrendant būtų visiškai laikomasi a ir b punktų reikalavimų.

CAT.POL.A.435. Tūpimas šlapiuose ir nešvariuose kilimo ir tūpimo takuose

a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, jog kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti ne mažesnis kaip reikiamas tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.430 dalį ir padaugintas iš koeficiento 1,15.

b) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus, tūpimo nuotolis neturi viršyti LDA. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo taikomus tūpimo nuotolio duomenis.

2 SKIRSNIS

Sraigtasparniai

1 SKYRIUS

Bendrieji reikalavimai

CAT.POL.H.100. Taikymas

a) Sraigtasparnis turi būti naudojamas laikantis taikomų sraigtasparnių klasės reikalavimų.

b) Sraigtasparniu 1 klasės operacijos vykdomos tada, kai:

1. jis naudojamas skraidyti į aerodromus ar skrydžių erdvės dalis, esančius tankiai apgyvendintame rajone nepalankioje aplinkoje, ir iš jų, išskyrus skrydžius į viešojo intereso vietas (PIS) ir iš jų pagal CAT.POL.H.225 dalį, arba

2. MOPSC viršija 19, išskyrus skrydžius į sraigtasparnių denį ir iš jo, kai vykdomos 2 klasės operacijos, gavus patvirtinimą pagal CAT.POL.H.305 dalį.

▼B

c) Jei kitaip nenurodyta b punkte, sraigtasparniais, kurių MOPSC neviršija 19, bet viršija 9, vykdomos 1 arba 2 klasės operacijos.

d) Jei kitaip nenurodyta b punkte, sraigtasparniais, kurių MOPSC neviršija 9, vykdomos 1, 2 arba 3 klasės operacijos.

CAT.POL.H.105. Bendrosios nuostatos

a) Sraigtasparnio masė:

1. kilimo pradžioje arba

2. skrydžio metu pakeitus skrydžio planą – nuo taško, kuriame pradedamas taikyti pakeistas skrydžio planas,

neturi būti didesnė nei masė, kuriai esant laikomasi šio skirsnio reikalavimų vykdomam skrydžiui, atsižvelgiant į numatytą masės sumažėjimą skrydžio metu ir išpilant degalus, kaip numatyta konkrečiame reikalavime.

b) Nustatant šio skirsnio reikalavimų laikymąsi, taikomi AFM pateikti patvirtinti naudojimo duomenys, jei reikia papildyti kitais atitinkamame reikalavime nurodytais duomenimis. Vežėjas šiuos kitus duomenis nurodo skrydžių vykdymo vadove. Taikant šiame skirsnyje nurodytus koeficientus galima atsižvelgti į bet kuriuos veiklos veiksnius, jau įtrauktus į AFM naudojimo duomenis, kad būtų išvengta dvigubo koeficientų taikymo.

c) Laikantis šio skirsnio reikalavimų, atsižvelgiama į šiuos dalykus:

1. sraigtasparnio masę;

2. sraigtasparnio konfigūraciją;

3. aplinkos sąlygas, ypač į:

i) barometrinį aukštį ir temperatūrą;

ii) vėją:

A) išskyrus C pastraipoje numatytus atvejus, pagal kilimo, kilimo skrydžio trajektorijos ir tūpimo reikalavimus turi būti atsižvelgiama į ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės, kuri siekia 5 mazgus ir daugiau;

B) kai AFM leidžiama kilti ir tūpti esant pavėjo komponentei ir visais kilimo skrydžio trajektorijos atvejais atsižvelgiama į ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės ir

C) kai tikslia vėjo matavimo įranga galima tiksliai išmatuoti vėjo greitį virš kilimo ir tūpimo vietos, vežėjas gali nustatyti 50 % viršijančias vėjo komponentes, jeigu kompetentingai institucijai įrodo, kad FATO artumas ir vėjo matavimo įrangos tikslumo patobulinimai užtikrina lygiavertį saugos lygį;

▼B

4. skrydžio metodiką ir

5. bet kokių sistemų, kurios kenkia naudojimo galimybėms, veikimą.

CAT.POL.H.110. Atsižvelgimas į kliūtis

a) Laikantis kliūčių perskridimo reikalavimų, į kilimo skrydžio arba nutraukto tūpimo trajektorijoje už FATO esančią kliūtį atsižvelgiama, jei jos horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra ne didesnis kaip:

1. Skrydžiams pagal VFR:

i) pusė AFM numatyto mažiausiojo pločio arba, jei plotis nenustatytas, „0,75 × D“ (čia D – didžiausiasis sraigtasparnio matmuo sukantis rotoriams);

ii) „0,25 × D“ arba „3 m“;

iii) pridėjus:

A) 0,10 × atstumo DR skrydžiams pagal VFR dieną arba

B) 0,15 × atstumo DR skrydžiams pagal VFR naktį.

2. Skrydžiams pagal IFR:

i) didesnė iš verčių: „1,5 × D“ arba 30 m, pridėjus:

A) 0,10 × atstumo DR skrydžiams pagal VFR ir tikslius kurso orientyrus;

B) 0,15 × atstumo DR skrydžiams pagal VFR ir standartinius kurso orientyrus arba

C) 0,30 × atstumo DR skrydžiams pagal VFR ir be kurso orientyrų.

ii) Svarstant nutraukto artėjimo tūpti trajektoriją, nukrypimas nuo atsižvelgimo į kliūtis zonos taikomas tik pasibaigus turimajam kilimo nuotoliui.

3. Skrydžiams, kurių pradinis kilimas vykdomas vizualiai ir pereinamajame taške pakeičiamas į IFR/IMC, 1 papunktyje reikalaujami kriterijai taikomi tik iki pereinamojo taško, o 2 papunktyje reikalaujami kriterijai – po pereinamojo taško. Pereinamasis taškas negali būti nepasibaigus būtinajam kilimo nuotoliui (TODRH), skirtam sraigtasparniams, kuriais vykdomos 1 klasės operacijos, arba prieš nustatytąjį tašką po pakilimo (DPATO), skirtą sraigtasparniams, kuriais vykdomos 2 klasės operacijos.

b) Kai kylama taikant dubliavimo ar horizontaliosios pereigos procedūrą ir laikantis kliūčių perskridimo reikalavimų, į dubliavimo ar horizontaliosios pereigos zonoje esančią kliūtį atsižvelgiama, jei jos horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra ne didesnis kaip:

1. pusė AFM numatyto mažiausiojo pločio arba, jei plotis nenustatytas, „0,75 × D“;

▼B

2. pridėjus didesnę iš verčių: „0,25 × D“ arba „3 m“;

3. pridėjus:

i) 0,10 × atstumą, nuskristą nuo FATO pabaigos, arba

ii) 0,15 × atstumą, nuskristą nuo FATO pabaigos.

c) Kliūčių galima nepaisyti, jeigu jos yra toliau kaip:

1. 7 × rotoriaus spindulys (R) dienos skrydžiams, jei užtikrinama, kad navigacijos tikslumas aukštėjant neįmanomas pagal tinkamus vizualiuosius orientyrus;

2. 10 × R nakties skrydžiams, jei užtikrinama, kad navigacijos tikslumas aukštėjant neįmanomas pagal tinkamus vizualiuosius orientyrus;

3. 300 m, jei navigacijos tikslumą galima pasiekti atitinkamomis navigacijos priemonėmis, arba

4. 900 m – visais kitais atvejais.

2 SKYRIUS

1 naudojimo galimybių klasė

CAT.POL.H.200. Bendrosios nuostatos

Sraigtasparniai, kuriais vykdomos 1 klasės operacijos, priskiriami A arba lygiavertei kategorijai, kaip nustato agentūra.

CAT.POL.H.205. Kilimas

a) Kilimo masė neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal taikomą procedūrą.

b) Kilimo masė turi būti tokia, kad:

1. būtų galima nutraukti kilimą ir tūpti ant FATO, jei kritinio variklio gedimas pripažįstamas ne toliau kilimo apsisprendimo taško (TDP);

2. būtinasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODRH) neviršytų turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio (RTODAH) ir

3. TODRH neviršytų turimojo kilimo nuotolio (TODAH).

4. Nepaisant b punkto 3 papunkčio, TODRH gali viršyti TODAH, jei sraigtasparnis, pripažinus kritinio variklio gedimą ties TDP, gali tęsdamas kilimą perskristi visas kliūtis iki TODRH galo vertikaliu atstumu, ne mažesniu kaip 10,7 m (35 pėdos).

c) Laikantis a ir b punktų atsižvelgiama į atitinkamus CAT.POL.H.105 dalies c punkto parametrus išvykimo aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.

▼B

d) Kilimo dalis iki TDP vykdoma matant paviršių, kad būtų galima atlikti nutrauktąjį kilimą.

e) Kai kylama taikant dubliavimo ar horizontaliosios pereigos procedūrą ir kritinio variklio gedimas pripažįstamas ne toliau TDP, visos dubliavimo ar horizontaliosios pereigos zonoje esančios kliūtys perskrendamos pakankamu atstumu.

CAT.POL.H.210. Kilimo skrydžio trajektorija

a) Nuo TODRH pabaigos, kai kritinio variklio gedimas pripažintas ties TDP:

1. Kilimo masė turi būti tokia, kad kilimo skrydžio trajektorija virš visų aukštėjimo trajektorijoje esančių kliūčių užtikrintų vertikalų atstumą, ne mažesnį kaip: 10,7 m (35 pėdos) skrydžiams pagal VFR ir 10,7 m (35 pėdos) + 0,01 × atstumas DR – skrydžiams pagal IFR. Turi būti atsižvelgiama į visas CAT.POL.H.110 dalyje nurodytas kliūtis.

2. Kai daromas didesnis kaip 15° posūkis, paliekama pakankama atsarga, atsižvelgiant į viražo kampo poveikį gebėjimui laikytis kliūčių perskridimo reikalavimų. Toks posūkis nepradedamas nepasiekus 61 m (200 pėdų) aukščio virš kilimo paviršiaus, nebent tai būtų atliekama pagal AFM patvirtintą procedūrą.

b) Laikantis a punkto atsižvelgiama į atitinkamus CAT.POL.H.105 dalies c punkto parametrus išvykimo aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.

CAT.POL.H.215. Skrydis maršrutu neveikiant kritiniam varikliui

a) Sraigtasparnio masės ir skrydžio trajektorija visuose maršruto taškuose, neveikiant kritiniam varikliui ir esant numatytoms skrydžio meteorologinėms sąlygoms, turi užtikrinti 1, 2 arba 3 papunkčio laikymąsi:

1. kai skrydį numatyta vykdyti bet kuriuo metu ir nematant paviršiaus, sraigtasparnio masė turi būti tokia, kad būtų galima pasiekti ne mažesnį kaip 50 pėdų per minutę aukštėjimą neveikiant kritiniam varikliui ne mažiau kaip 300 m (1 000 pėdų) aukštyje (arba 600 m (2 000 pėdų) aukštyje kalnuotoje vietovėje) virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių.

2. Kai numatyta, kad skrydis bus vykdomas nematant paviršiaus, skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad sraigtasparnis galėtų tęsti skrydį nuo kreiserinio aukščio iki 300 m (1 000 pėdų) aukščio virš tūpimo vietos, kurioje galima nutūpti pagal CAT.POL.H.220 dalį. Skrydžio trajektorija eina ne mažiau kaip 300 m (1 000 pėdų) aukštyje (arba 600 m (2 000 pėdų) aukštyje kalnuotoje vietovėje) virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių. Galima taikyti deviacijos metodiką.

3. Kai numatyta skrydį vykdyti esant VMC ir nematant paviršiaus, skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad sraigtasparnis galėtų tęsti skrydį nuo kreiserinio aukščio iki 300 m (1 000 pėdų) aukščio virš tūpimo vietos, kurioje galima nutūpti pagal CAT.POL.H.220 dalį, niekada neskrendant žemiau atitinkamo mažiausiojo skrydžio aukščio. Atsižvelgiama į 900 m atstumu iš abiejų maršruto pusių esančias kliūtis.

▼B

b) Laikantis a punkto 2 arba 3 papunkčio:

1. daroma prielaida, kad kritinis variklis suges kritiškiausiame maršruto taške;

2. atsižvelgiama į vėjo poveikį skrydžio trajektorijai;

3. degalus išpilti planuojama tik tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą ar skrydžių erdvės dalį, kuriuose yra reikiamų degalų atsargų ir naudojama saugi procedūra, ir

4. degalų išpilti neplanuojama žemiau kaip 1 000 pėdų aukštyje virš žemės.

c) Jei navigacinio tikslumo neįmanoma laikytis 95 % viso skrydžio laiko, a punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytos pločio ribos padidinamos iki 18,5 km (10 jūrmylių).

CAT.POL.H.220. Tūpimas

a) Sraigtasparnio tūpimo masė numatytu tūpimo metu neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios masės pagal taikomą procedūrą.

b) Tuo atveju, jei kritinio variklio gedimas pripažįstamas bet kuriame taške iki tūpimo apsisprendimo taško (LDP) ar jame, įmanoma nutūpti ir sustoti FATO arba atlikti tūpimą po antro rato ir perskristi visas skrydžio trajektorijoje esančias kliūtis 10,7 m (35 pėdų) vertikaliuoju atstumu. Turi būti atsižvelgiama į visas CAT.POL.H.110 dalyje nurodytas kliūtis.

c) Tuo atveju, jei kritinio variklio gedimas pripažįstamas bet kuriame taške už (LDP) ar jame, įmanoma:

1. perskristi visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis ir

2. nutūpti ir sustoti FATO.

d) Laikantis a–c punktų atsižvelgiama į atitinkamus CAT.POL.H.105 dalies c punkto parametrus numatytam tūpimo laikui paskirties aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje arba bet kuriame atsarginiame iš jų, jeigu reikia.

e) Tūpimo dalis nuo LDP iki nutūpimo vykdoma matant paviršių.

CAT.POL.H.225. Sraigtasparnių skrydžiai į viešojo intereso vietą ir iš jos

a) Skrydžiai į viešojo intereso vietą (PIS) ir iš jos gali būti vykdomi kaip 2 klasės operacijos, nesilaikant CAT.POL.H.310 dalies b punkto arba CAT.POL.H.325 dalies b punkto, jei laikomasi šių reikalavimų:

1. PIS buvo naudojama anksčiau kaip 2002 m. liepos 1 d.;

2. dėl PIS dydžio arba kliūčių aplinkos neįmanoma laikytis sraigtasparniams, kuriais vykdomos 1 klasės operacijos, taikomų reikalavimų;

3. skrydžiai, vykdomi sraigtasparniais, kurių MOPSC neviršija 6;

4. vežėjas laikosi CAT.POL.H.305 dalies b punkto 2 ir 3 papunkčių;

▼B

5. sraigtasparnio masė neviršija AFM nurodytos didžiausiosios masės 8 % aukštėjimo gradientui ramiu oru ir atitinkamu saugiuoju kilimo greičiu (V_{TOSS}), neveikiant kritiniam varikliui, o likusiems varikliams veikiant atitinkama galia, ir

6. vežėjas gavo išankstinį kompetentingos institucijos leidimą vykdyti veiklą. Prieš vykdydamas tokią veiklą kitoje valstybėje narėje, vežėjas turi gauti tos valstybės kompetentingos institucijos patvirtinimą.

b) Skrydžių vykdymo vadove nustatomos konkrečiai vietai skirtos procedūros, kad būtų kuo labiau sutrumpintas laikotarpis, kurį būtų keliamas pavojus sraigtasparnio keleiviams ir ant žemės esantiems žmonėms, jei kilimo ar tūpimo metu sugestų variklis.

c) Skrydžių vykdymo vadove turi būti pateikta ši kiekvienos PIS informacija: schema arba nuotrauka su paaiškinimais, kuriuose nurodyti pagrindiniai aspektai, matmenys, sraigtasparniams, kuriais vykdomos 1 klasės operacijos, taikomų reikalavimų nesilaikymas, pagrindiniai pavojai ir ypatingojo atvejo planas įvykus incidentui.

3 SKYRIUS

2 naudojimo galimybių klasė

CAT.POL.H.300. Bendrosios nuostatos

Sraigtasparniai, kuriais vykdomos 2 klasės operacijos, priskiriami A arba lygiavertei kategorijai, kaip nustato agentūra.

CAT.POL.H.305. Skrydžiai be užtikrintos saugaus priverstinio tūpimo galimybės

a) Skrydžiai be užtikrintos saugaus priverstinio tūpimo galimybės kilimo ir tūpimo fazių metu vykdomi tik tada, jei kompetentinga institucija suteikė vežėjui patvirtinimą.

b) Kad gautų tokį patvirtinimą ir jis nuolat galiotų, vežėjas:

1. atlieka rizikos įvertinimą, kuriame nurodomas:

i) sraigtasparnio tipas ir

ii) skrydžių tipas;

2. įgyvendina šių sąlygų rinkinį:

i) pasiekia ir išlaiko gamintojo nustatytą sraigtasparnio ar variklio modifikavimo standartą;

ii) atlieka sraigtasparnio ar variklio gamintojo rekomenduojamus prevencinės techninės priežiūros veiksmus;

iii) įtraukia į skrydžių vykdymo vadovą kilimo ir tūpimo procedūras, jeigu jos jau neįtrauktos į AFM;

iv) nustato skrydžio įgulos mokymą ir

v) sukuria pranešimo gamintojui apie galios netekimo, variklio išsijungimo ar gedimo įvykius sistemą

ir

3. įdiegia naudojimo stebėsenos sistemą (UMS).

▼B

CAT.POL.H.310. Kilimas

a) Kilimo masė neviršija didžiausiosios masės, nustatytos 150 pėdų per minutę aukštėjimo spartai 300 m (1 000 pėdų) aukštyje virš aerodromo ar skrydžių erdvės dalies lygio, neveikiant kritiniam varikliui, o likusiam (-iems) varikliui (-iams) veikiant atitinkama galia.

b) Vykdant kitus nei CAT.POL.H.305 dalyje nurodytus skrydžius, kilimas turi vykti taip, kad saugų priverstinį tūpimą būtų galima atlikti iki taško, nuo kurio įmanoma saugiai tęsti skrydį.

c) Vykdant skrydžius pagal CAT.POL.H.305 dalį, be a punkte nurodytų reikalavimų, laikomasi ir šių reikalavimų:

1. kilimo masė turi neviršyti didžiausios masės, AFM nurodytos kybojimui visiems varikliams veikiant, nesant žemės poveikio (AEO OGE), ramiu oru, visiems varikliams veikiant atitinkama galia, arba

2. skrydžiams kylant nuo sraigtasparnių denio:

i) sraigtasparniu, kurio MOPSC viršija 19, arba

ii) bet kuriuo sraigtasparniu, kuriuo skrydžiai vykdomi iš nepalankioje aplinkoje esančio sraigtasparnių denio,

nustatant kilimo masę turi būti atsižvelgta į: procedūrą, denio krašto praleidimą ir nukritimą, atitinkančius sraigtasparnių denio aukštį kritiniam(s) varikliui (-iams) neveikiant, o likusiems varikliams veikiant atitinkama galia.

d) Laikantis a–c punktų atsižvelgiama į atitinkamus CAT.POL.H.105 dalies c punkto parametrus išvykimo vietoje.

e) Kilimo dalis, po kurios pradedama laikytis CAT.POL.H.315 dalies reikalavimo, vykdoma matant paviršių.

CAT.POL.H.315. Kilimo skrydžio trajektorija

Nuo nustatytojo taško po pakilimo (DPATO) arba, kaip alternatyva, ne vėliau kaip 200 pėdų aukštyje virš kilimo paviršiaus, neveikiant kritiniam varikliui, laikomasi CAT.POL.H.210 dalies a punkto 1 bei 2 papunkčių ir b punkto reikalavimų.

CAT.POL.H.320. Skrydis maršrutu neveikiant kritiniam varikliui

Laikomasi CAT.POL.H.215 dalies reikalavimo.

CAT.POL.H.325. Tūpimas

a) Tūpimo masė numatytu tūpimo metu neviršija didžiausiosios masės, nustatytos 150 pėdų per minutę aukštėjimo spartai 300 m (1 000 pėdų) aukštyje virš aerodromo ar skrydžių erdvės dalies lygio, neveikiant kritiniam varikliui, o likusiam (-iems) varikliui (-iams) veikiant atitinkama galia.

b) Jei kritinis variklis sugenda kuriame nors artėjimo tūpti trajektorijos taške:

1. galima nutrauktąjį tūpimą, laikantis CAT.POL.H.315 dalies reikalavimo, arba

2. kai vykdomi kiti nei CAT.POL.H.305 dalyje nurodyti skrydžiai, sraigtasparnis gali atlikti saugų priverstinį tūpimą.

▼B

c) Vykdant skrydžius pagal CAT.POL.H.305 dalį, be a punkte nurodytų reikalavimų, laikomasi ir šių reikalavimų:

1. tūpimo masė turi neviršyti didžiausios masės, AFM nurodytos kybojimui AEO OGE sąlygomis ramiu oru, visiems varikliams veikiant atitinkama galia, arba

2. skrydžiams tūpiant į sraigtasparnių denį:

i) sraigtasparniu, kurio MOPSC viršija 19, arba

ii) bet kuriuo sraigtasparniu, kuriuo skrydžiai vykdomi į nepalankioje aplinkoje esantį sraigtasparnių denį,

nustatant tūpimo masę atsižvelgiama į procedūrą ir nukritimą, atitinkančius sraigtasparnių denio aukštį kritiniam varikliui neveikiant, o likusiems varikliams veikiant atitinkama galia.

d) Laikantis a–c punktų prireikus atsižvelgiama į atitinkamus CAT.POL.H.105 dalies c punkto parametrus numatytame paskirties aerodrome arba bet kuriame atsarginiame aerodrome.

e) Tūpimo dalis, po kurios nebeįmanoma laikytis b punkto 1 papunkčio reikalavimo, vykdoma matant paviršių.

4 SKYRIUS

3 naudojimo galimybių klasė

CAT.POL.H.400. Bendrosios nuostatos

a) Sraigtasparniai, kuriais vykdomos 3 klasės operacijos, priskiriami A ar lygiavertei kategorijai, kaip nustato agentūra, arba B kategorijai.

b) Skrydžiai vykdomi tik palankioje aplinkoje, išskyrus atvejus:

1. kai skraidoma pagal CAT.POL.H.420 dalį arba

2. kilimo ir tūpimo fazių metu, kai skraidoma pagal c punktą.

c) Jei vežėjas yra patvirtintas pagal CAT.POL.H.305 dalį, skrydžius galima vykdyti skraidant į aerodromą ar skrydžių erdvės dalį, esančius ne tankiai apgyvendintame rajone nepalankioje aplinkoje be užtikrintos saugaus priverstinio tūpimo galimybės, arba iš jų:

1. kylant, prieš pasiekiant V_y (geriausios aukštėjimo spartos greitį) arba 200 pėdų aukštį virš kilimo paviršiaus, arba

2. tupiant, žemiau kaip 200 pėdų aukštyje virš tūpimo paviršiaus.

d) Skrydžiai nevykdomi:

1. nematant paviršiaus;

2. naktį;

3. kai apatinė debesų riba yra žemiau kaip 600 pėdų arba

4. kai matomumas mažesnis kaip 800 m.

▼B

CAT.POL.H.405. Kilimas

a) Kilimo masė turi būti mažesnioji iš šių:

1. MCTOM arba

2. didžiausioji kilimo masė, nustatyta kybojimui esant žemės poveikiui, visiems varikliams veikiant kilimo galia, arba, jei sąlygos tokios, kad kybojimas dėl žemės poveikio mažai tikėtinas, kilimo masė, nustatyta kybojimui nesant žemės poveikio, visiems varikliams veikiant kilimo galia.

b) Išskyrus atvejus, numatytus CAT.POL.H.400 dalies b punkte, sugedus varikliui sraigtasparnis turi galėti atlikti saugų priverstinį tūpimą.

CAT.POL.H.410. Skrydis maršrutu

a) Visiems varikliams veikiant didžiausiosios nuolatinės galios sąlygomis, sraigtasparnis turi galėti tęsti skrydį numatytu maršrutu arba suplanuotai nuo jo nukrypdamas, niekur neskrisdamas žemiau atitinkamo mažiausiojo skrydžio aukščio.

b) Išskyrus atvejus, numatytus CAT.POL.H.420 dalyje, sugedus varikliui sraigtasparnis turi galėti atlikti saugų priverstinį tūpimą.

CAT.POL.H.415. Tūpimas

a) Sraigtasparnio tūpimo masė numatytu tūpimo metu turi būti mažesnioji iš šių:

1. didžiausia sertifikuota tūpimo masė arba

2. didžiausia tūpimo masė, nustatyta kybojimui esant žemės poveikiui, visiems varikliams veikiant kilimo galia, arba, jei sąlygos tokios, kad kybojimas dėl žemės poveikio mažai tikėtinas, tūpimo masė, nustatyta kybojimui nesant žemės poveikio, visiems varikliams veikiant kilimo galia.

b) Išskyrus atvejus, numatytus CAT.POL.H.400 dalies b punkte, sugedus varikliui sraigtasparnis turi galėti atlikti saugų priverstinį tūpimą.

CAT.POL.H.420. Sraigtasparnių skrydžiai virš nepalankios aplinkos, esančios ne tankiai apgyvendintame rajone

a) Skrydžiai virš ne tankiai apgyvendinto rajono nepalankioje aplinkoje nesant saugaus priverstinio tūpimo galimybės, naudojant turbininius sraigtasparnius, kurių MOPSC neviršija 6, vykdomi tik tada, jei kompetentinga institucija vežėjui atlikus rizikos saugai vertinimą jam suteikė patvirtinimą. Prieš vykdydamas tokią veiklą kitoje valstybėje narėje, vežėjas turi gauti tos valstybės kompetentingos institucijos patvirtinimą.

b) Kad gautų tokį patvirtinimą ir jis nuolat galiotų, vežėjas:

1. tokius skrydžius vykdo tik patvirtinime nurodytose zonose tame patvirtinime nurodytomis sąlygomis;

2. nevykdo šių skrydžių pagal HEMS patvirtinimą;

3. pagrindžia, kad dėl sraigtasparnio apribojimų ar kitų pagrįstų priežasčių neįmanoma taikyti atitinkamų naudojimo kriterijų, ir

4. yra patvirtintas pagal CAT.POL.H.305 dalies b punktą.

▼B

c) Nepaisant CAT.IDE.H.240 dalies, tokie skrydžiai gali būti vykdomi be papildomos deguonies įrangos, jei orlaivio aukštis neviršija 10 000 pėdų ilgiau kaip 30 minučių laikotarpį ir niekada neviršija 13 000 pėdų barometrinio slėgio.

3 SKIRSNIS

Masė ir centruotė

1 SKYRIUS

Varikliu varomi orlaiviai

CAT.POL.MAB.100. Masė ir centruotė, krova

a) Bet kurioje skrydžio fazėje orlaivio krova, masės ir svorio centras (CG) turi atitikti apribojimus, nurodytus AFM ar skrydžių vykdymo vadove, jeigu jie yra labiau ribojantys.

b) Vežėjas nustato bet kurio orlaivio masę ir CG faktiškai jį pasvėręs prieš pradedant naudoti ir vėliau kas 4 metai, jei naudojamos individualios orlaivių masės, ir kas 9 metai, jei taikomos laivyno masės. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kauptinį poveikį masei bei centruotei ir tai tinkamai užfiksuojama dokumentuose. Orlaivis pasveriamas iš naujo, jei nėra tiksliai žinomas modifikacijų poveikis masei ir centruotei.

c) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

d) Vežėjas nustato visų į orlaivio grynąją naudojimo masę įskaičiuojamų vežamų daiktų ir įgulos narių masę, pasverdamas juos arba naudodamas standartines mases. Nustatoma jų padėties poveikis orlaivio CG.

e) Vežėjas nustato vežimo krovą, įskaitant bet kokį balastą, faktiškai pasverdamas jį, arba nustato vežimo krovą pagal standartines keleivių ir bagažo mases.

f) Be keleivių ir užregistruoto bagažo standartinių masių, vežėjas gali taikyti kitų krovos elementų standartinę masę, jeigu jis kompetentingai institucijai įrodo, kad šių elementų masė tokia pati arba neviršija leidžiamųjų nuokrypų.

g) Vežėjas nustato degalų krovos masę naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – pagal skrydžių vykdymo vadove nurodytą metodą apskaičiuotą tankį.

h) Vežėjas užtikrina, kad:

1. orlaivis būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams ir

2. vežamoji krova atitiktų duomenis, vartotus skaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.

i) Vežėjas laikosi papildomų konstrukcinių apribojimų, pvz., grindų tvirtumo apribojimo, didžiausiosios krovos ilginiam metrui, didžiausiosios masės krovinių skyriuje ir didžiausiojo krėslų skaičiaus apribojimų. Jei tai sraigtasparniai, vežėjas papildomai atsižvelgia į krovos pokyčius skrydžio metu.

▼B

j) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo principus ir metodus, susijusius su krovos ir masės bei centruotės sistema, kurie atitinka a–i punktų reikalavimus. Ši sistema aprėpia visų tipų numatomus skrydžius.

CAT.POL.MAB.105. Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai

a) Vežėjas nustato masės ir centruotės duomenis bei prieš kiekvieną skrydį pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas. Pagal masės ir centruotės dokumentus orlaivio vadas turi galėti nustatyti, ar krova ir jos paskirstymas yra tokie, kad nėra viršyti orlaivio masės ir centruotės apribojimai. Masės ir centruotės dokumentuose pateikiama ši informacija:

1. orlaivio registracija ir tipas;

2. skrydžio identifikacija, numeris ir data;

3. orlaivio vado vardas ir pavardė;

4. dokumentą parengusio asmens vardas ir pavardė;

5. orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas CG;

i) B klasės lėktuvų ir sraigtasparnių CG padėtis gali būti nenurodyta masės ir centruotės dokumentuose, jei, pvz., krovos paskirstymas atitinka iš anksto apskaičiuotos centruotės lentelę arba galima įrodyti, kad planuojamiems skrydžiams galima užtikrinti tinkamą centruotę, kad ir kokia būtų krova;

6. degalų masė kylant ir kelionės degalų masė;

7. suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė, jei taikoma;

8. krovos sudedamosios dalys, įskaitant keleivius, bagažą, krovinį ir balastą;

9. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės;

10. taikomos orlaivio CG padėtys ir

11. ribinės masės ir CG vertės.

Minėta informacija pateikiama skrydžio planavimo dokumentuose arba masės ir centruotės sistemose. Dalis informacijos gali būti kituose lengvai prieinamuose dokumentuose.

b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas patikrina pateikiamų duomenų patikimumą.

c) Orlaivio krovą prižiūrintis asmuo savo parašu ar lygiaverčiu būdu patvirtina, kad krova ir jos paskirstymas atitinka orlaivio vadui pateiktus masės ir centruotės dokumentus. Orlaivio vadas nurodo savo patvirtinimą parašu arba lygiaverčiu būdu.

d) Vežėjas nustato krovos keitimo paskutinę minutę tvarką, užtikrinančią, kad:

1. jei paskutinę minutę, kai jau yra užpildyti masės ir centruotės dokumentai, daroma pakeitimų, apie tai būtų pranešama orlaivio vadui ir jie būtų įrašomi į skrydžio planavimo dokumentus, kuriuose yra masės ir centruotės dokumentai;

▼B

2. būtų nurodytas didžiausiasis leidžiamas keleivių skaičiaus pakeitimas ar pavėlavęs krovinys ir

3. šį skaičių viršijus, būtų parengti nauji masės ir centruotės dokumentai.

e) Vežėjas turi gauti kompetentingos institucijos leidimą, jei nori orlaivio kompiuterinę masės ir centruotės sistemą arba atskirąją kompiuterinę masės ir centruotės sistemą naudoti kaip pagrindinį šaltinį leidimui išskristi. Vežėjas įrodo tokios sistemos tikslumą ir patikimumą.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS, ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Lėktuvai

CAT.IDE.A.100. Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Šiame skyriuje reikalaujami prietaisai ir įranga tvirtinami pagal Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, išskyrus šiuos elementus:

1. atsarginius lydžiuosius saugiklius;

2. atskirus nešiojamuosius žiburius;

3. tikslaus laiko prietaisą;

4. schemų laikiklį;

5. pirmosios pagalbos vaistinėles;

6. skubios pagalbos medicinines vaistinėles;

7. megafonus;

8. gelbėjimosi ir signalinę įrangą;

9. plūdriuosius inkarus ir švartavimo įrangą ir

10. vaikų saugos priemones.

b) Šiame skyriuje nereikalaujami prietaisai ir įranga, kurie neturi būti patvirtinti pagal Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, bet yra naudojami skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar įrangos priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 bei CAT.IDE.A.345 dalių reikalavimų ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.

c) Jei skrydžio metu savo darbo vietoje įranga turės naudotis vienas skrydžio įgulos narys, ji turi būti parengta valdyti iš jo darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu turi naudotis daugiau kaip vienas skrydžio įgulos narys, ji turi būti įrengta taip, kad būtų parengta naudoti visose darbo vietose, kuriose ją būtina naudoti.

▼B

d) Prietaisai, kurie skirti naudotis bet kuriam skrydžio įgulos nariui, turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

CAT.IDE.A.105. Minimali skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia arba nėra kurio nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtino prietaiso, įrenginio ar funkcijos, nebent:

a) lėktuvas naudojamas pagal vežėjo MEL arba

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų.

CAT.IDE.A.110. Atsarginiai lydieji saugikliai

a) Lėktuvuose turi būti naudojami visai elektros grandinei apsaugoti reikiamos kategorijos atsarginiai lydieji saugikliai, skirti pakeisti tuos saugiklius, kuriuos galima pakeisti skrydžio metu.

b) Lydžiųjų saugiklių, kuriuos būtina turėti lėktuve, skaičius turi būti didesnysis iš šių:

1. 10 % kiekvienos kategorijos saugiklių skaičius arba

2. po tris visų kategorijų saugiklius.

CAT.IDE.A.115. Skrydžio žiburiai

a) Dieną naudojamuose lėktuvuose turi būti:

1. susidūrimų vengimo žiburių sistema;

2. iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų lėktuvo skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;

3. iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas apšvietimas visose keleiviams skirtose patalpose ir

4. atskiras nešiojamasis žiburys visiems įgulos nariams, kuriems jo reikia ir kuris būtų lengvai pasiekiamas, kai šie sėdi jiems skirtose darbo vietose.

b) Naktį naudojamuose lėktuvuose papildomai turi būti:

1. navigaciniai / padėties žiburiai;

2. du tūpimo žiburiai arba vienas žiburys, turintis du atskirai energija aprūpinamus kaitinamuosius siūlus, ir

3. žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

CAT.IDE.A.120. Priekinių langų valytuvai

Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, visų pilotų darbo vietose įrengiamos priemonės, užtikrinančios priekinių langų dalies švarą esant krituliams.

▼B

CAT.IDE.A.125. Skrydžiai dieną pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

a) Pagal VFR dieną naudojamuose lėktuvuose įrengiama ši įranga, esanti piloto darbo vietoje:

1. Matavimo ir rodymo priemonės:

i) magnetinis kursas;

ii) laiko valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

iii) barometrinio slėgio;

iv) oro greičio rodymo;

v) vertikaliojo greičio;

vi) posūkio ir slydimo;

vii) aviahorizonto;

viii) kursas;

ix) išorinio oro temperatūros ir

x) Macho skaičiaus, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais.

2. Priemonė, rodanti, kad elektros energijos tiekimas reikiamiems skrydžio prietaisams nepakankamas.

b) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, antrojo piloto darbo vietoje turi būti šios papildomos atskiros priemonės:

1. barometrinio slėgio;

2. oro greičio rodymo;

3. vertikaliojo greičio;

4. posūkio ir slydimo;

5. aviahorizonto ir

6. kurso.

c) Šių lėktuvų oro greičio rodymo sistemose turi būti priemonės, neleidžiančios įvykti trikčiai dėl kondensato ar apledėjimo:

1. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, ir

2. lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA buvo išduotas 1999 m. balandžio 1 d. ar vėliau.

d) Vieno variklio lėktuvams, kurių pirmasis individualus CofA buvo išduotas iki 1995 m. gegužės 22 d., a punkto 1 papunkčio vi–ix papunkčių reikalavimai netaikomi, jeigu norint laikytis šių reikalavimų prireiktų modifikavimo.

CAT.IDE.A.130. Skrydžiai naktį pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

Pagal VFR naktį arba pagal IFR naudojamuose lėktuvuose piloto darbo vietoje įrengiama ši įranga:

a) Matavimo ir rodymo priemonės:

1. magnetinio kurso;

2. laiko valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. oro greičio;

▼B

4. vertikaliojo greičio;

5. posūkio ir slydimo arba, jei lėktuvuose įrengtos budėjimo režimo priemonės aviahorizontui ir slydimui matuoti ir rodyti, slydimo;

6. aviahorizonto;

7. stabilizuoto kurso;

8. lauko oro temperatūros ir

9. Macho skaičiaus, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais.

b) Dvi barometrinio aukščio rodymo priemonės.

c) Priemonė, rodanti, kad elektros energijos tiekimas reikiamiems skrydžio prietaisams nepakankamas.

d) Priemonės, neleidžiančios įvykti a punkto 3 papunktyje ir h punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčiai dėl kondensato ar apledėjimo.

e) Priemonės, skirtos pranešti skrydžio įgulai apie d punkte reikalaujamų priemonių triktį lėktuvuose:

1. kurių pirmasis individualus CofA buvo išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau arba

2. kurių pirmasis individualus COfA buvo išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., o MCTOM viršija 5 700 kg ir MOPSC viršija 9.

f) Dvi nepriklausomos statinio slėgio sistemos, išskyrus sraigtinius lėktuvus, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg.

g) Viena statinio slėgio sistema ir vienas atsarginis statinio slėgio šaltinis sraigtiniuose lėktuvuose, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg.

h) Kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, antrajam pilotui skirtos atskiros rodymo priemonės:

1. barometrinio slėgio;

2. oro greičio rodymo;

3. vertikaliojo greičio;

4. posūkio ir slydimo;

5. aviahorizonto ir

6. stabilizuoto kurso.

i) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, įrengiamos papildomos budėjimo režimo padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonės, kurias galima naudoti iš abiejų pilotų darbo vietų ir kurios:

1. turi nuolatinį elektros maitinimą įprastinių skrydžių metu ir, visiškai sugedus įprastai elektros gamybos sistemai, gauna srovę iš šaltinio, nepriklausomo nuo įprastos elektros sistemos;

2. užtikrina patikimą skrydį mažiausiai 30 minučių po įprastos elektros gamybos sistemos visiško gedimo, atsižvelgiant į kitus avarinio srovės tiekimo imtuvus ir skrydžių procedūras;

3. veikia nepriklausomai nuo kitų padėties erdvėje matavimo ir rodymo sistemų;

▼B

4. automatiškai veikia po visiško įprastos elektros gamybos sistemos gedimo;

5. yra tinkamai apšviestas visų skrydžio fazių metu, išskyrus lėktuvus, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg, kurie 1995 m. balandžio 1 d. jau buvo registruoti valstybėje narėje ir kuriuose kairiajame prietaisų skydelyje yra sumontuotas budėjimo režimo aviahorizontas;

6. skrydžio įgulai akivaizdžiai parodytų, kada budėjimo režimo aviahorizontas veikia maitinamas avariniu būdu, ir

7. kai budėjimo režimo aviahorizontas maitinamas autonomiškai, prietaise ar prietaisų skydelyje parodytų, kada yra naudojamas šis maitinimas;

j) Schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemos gali būti lengvai skaitomos ir kurią galima apšviesti naktį.

CAT.IDE.A.135. Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Lėktuvuose, kuriuos vienintelis pilotas valdo pagal IFR, įrengiamas autopilotas, turintis bent aukščio ir kurso palaikymo režimą.

CAT.IDE.A.140. Aukščio įspėjimo sistema

a) Aukščio įspėjimo sistema įrengiama šiuose lėktuvuose:

1. turbosraigtiniuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, ir

2. lėktuvuose su turbininiais varikliais.

b) Aukščio įspėjimo sistema turi galėti:

1. įspėti skrydžio įgulą apie priartėjimą prie pasirinkto aukščio ir

2. įspėti skrydžio įgulą bent garso signalu, kai nukrypstama virš ar žemiau pasirinkto aukščio.

c) Nepaisant a punkto, aukščio įspėjimo sistema nebūtina lėktuvams, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg, o MOPSC viršija 9 ir kuriems pirmas individualus COfA buvo išduotas iki 1972 m. balandžio 1 d., o 1995 m. balandžio 1 d. jie jau buvo registruoti valstybėje narėje.

CAT.IDE.A.150. Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema

a) Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, įrengiama įspėjimo apie vietovės reljefą sistema, atitinkanti A klasės įrangos reikalavimus, nustatytus priimtiname standarte.

b) Lėktuvuose su stūmokliniais varikliais, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, įrengiama įspėjimo apie vietovės reljefą sistema, atitinkanti B klasės įrangos reikalavimus, nustatytus priimtiname standarte.

CAT.IDE.A.155. Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

Jei Reglamente (ES) Nr. 1332/2011 nenurodyta kitaip, lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 19, įrengiama ACAS II.

▼B

CAT.IDE.A.160. Lėktuvo meteorologinė įranga

Meteorologinė įranga įrengiama šiuose lėktuvuose, naudojamuose naktį ar IMC tose vietovėse, kur maršrute yra tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurios laikomos galimomis nustatyti orlaivio meteorologine įranga:

a) hermetiškuose lėktuvuose;

b) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, ir

c) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9.

CAT.IDE.A.165. Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį

a) Lėktuvuose, naudojamuose naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarančiam ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.

b) Apšvietimo priemonės neturi sukelti spindesio ar atspindžių, trukdančių įgulos nariams atlikti savo pareigas.

CAT.IDE.A.170. Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Lėktuvuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

CAT.IDE.A.175. Įgulos narių vidaus ryšio sistema

Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 15 000 kg arba MOPSC viršija 19, įrengiama įgulos narių vidaus ryšio sistema, išskyrus lėktuvus, kuriems pirmas individualus COfA buvo išduotas iki 1965 m. balandžio 1 d. ir kurie 1995 m. balandžio 1 d. jau buvo įregistruoti valstybėje narėje.

CAT.IDE.A.180. Kreipimosi į keleivius sistema

Lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 19, įrengiama kreipimosi į keleivius sistema.

CAT.IDE.A.185. Kabinos pokalbių savirašis

a) Kabinos pokalbių savirašis (CVR) įrengiamas šiuose lėktuvuose:

1. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, ir

2. kelių turbininių variklių lėktuvuose, kurių MCTOM neviršija 15 000 kg, o MOPSC viršija 19 ir kurių pirmas individualus COfA išduotas 1990 m. sausio 1 d. ar vėliau.

b) CVR turi išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

1. jei tai a punkto 1 papunktyje nurodyti lėktuvai, kurių individualus COfA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau, – pastarąsias 2 valandas;

2. jei tai a punkto 1 papunktyje nurodyti lėktuvai, kurių individualus COfA išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., – pastarąsias 30 minučių arba

▼B

3. jei tai a punkto 2 papunktyje nurodyti lėktuvai, – pastarąsias 30 minučių.

c) CVR pagal laiko skalę įrašo:

1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;

2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;

3. skrydžio įgulos kabinos garsinę aplinką, įskaitant, be pertrūkių:

i) jei tai lėktuvai, kurių pirmasis individualus COfA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau, – garso signalus, gautus iš visų naudojamų gervinių ir kaukės mikrofonų;

ii) jei tai lėktuvai, nurodyti a punkto 2 papunktyje, kuriems pirmas individualus COfA išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., – garso signalus, gautus iš visų gervinių ir kaukės mikrofonų, kai įmanoma,

ir

4. pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.

d) CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia. Be to, jei tai lėktuvai, kurių individualus COfA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau, CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia.

e) Be d papunkčio, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti įrašus kaip galima ankščiau – nuo įgulos kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį po skrydžio, jei tai:

1. a punkto 1 papunktyje nurodyti lėktuvai, kurių individualus COfA buvo išduotas po 1998 m. balandžio 1 d., arba

2. a punkto 2 papunktyje nurodyti lėktuvai.

f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

CAT.IDE.A.190. Skrydžio duomenų savirašis

a) Šiuose lėktuvuose įrengiamas skrydžio duomenų savirašis (FDR), kuris duomenis įrašo ir saugo skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti:

1. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmas individualus COfA išduotas 1990 m. birželio 1 d. ar vėliau;

▼B

2. lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 1990 m. birželio 1 d., ir

3. kelių turbininių variklių lėktuvuose, kurių MCTOM neviršija 15 000 kg, o MOPSC viršija 19 ir kurių pirmas individualus COfA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau.

b) FDR įrašo:

1. jei tai a punkto 2 papunktyje nurodyti lėktuvai, kurių MCTOM mažesnė kaip 27 000 kg, – laiką, aukštį, oro greitį, įprastą pagreitį bei kryptį ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per pastarąsias 25 valandas;

2. jei tai a punkto 1 papunktyje nurodyti lėktuvai, kurių MCTOM mažesnė kaip 27 000 kg ir kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 2016 m. sausio 1 d., – parametrus, būtinus lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai ir keliamosios bei oro pasipriešinimo jėgos įtaisų konfigūracijai tiksliai nustatyti, ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per pastarąsias 25 valandas;

3. jei tai a punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodyti lėktuvai, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 2016 m. sausio 1 d., – parametrus, būtinus lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per pastarąsias 25 valandas;

4. jei tai a punkto 3 papunktyje nurodyti lėktuvai, kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 2016 m. sausio 1 d., – parametrus, būtinus lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai ir keliamosios bei oro pasipriešinimo jėgos įtaisų konfigūracijai tiksliai nustatyti, ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą bent per pastarąsias 10 valandų, arba

5. jei tai a punkto 1 ir 3 papunkčiuose nurodyti lėktuvai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, – parametrus, būtinus lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per pastarąsias 25 valandas.

c) Duomenys gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.

d) FDR turi pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia. Be to, jei tai lėktuvai, kurių individualus COfA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. ar vėliau, FDR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia.

e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

▼B

CAT.IDE.A.195. Duomenų saito įrašymas

a) Lėktuvai, kuriems pirmas individualus COfA išduotas 2014 m. balandžio 8 d. ar vėliau, kurie turi galimybę naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašo, kai taikoma:

1. duomenų saito pranešimus, susijusius su bendravimu tarp lėktuvo ir ATS, įskaitant pranešimus, taikomus šiai paskirčiai:

i) duomenų saitui suaktyvinti;

ii) dispečerio ir piloto bendravimui;

iii) adresuotai priežiūrai;

iv) skrydžio informacijai;

v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą, ir

vii) grafikai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

2. informacijai, kuria naudojantis galima nustatyti tikslią sąsają su bet kuriais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne sraigtasparnyje, ir

3. informacijai apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.

b) Savirašis turi įrašyti ir saugoti duomenis bei informaciją skaitmeniniu būdu ir turėti būdą šiuos duomenis paimti. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.

c) Savirašis turi galėti išsaugoti įrašytus duomenis bent tokią trukmę, kuri nurodyta CVR įrenginiams CAT.IDE.A.185 dalyje.

d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai yra tokie patys, kaip CAT.IDE.A.185 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai.

CAT.IDE.A.200. Kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymasis gali būti užtikrintas:

a) vienu kombinuotuoju skrydžio duomenų ir kabinos pokalbių savirašiu lėktuve, kuriame privaloma įrengti tik CVR arba FDR;

▼B

b) vienu kombinuotuoju skrydžio duomenų ir kabinos pokalbių savirašiu lėktuve, kurio MCTOM neviršija 5 700 kg ir kuriame privaloma įrengti CVR ir FDR, arba

c) dviem kombinuotaisiais skrydžio duomenų ir kabinos pokalbių savirašiais lėktuve, kurio MCTOM viršija 5 700 kg ir privaloma įrengti CVR ir FDR.

CAT.IDE.A.205. Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. krėslas arba miegamoji vieta visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;

2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir suvaržymo diržai kiekvienai miegamajai vietai, išskyrus 3 punkte nurodytus atvejus;

3. jei tai lėktuvai, kurių MCTOM mažesnė kaip 5 700 kg ir MOPSC ne daugiau 9, nuo 2015 m. balandžio 8 d. – saugos diržai su liemens suvaržymo sistema kiekviename keleivio krėsle ir suvaržymo diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;

4. vaikų saugos priemonė (CRD) kiekvienam lėktuve esančiam asmeniui, jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus;

5. saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant:

i) kiekviename skrydžio įgulos krėsle ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo;

ii) kiekviename stebėtojo krėsle, esančiame skrydžio įgulos kabinoje;

6. saugos diržas su liemens suvaržymo sistema kiekviename iš mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtų krėslų.

b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą;

2. skrydžio įgulos krėsluose, kiekviename krėsle šalia piloto krėslo ir mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai.

CAT.IDE.A.210. Ženklai „Užsisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Lėktuvuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos krėslo (-ų) nėra matomos visos keleivių vietos, įrengiamos priemonės, visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai parodančios, kada reikia prisisegti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

CAT.IDE.A.215. Vidinės durys ir užuolaidos

Lėktuvuose įrengiama:

a) jei tai lėktuvai, kurių MOPSC viršija 19, – durys tarp keleivių salono ir skrydžio įgulos kabinos su užrašu „Tik įgulai“ bei užraktu, neleidžiančiu keleiviams jų atidaryti be skrydžio įgulos nario leidimo;

b) lengvai pasiekiama kiekvienų durų, skiriančių keleivių saloną nuo kitų skyrių, kuriuose yra avariniai išėjimai, atidarymo įranga;

▼B

c) priemonės, atidarytoje padėtyje užfiksuojančios duris ar užuolaidą, skiriančią keleivių saloną nuo kitų skyrių, pro kuriuos būtina eiti norint pasiekti reikiamą avarinį išėjimą iš keleivio krėslo;

d) plakatas ant kiekvienų vidinių durų ar šalia užuolaidų, pro kurias patenkama prie keleivių avarinio išėjimo, nurodantis, kad jos privalo būti atidarytos ir užfiksuotos kilimo ir tūpimo metu, ir

e) priemonė, kuria įgulos nariai gali atrakinti duris, prie kurių keleiviai paprastai gali patekti ir jas užtrenkti.

CAT.IDE.A.220. Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinėlės, kaip nurodyta 1 lentelėje.

1 lentelė

Būtinas pirmosios pagalbos vaistinėlių skaičius

Keleivių krėslų skaičius	Būtinas pirmosios pagalbos vaistinėlių skaičius
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 ar daugiau	6

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlės turi būti:

1. lengvai prieinamos ir

2. atnaujintos.

CAT.IDE.A.225. Skubios pagalbos medicininė vaistinėlė

a) Lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 30, turi būti skubios pagalbos medicininė vaistinėlė, jei nors vienas planuojamo maršruto taškas yra toliau negu 60 minučių skrydžio laiko (įprastu kreiseriniu greičiu) nuo aerodromo, kuriame galima tikėtis kvalifikuotos medicinos pagalbos.

b) Orlaivio vadas užtikrina, kad vaistus skirtų tik kvalifikuoti gydytojai, slaugės arba panašią kvalifikaciją turintys darbuotojai.

c) a punkte nurodyta skubios pagalbos medicininė vaistinėlė turi būti:

1. nelaidi dulkėms ir drėgmei;

2. vežama taip, kad nebūtų galima neleistinai pasinaudoti, ir

3. reguliariai atnaujinama.

CAT.IDE.A.230. Pirmosios pagalbos deguonis

a) Hermetiškuose lėktuvuose, skraidančiuose didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, kai skrydžiams būtini keleivių salono įgulos nariai, turi būti gryno deguonies tiekimo įranga keleiviams, kuriems dėl fiziologinių priežasčių gali jo prireikti išsihermetinus keleivių salonui.

▼B

b) a punkte nurodyto deguonies kiekis apskaičiuojamas taikant vidutinį, ne mažiau kaip 3 litrų sauso, standartinės temperatūros ir slėgio (STPD) deguonies tekėjimo per minutę vienam asmeniui greitį. Šio deguonies turi pakakti likusiam skrydžiui, išsihermetinus keleivių salonui didesniame kaip 8 000 pėdų, bet mažesniame kaip 15 000 pėdų aukštyje, ne mažiau kaip 2 % vežamų keleivių, bet jokiu būdu ne mažiau kaip vienam asmeniui.

c) Deguonies tiekimo įtaisų turi pakakti, bet jų niekada negali būti mažiau kaip du, ir keleivių salono įgulai turi būti užtikrinta galimybė jį naudoti.

d) Pirmosios pagalbos deguonies įranga turi būti pajėgi užtikrinti ne mažiau kaip 4 litrų per minutę STPD srovės tekėjimą.

CAT.IDE.A.235. Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

a) Hermetiškuose lėktuvuose, skraidančiuose didesniame kaip 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti papildomo deguonies tiekimo įranga, pajėgi išlaikyti ir tiekti deguonį, kaip numatyta 1 lentelėje.

b) Hermetiškuose lėktuvuose, skraidančiuose didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, turi būti:

1. greitai uždedamo tipo kaukės skrydžio įgulos nariams;

2. pakankamai atsarginių išleidimo angų ir kaukių arba nešiojamųjų deguonies įtaisų su kaukėmis, tolygiai išdėstytų po visą keleivių saloną ir užtikrinančių nedelsiamą deguonies tiekimą visiems būtiniems keleivių salono įgulos nariams;

3. deguonies tiekimo įrenginys, prijungtas prie deguonies tiekimo jungčių, prireikus iškart pasiekiamas kiekvienam keleivių salono įgulos nariui, papildomam įgulos nariui ir keleivių krėsluose sėdintiems asmenims, ir

4. įtaisas, įspėjantis skrydžio įgulą apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą.

c) Hermetiškuose lėktuvuose, skirtuose skraidyti didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje, arba lėktuvuose, kurie skrisdami 25 000 pėdų aukštyje ar žemiau negali per 4 minutes saugiai nusileisti iki 13 000 pėdų, o jų pirmas individualus COfA išduotas po 1998 m. lapkričio 8 d., b punkto 3 papunktyje nurodyti deguonies tiekimo įrenginiai turi būti automatinio veikimo.

d) Bendras b punkto 3 papunktyje ir c punkte nurodytų deguonies tiekimo įtaisų ir išleidimo angų skaičius turi ne mažiau kaip 10 % viršyti krėslų skaičių. Papildomi įtaisai tolygiai paskirstomi keleivių salone.

e) Nepaisant a punkto, jei tai lėktuvai, nesertifikuoti skristi didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, – deguonies tiekimo reikalavimai keleivių salono įgulos nariui (-iams), papildomam (-iems) įgulos nariui (-ams) ir keleiviui (-iams), gali būti sumažinti visam skrydžio laikui iki 10 000–13 000 pėdų keleivių salono barometrinio aukščio visiems būtiniems keleivių salono įgulos nariams ir ne mažiau kaip 10 % keleivių, jei visuose maršruto taškuose lėktuvas gali saugiai per 4 minutes žemėti iki 13 000 pėdų keleivių salono barometrinio aukščio.

▼B

f) Būtinas mažiausias tiekimas, nurodytas 1 lentelės 1 eilutės b punkto 1 papunktyje ir 2 eilutėje, apima deguonies kiekį, būtiną pastoviam nusileidimui iš lėktuvo didžiausiojo sertifikuoto skraidymo aukščio iki 10 000 pėdų aukščio per 10 minučių ir 20 minučių paskesniam skrydžiui 10 000 pėdų aukštyje.

g) Būtinas mažiausias tiekimas, nurodytas 1 lentelės 1 eilutės 1 skirsnio b punkto 2 papunktyje, apima deguonies kiekį, būtiną pastoviam nusileidimui iš lėktuvo didžiausiojo sertifikuoto skraidymo aukščio iki 10 000 pėdų aukščio per 10 minučių ir 110 minučių paskesniam skrydžiui 10 000 pėdų aukštyje.

h) Būtinas mažiausias tiekimas, nurodytas 1 lentelės 3 eilutėje, apima deguonies kiekį, būtiną pastoviam nusileidimui iš lėktuvo didžiausiojo sertifikuoto skraidymo aukščio iki 15 000 pėdų aukščio per 15 minučių.

1 lentelė

Būtinieji deguonies tiekimo hermetiškuose lėktuvuose reikalavimai

Tiekimas skirtas	Trukmė ir keleivių salono barometrinis aukštis
1. Sėdintiesiems skrydžio įgulos kabinos krėsluose ir einantiesiems pareigas toje kabinoje	a) Visam skrydžio laikui, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų. b) Likusiam skrydžio laikui, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų, bet neviršija 13 000 pėdų, po pradinių 30 minučių skrydžio šiame aukštyje, bet ne trumpiau kaip: 1. 30 minučių tiekimas lėktuvuose, sertifikuotuose skraidyti ne didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, ir 2. 2 valandų tiekimas lėktuvuose, sertifikuotuose skraidyti didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje.
2. Būtiniems keleivių salono įgulos nariams	a) Visam skrydžio laikui, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų, bet ne trumpiau kaip 30 minučių laikui. b) Likusiam skrydžio laikui, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų, bet neviršija 13 000 pėdų, po pradinių 30 minučių skrydžio šiame aukštyje.
3. 100 % keleivių (*)	Visam skrydžio laikui, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 15 000 pėdų, bet jokiu būdu ne trumpiau kaip 10 minučių laikui.
4. 30 % keleivių (*)	Visam skrydžio laikui, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 14 000 pėdų, bet neviršija 15 000 pėdų.
5. 10 % keleivių (*)	Likusiam skrydžio laikui, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų, bet neviršija 14 000 pėdų, po pradinių 30 minučių skrydžio šiame aukštyje.

(*) 1 lentelėje nurodytas keleivių skaičius reiškia iš tiesų vežamų keleivių skaičių, įskaitant jaunesnius kaip 24 mėnesių amžiaus asmenis.

▼B

CAT.IDE.A.240. Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

Nehermetiškuose lėktuvuose, skraidančiuose didesniame kaip 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti papildomo deguonies tiekimo įranga, pajėgi išlaikyti ir tiekti deguonį, kaip numatyta 1 lentelėje.

1 lentelė

Būtinieji deguonies tiekimo nehermetiškuose lėktuvuose reikalavimai

Tiekimas skirtas	Trukmė ir keleivių salono barometrinis aukštis
1. Sėdintiesiems skrydžio įgulos kabinos krėsluose ir einantiesiems pareigas kabinoje ir įgulos nariams, padedantiems skrydžio įgulai atlikti jos pareigas.	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų.
2. Būtiniems keleivių salono įgulos nariams	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų, ir bet kuriam ilgesniam kaip 30 minučių laikui barometriniame aukštyje, viršijančiame 10 000 pėdų, bet neviršijančiame 13 000 pėdų.
3. Papildomiems įgulos nariams ir visiems keleiviams (*)	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų.
4. 10 % keleivių (*)	Visam skrydžio laikui, praėjus 30 minučių barometriniame aukštyje, viršijančiame 10 000 pėdų, bet neviršijančiame 13 000 pėdų.

(*) 1 lentelėje nurodytas keleivių skaičius reiškia iš tiesų vežamų keleivių skaičių, įskaitant jaunesnius kaip 24 mėnesių amžiaus asmenis.

CAT.IDE.A.245. Įgulos apsauginė kvėpavimo įranga

a) Visuose hermetiškuose lėktuvuose ir tuose nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 19 krėslų, įrengiama apsauginė kvėpavimo įranga (PBE), skirta akims, nosiai ir burnai apsaugoti bei ne trumpiau kaip 15 minučių:

   1. deguoniui visiems skrydžio įgulos kabinoje pareigas atliekantiems skrydžio įgulos nariams tiekti;

   2. kvėpavimo dujoms visiems būtiniems keleivių salono įgulos nariams greta jiems skirtų darbo vietų tiekti ir

   3. kvėpavimo dujoms iš nešiojamosios PBE vienam skrydžio įgulos nariui greta jam skirtos darbo vietos, jei lėktuvą valdo didesnė kaip vieno žmogaus skrydžio įgula ir nėra nė vieno keleivių salono įgulos nario, tiekti.

b) Skrydžio įgulai skirta PBE turi būti padėta lengvai pasiekiamoje įgulos kabinos vietoje ir kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui turi būti lengvai pasiekiama pasinaudoti jo darbo vietoje.

c) Keleivių salono įgulai skirta PBE įrengiama šalia visų būtinų keleivių salono įgulos narių darbo vietų.

▼B

d) Lėktuvuose įrengiama papildoma nešiojamoji PBE, esanti šalia CAT.IDE.A.250 dalyje nurodyto rankinio gesintuvo arba šalia įėjimo į krovinių skyrių, jei rankinis gesintuvas yra krovinių skyriuje.

e) Naudojama PBE turi netrukdyti ryšiui, būtinam pagal CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 ir CAT.IDE.A.330 dalis.

CAT.IDE.A.250. Rankiniai gesintuvai

a) Lėktuvų skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas rankinis gesintuvas.

b) Ne mažiau kaip po vieną rankinį gesintuvą turi būti kiekvienoje virtuvėje, kuri nėra pagrindiniame keleivių denyje, arba iš jos turi būti lengvai pasiekiami.

c) Ne mažiau kaip po vieną lengvai pasiekiamą rankinį gesintuvą turi būti kiekviename A ir B klasių krovinių ar bagažo skyriuje ir kiekviename E klasės krovinių skyriuje, į kuriuos įgulos nariai gali patekti skrydžio metu.

d) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, be to, žmonėms skirtoms patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų.

e) Kiekviename lėktuvo keleivių skyriuje esančių lengvai pasiekiamų rankinių gesintuvų skaičius turi būti ne mažesnis nei nurodytas 1 lentelėje.

1 lentelė

Rankinių gesintuvų skaičius

MOPSC	Gesintuvų skaičius
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 ar daugiau	8

CAT.IDE.A.255. Avariniai kirviai ir laužtuvai

a) Lėktuvų, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas avarinis kirvis ar laužtuvas.

b) Jei MOPSC viršija 200, tolimiausioje lėktuvo virtuvės dalyje arba šalia jos turi būti papildomas avarinis kirvis arba laužtuvas.

c) Keleivių skyriuje esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

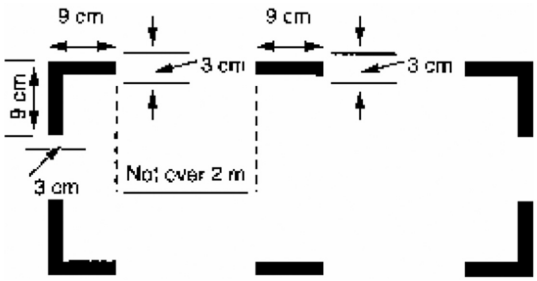
▼B

CAT.IDE.A.260. Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklinamos ant lėktuvo, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



CAT.IDE.A.265. Avarinės evakuacijos priemonės

a) Lėktuvuose, kurių keleiviams skirto avarinio išėjimo slenkstis yra aukščiau kaip 1,83 m (6 pėdos) virš žemės, prie kiekvieno iš tų išėjimų įrengiamos priemonės, padedančios keleiviams ir įgulai saugiai pasiekti žemę avarinės situacijos atveju.

b) Nepaisant a punkto, tokios priemonės neįrengiamos išėjimuose virš sparnų, jei lėktuvo konstrukcijoje nustatyta vieta, kurioje baigiasi gelbėjimosi takas, yra mažiau kaip 1,83 m (6 pėdos) virš žemės, kai lėktuvas stovi ant žemės, jo važiuoklė yra išleista, o užsparniai – kilimo ar tūpimo padėtyje, atsižvelgiant į tai, kuri užsparnių padėtis yra aukščiau virš žemės.

c) Lėktuvuose, kuriuose būtinas atskiras avarinis išėjimas skrydžio įgulai, kurio žemiausias taškas yra daugiau kaip 1,83 m (6 pėdos) virš žemės, turi būti priemonės, padedančios visiems išlipantiems skrydžio įgulos nariams avarinės situacijos atveju saugiai pasiekti žemę.

d) a ir c punktuose nurodytas aukštis matuojamas:

1. kai važiuoklė išleista ir

2. jei tai lėktuvai, kurių tipo pažymėjimas buvo išduotas po 2000 m. kovo 31 d., – nulūžus ar neišsitiesus vienai ar daugiau važiuoklės kojų.

CAT.IDE.A.270. Megafonai

Lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 60 ir kuriuo vežamas bent vienas keleivis, turi būti nešiojamųjų akumuliatorinių megafonų, kuriais įgulos nariai avarinės evakuacijos atveju galėtų lengvai pasinaudoti; megafonų skaičius turi būti toks:

a) Kiekviename keleivių salone:

1 lentelė

Megafonų skaičius

Keleivių krėslų konfigūracija	Megafonų skaičius
61–99	1
100 ir daugiau	2

b) Lėktuvuose, kuriuose yra daugiau nei vienas keleivių salonas, visais atvejais, kai bendra keleivių krėslų konfigūracija viršija 60, turi būti ne mažiau kaip vienas megafonas.

▼B

CAT.IDE.A.275. Avarinis apšvietimas ir ženklinimas

a) Lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9, įrengiama nepriklausomą elektros energijos tiekimą turinti avarinio apšvietimo sistema, palengvinanti evakuaciją iš lėktuvo.

b) Lėktuvų, kurių MOPSC viršija 19, a punkte nurodytą avarinio apšvietimo sistemą sudaro:

1. bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltiniai;

2. vidaus apšvietimas grindų lygiu avarinių išėjimų vietose;

3. apšviesti avarinių išėjimų žymenys ir nukreipiantys ženklai;

4. jei tai lėktuvai, kuriems prašymas gauti tipo pažymėjimą ar jį atitinkantį dokumentą buvo pateiktas iki 1972 m. gegužės 1 d. ir kurie skraido naktį, – išorinis avarinis apšvietimas visuose išėjimuose virš sparnų ir išėjimuose, kuriuose reikalingos nusileidimo pagalbinės priemonės;

5. jei tai lėktuvai, kurių tipo pažymėjimo ar jį atitinkančio dokumento prašymas buvo pateiktas po 1972 m. balandžio 30 d. ir kurie skraido naktį, – išorinis avarinis apšvietimas visuose keleivių avariniuose išėjimuose ir

6. jei tai lėktuvai, kuriems tipo pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas 1957 m. gruodžio 31 d. arba vėliau, – grindų avarinio gelbėjimosi tako ženklinimo sistema (-os) keleivių salonuose.

c) Lėktuvuose, kurių MOPSC neviršija 19 ir kurių tipo pažymėjimas išduotas pagal agentūros tinkamumo skraidyti kodus, a punkte nurodytoje avarinio apšvietimo sistemoje turi būti b punkto 1–3 papunkčiuose nurodyta įranga.

d) Lėktuvuose, kurių MOPSC neviršija 19 ir kurių tipo pažymėjimas išduotas ne pagal agentūros tinkamumo skraidyti kodus, a punkte nurodytoje avarinio apšvietimo sistemoje turi būti b punkto 1 papunktyje nurodyta įranga.

e) Lėktuvuose, kurių MOPSC neviršija 19 ir kurie skraido naktį, įrengiamas bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltinis, skirtas padėti evakuotis iš lėktuvo.

CAT.IDE.A.280. Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

a) Lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 19, įrengiama bent:

1. jei tai lėktuvai, kurių pirmas individualus COfA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., – du ELT, iš kurių vienas yra automatinis, arba

2. jei tai lėktuvai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 2008 m. liepos 1 d. ar anksčiau, – vienas automatinis ELT arba du bet kurio tipo ELT.

▼B

b) Lėktuvuose, kurių MOPSC neviršija 19, įrengiama bent:

1. jei tai lėktuvai, kurių pirmas individualus COfA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., – vienas automatinis ELT arba

2. jei tai lėktuvai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 2008 m. liepos 1 d. ar anksčiau, – vienas bet kurio tipo ELT.

c) Bet kurio tipo ELT turi galėti vienu metu siųsti 121,5 MHz ir 406 MHz dažniais.

CAT.IDE.A.285. Skrydis virš vandens

a) Šiuose lėktuvuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam juose esančiam asmeniui arba joms lygiavertį plūduriavimo įtaisą kiekvienam juose esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo ar miegamosios vietos:

1. sausumos lėktuvuose, nutolstančiuose nuo kranto daugiau kaip 50 jūrmylių atstumu arba kylančiuose ar tupiančiuose aerodrome, kuriame kilimo ar artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nelaimingo atsitikimo atveju atsirastų tūpimo ant vandens tikimybė, ir

2. virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

c) Virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose turi būti:

1. jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti vandens lėktuvo švartavimą, pritvirtinimą ar manevravimą vandenyje, atitinkanti vandens lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir

2. įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse taisyklėse dėl susidūrimų jūroje prevencijos.

d) Virš vandens skraidančiuose lėktuvuose, kurie nuo avariniam nutūpimui tinkamos sausumos nutolsta didesniu atstumu kaip:

1. jei tai lėktuvai, galintys tęsti skrydį iki aerodromo bet kuriame maršruto ar planuojamo nukrypimo taške sugedus kritiniam (-ams) varikliui (-ams), – 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu arba 400 jūrmylių (pasirenkama mažesnė vertė) arba

2. jei tai bet kurie kiti lėktuvai, – 30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu arba 100 jūrmylių (pasirenkama mažesnė vertė),

turi būti e punkte nurodyta įranga.

e) d punkto nuostatas atitinkančiuose lėktuvuose turi būti ši įranga:

1. gelbėjimosi plaustai, kurių pakaktų visiems lėktuve esantiems asmenims, sudėti taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju, ir pakankamo dydžio, kad juose sutilptų visi išsigelbėjusieji, jei būtų prarastas vienas didžiausios vardinės talpos plaustas;

2. gelbėjimo kreipiamasis žiburys kiekviename plauste;

▼B

3. gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkančias vykdysimą skrydį, ir

4. ne mažiau kaip du gelbėjimosi ELT (ELT(S).

CAT.IDE.A.305. Gelbėjimosi įranga

a) Lėktuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

1. signalinė įranga, skirta nelaimės signalams duoti;

2. bent vienas ELT ir

3. papildoma gelbėjimosi įranga, tinkama maršrutui, kuriuo bus skrendama, atsižvelgiant į lėktuve esančių asmenų skaičių.

b) a punkto 3 papunktyje nurodyta įranga nereikalinga, jei lėktuvas:

1. nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypač sunkūs, nutolsta ne didesniu atstumu kaip:

i) jei tai lėktuvai, galintys tęsti skrydį iki aerodromo bet kuriame maršruto ar planuojamo nukrypimo maršruto taške sugedus kritiniam(s) varikliui (-iams), – 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OIE) arba

ii) jei tai bet kurie kiti lėktuvai, – 30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu.

2. jei tai lėktuvai, sertifikuoti pagal taikomą tinkamumo skraidyti standartą – ne toliau kaip atstumu, atitinkančiu 90 minučių skrydį kreiseriniu greičiu nuo avariniam nutūpimui tinkamos zonos.

CAT.IDE.A.325. Ausinės

a) Lėktuvuose turi būti po ausinių su gerviniu arba gerkliniu mikrofonu ar lygiaverčiu įtaisu kiekvienam skrydžio įgulos nariui porą jiems skirtose darbo vietose skrydžio įgulos kabinoje.

b) Pagal IFR arba naktį skraidančiuose lėktuvuose turi būti po siųstuvo mygtuką ant kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui skirto išilginio ir šoninio polinkio vairų.

CAT.IDE.A.330. Radijo ryšio įranga

a) Lėktuvuose įrengiama radijo ryšio įranga, reikalaujama pagal taikomus aviacijos reikalavimus.

b) Radijo ryšio įranga turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

CAT.IDE.A.335. Garso selektoriaus skydelis

Pagal IFR naudojamuose lėktuvuose įrengiami garso selektoriaus skydeliai, valdomi iš visų būtinų skrydžio įgulos narių darbo vietų.

CAT.IDE.A.340. Radijo įranga skrydžiams pagal VFR, kai navigacija vykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

Lėktuvuose, naudojamuose pagal VFR maršrutuose, kuriuose navigacija vyksta pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, įrengiama įprastoms skrydžio sąlygoms būtina radijo ryšio įranga, pritaikyta:

a) ryšiui su atitinkamomis antžeminėmis stotimis palaikyti;

▼B

b) ryšiui su atitinkamomis ATC stotimis visuose taškuose, esančiuose valdomoje oro erdvėje, kuria numatoma skristi, palaikyti ir

c) meteorologinei informacijai gauti.

CAT.IDE.A.345. Ryšio ir navigacijos įranga skrydžiams pagal IFR ar VFR maršrutais, kurių navigacija nevykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

a) Lėktuvuose, naudojamuose pagal IFR ar VFR maršrutuose, kuriuose navigacija vyksta pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, įrengiama radijo ryšio ir navigacijos įranga, atitinkanti taikomus aviacijos reikalavimus.

b) Radijo ryšio įrangą sudaro bent dvi nepriklausomos radijo ryšio sistemos, kurios įprastomis skrydžio sąlygomis yra būtinos ryšiui su atitinkama antžemine stotimi visuose maršruto taškuose ir tarp jų, įskaitant nukrypimus, palaikyti.

c) Nepaisant b punkto, lėktuvuose, naudojamuose trumpiems vežimo skrydžiams Šiaurės Atlanto minimalių navigacijos galimybių techninių reikalavimų (NAT MNPS) erdvėje ir nekertančiuose Šiaurės Atlanto, įrengiama bent viena tolimųjų nuotolių ryšio sistema, jei atitinkamai oro erdvei yra paskelbtų alternatyvių ryšio procedūrų.

d) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kad būtų užtikrinta, jog, bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui, likusi įranga užtikrintų saugią navigaciją pagal skrydžio planą.

e) Lėktuvuose, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti esant IMC, įrengiama tinkama įranga, galinti nurodyti kursą iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti esant IMC, ir bet kuriame numatytame atsarginiame aerodrome.

CAT.IDE.A.350. Atsakiklis

Lėktuvuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas SSR atsakiklis, būtinas skrendamam maršrutui.

CAT.IDE.A.355. Elektroninių navigacijos duomenų valdymas

a) Vežėjas naudoja tik tuos elektroninių navigacijos duomenų gaminius, kurie tinka navigacijos reikmėms ir atitinka patikimumo standartus, pakankamus numatytai duomenų paskirčiai.

b) Jei elektroniniai navigacijos duomenų gaminiai tinka skrydžių, kuriems V priede (SPA dalyje) reikalaujamas patvirtinimas, navigacijos reikmėms, vežėjas kompetentingai institucijai įrodo, kad taikomas procesas ir pateikti gaminiai atitinka vientisumo standartus, tinkamus numatytai duomenų paskirčiai.

c) Vežėjas tiek procesų, tiek gaminių patikimumą nuolat stebi tiesiogiai arba stebėdamas trečiųjų šalių tiekėjų reikalavimų laikymąsi.

d) Vežėjas užtikrina, kad naujausi ir nepakeisti elektroniniai navigacijos duomenys būtų laiku išplatinti ir įvesti visuose lėktuvuose, kuriems jie reikalingi.

▼B

2 SKIRSNIS

Sraigtasparniai

CAT.IDE.H.100. Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Šiame skyriuje reikalaujami prietaisai ir įranga tvirtinami pagal Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, išskyrus šiuos elementus:

1. atsarginius lydžiuosius saugiklius;

2. atskirus nešiojamuosius žiburius;

3. tikslaus laiko prietaisą;

4. schemų laikiklį;

5. pirmosios pagalbos vaistinėlę;

6. megafonus;

7. gelbėjimosi ir signalinę įrangą;

8. plūdriuosius inkarus ir švartavimo įrangą ir

9. vaikų saugos priemones.

b) Šiame skyriuje nereikalaujami prietaisai ir įranga, kurie neturi būti patvirtinti pagal Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, bet yra naudojami skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 ir CAT.IDE.H.345 dalių reikalavimų ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti sraigtasparnio tinkamumui skraidyti.

c) Jei skrydžio metu savo darbo vietoje įranga turės naudotis vienas skrydžio įgulos narys, ji turi būti parengta valdyti iš jo darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu turi naudotis daugiau kaip vienas skrydžio įgulos narys, ji turi būti įrengta taip, kad būtų parengta naudoti visose darbo vietose, kuriose ją būtina naudoti.

d) Prietaisai, kurie skirti naudotis bet kuriam skrydžio įgulos nariui, turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

CAT.IDE.H.105. Minimali skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia arba nėra kurio nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtino prietaiso, įrenginio ar funkcijos, nebent:

a) sraigtasparnis naudojamas pagal vežėjo MEL arba

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis MMEL apribojimų.

▼B

CAT.IDE.H.115. Skrydžio žiburiai

a) Pagal VFR dieną naudojamuose sraigtasparniuose įrengiama susidūrimų vengimo žiburių sistema.

b) Naktį naudojamuose sraigtasparniuose, be a punkte nurodytos sistemos, papildomai turi būti:

1. iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų sraigtasparnio skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;

2. iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas visose keleiviams skirtose patalpose ir

3. atskiras nešiojamasis žiburys visiems įgulos nariams, kuriems jo reikia ir kuris būtų lengvai pasiekiamas, kai šie sėdi jiems skirtose darbo vietose;

4. navigaciniai ir padėties žiburiai;

5. du tūpimo žiburiai, iš kurių bent vienas yra reguliuojamas skrydžio metu, kad apšviestų žemę priešais sraigtasparnį, po juo ir iš abiejų jo pusių, ir

6. žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

CAT.IDE.H.125. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga skrendant dieną pagal VFR

a) Pagal VFR dieną naudojamuose sraigtasparniuose įrengiama ši įranga, esanti piloto darbo vietoje:

1. Matavimo ir rodymo priemonės:

i) magnetinio kurso;

ii) laiko valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

iii) barometrinio slėgio;

iv) oro greičio rodymo;

v) vertikaliojo greičio;

vi) slydimo ir

vii) lauko oro temperatūros.

2. Priemonė, rodanti, kad elektros energijos tiekimas reikiamiems skrydžio prietaisams nepakankamas.

b) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, antrojo piloto darbo vietoje turi būti šios papildomos atskiros priemonės:

1. barometrinio slėgio;

2. oro greičio rodymo;

3. vertikaliojo greičio ir

4. slydimo.

c) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg, arba bet kuriame sraigtasparnyje, kuriuo vykdomi skrydžiai virš vandens, kai nesimato sausumos arba matomumas mažesnis kaip 1 500 m, – šios matavimo ir rodymo priemonės:

1. aviahorizonto ir

2. kurso.

▼B

d) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg arba MOPSC viršija 9, įrengiamos priemonės, neleidžiančios įvykti oro greičio rodymo sistemų trikčiai dėl kondensato ar apledėjimo.

CAT.IDE.H.130. Skrydžiai naktį pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

Pagal VFR naktį arba pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose įrengiama ši įranga, esanti piloto darbo vietoje:

a) Matavimo ir rodymo priemonės:

1. magnetinio kurso;

2. laiko valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. oro greičio rodymo;

4. vertikaliojo greičio;

5. slydimo;

6. aviahorizonto;

7. stabilizuoto kurso ir

8. lauko oro temperatūros.

b) Dvi barometrinio aukščio rodymo priemonės. Kai tai vienintelio piloto skrydžiai pagal VFR naktį, vienas barometrinis aukštimatis gali būti pakeistas radijo aukštimačiu.

c) Priemonės, rodančios, kad elektros energijos tiekimas reikiamiems skrydžio prietaisams nepakankamas.

d) Priemonės, neleidžiančios įvykti a punkto 3 papunktyje ir h punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčiai dėl kondensato ar apledėjimo.

e) Priemonės, skirtos pranešti skrydžio įgulai apie d punkte reikalaujamų priemonių triktį sraigtasparniuose:

1. kurių pirmas individualus COfA buvo išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. ar vėliau arba

2. kurių pirmas individualus COfA buvo išduotas iki 1999 m. rugpjūčio 1 d., o MCTOM viršija 3 175 kg ir MOPSC viršija 9.

f) Budėjimo režimo aukščio matavimo ir rodymo priemonės, kurios:

1. turi nuolatinį elektros maitinimą įprastinių skrydžių metu ir, visiškai sugedus įprastai elektros gamybos sistemai, gauna srovę iš šaltinio, nepriklausomo nuo įprastos elektros sistemos;

2. veikia nepriklausomai nuo kitų padėties erdvėje matavimo ir rodymo sistemų;

3. galimos naudoti iš abiejų pilotų darbo vietų;

4. automatiškai veikia po visiško įprastos elektros gamybos sistemos gedimo;

5. patikimai veikia ne trumpiau kaip 30 minučių arba laiką, kurio reikia nuskristi iki tinkamos atsarginės tūpimo vietos, kai skraidoma virš nepalankios teritorijos ar atviroje jūroje (taikant ilgesnį laiką), visiškai sugedus įprastai elektros gamybos sistemai, atsižvelgiant į kitus avarinio srovės tiekimo imtuvus ir skrydžių procedūras;

▼B

6. yra tinkamai apšviestos visomis skrydžio fazėmis ir

7. yra susieta su priemonėmis, skirtomis skrydžio įgulai įspėti, kad veikia vartodama jai skirtą maitinimą, įskaitant avarinį maitinimą.

g) Atsarginis statinio slėgio šaltinis, skirtas aukščio, oro greičio ir vertikaliojo greičio matavimo priemonėms.

h) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, antrajam pilotui skirtos atskiros rodymo priemonės:

1. barometrinio slėgio;

2. oro greičio rodymo;

3. vertikaliojo greičio;

4. slydimo;

5. aviahorizonto ir

6. stabilizuoto kurso.

i) Vykdant IFR skrydžius – schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemos gali būti lengvai skaitomos ir kurią galima apšviesti naktį.

CAT.IDE.H.135. Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Sraigtasparniuose, kuriuos vienintelis pilotas valdo pagal IFR, įrengiamas autopilotas, turintis bent aukščio ir krypties palaikymo režimą.

CAT.IDE.H.145. Radijo aukščiamačiai

a) Sraigtasparniuose, skraidančiuose virš vandens, įrengiamas radijo aukštimatis, galintis siųsti garsinį įspėjimą, kai nusileidžiama žemiau nustatyto aukščio, ir vaizdinį įspėjimą, pasiekus piloto pasirinktą aukštį, kai skraidoma:

1. nematant žemės;

2. kai matomumas mažesnis kaip 1 500 m;

3. naktį arba

4. atstumu nuo sausumos, atitinkančiu ilgesnį kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu.

CAT.IDE.H.160. Orlaivio meteorologinė įranga

Sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 9 ir kurie naudojami pagal IFR arba naktį, įrengiama orlaivio meteorologinė įranga, kai naujausi meteorologiniai pranešimai rodo, kad skrisimame maršrute yra tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurios laikomos galimomis nustatyti orlaivio meteorologine įranga.

CAT.IDE.H.165. Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį

a) Sraigtasparniuose, naudojamuose naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarančiam ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.

b) Apšvietimo priemonės neturi sukelti spindesio ar atspindžių, trukdančių įgulos nariams atlikti savo pareigas.

▼B

CAT.IDE.H.170. Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Sraigtasparniuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

CAT.IDE.H.175. Įgulos narių vidaus ryšio sistema

Sraigtasparniuose, kuriuose, be skrydžio įgulos narių, yra kitų įgulos narių, įrengiama įgulos narių vidaus ryšio sistema.

CAT.IDE.H.180. Kreipimosi į keleivius sistema

a) Sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 9, išskyrus nurodytuosius b punkte, įrengiama kreipimosi į keleivius sistema:

b) Nepaisant a punkto, sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 9, bet yra mažesnė nei 20, neprivaloma įrengti kreipimosi į keleivius sistemos, jeigu:

1. sraigtasparnis suprojektuotas be pertvaros tarp piloto ir keleivių ir

2. vežėjas gali įrodyti, kad skrydžio metu piloto balsas girdimas ir suprantamas visuose keleivių krėsluose.

CAT.IDE.H.185. Kabinos pokalbių savirašis

a) Kabinos pokalbių savirašis (CVR) įrengiamas šių tipų sraigtasparniuose:

1. visuose sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 7 000 kg, ir

2. sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmas individualus COfA išduotas 1987 m. sausio 1 d. ar vėliau.

b) CVR turi išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

1. jei tai a punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodyti sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, – pastarąsias 2 valandas;

2. jei tai a punkto 1 papunktyje nurodyti sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. ar vėliau ir iki 2016 m. sausio 1 d., – pastarąją 1 valandą;

3. jei tai a punkto 1 papunktyje nurodyti sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 1999 m. rugpjūčio 1 d., – pastarąsias 30 minučių arba

4. jei tai a punkto 2 papunktyje nurodyti sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 2016 m. sausio 1 d., – pastarąsias 30 minučių.

c) CVR pagal laiko skalę įrašo:

1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;

2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;

▼B

3. skrydžio įgulos kabinos garsinę aplinką, įskaitant, be pertrūkių:

i) jei tai sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. ar vėliau, – garso signalus, gautus iš visų įgulos narių mikrofonų;

ii) jei tai sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 1999 m. rugpjūčio 1 d., – garso signalus, gautus iš visų įgulos narių mikrofonų, kai įmanoma;

4. pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.

d) CVR turi pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava galia.

e) Be d punkto reikalavimo, jei tai a punkto 2 papunktyje nurodyti sraigtasparniai, kurių individualus COfA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. ar vėliau:

1. CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš sraigtasparniui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava galia, ir

2. priklausomai nuo elektros srovės tiekimo CVR turi pradėti įrašus kaip galima anksčiau – nuo įgulos kabinos patikrinimo prieš užvedant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki kabinos patikrinimo iškart išjungus variklį po skrydžio.

f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

CAT.IDE.H.190. Skrydžio duomenų savirašis

a) Šiuose sraigtasparniuose įrengiamas FDR, kuris duomenis įrašo ir saugo skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti:

1. sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmas individualus COfA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. ar vėliau;

2. sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 7 000 kg arba MOPSC viršija 9 ir kurių pirmas individualus COfA išduotas 1989 m. sausio 1 d. ar vėliau, bet iki 1999 m. rugpjūčio 1 d.

b) FDR registruoja parametrus, būtinus tiksliai nustatyti šiuos dalykus:

1. jei tai a punkto 1 papunktyje nurodyti sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, – greitį, padėtį erdvėje, variklio galią, veikimą bei konfigūraciją ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per pastarąsias 10 valandų;

2. jei tai a punkto 1 papunktyje nurodyti sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas iki 2016 m. sausio 1 d., – skrydžio trajektoriją, greitį, padėtį erdvėje, variklio galią bei veikimą ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą bent per pastarąsias 8 valandas;

▼B

3. jei tai a punkto 2 papunktyje nurodyti sraigtasparniai, – greitį, padėtį erdvėje, variklio galią bei veikimą ir gali išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per pastarąsias 5 valandas.

c) Duomenys gaunami iš sraigtasparnio šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.

d) FDR turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava galia.

e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

CAT.IDE.H.195. Duomenų saito įrašymas

a) Sraigtasparniai, kurių pirmas individualus COfA išduotas 2014 m. balandžio 8 d. ar vėliau, kurie turi galimybę naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašo, kai taikoma:

1. duomenų saito pranešimus, susijusius su bendravimu tarp sraigtasparnio ir ATS, įskaitant pranešimus, taikomus šiai paskirčiai:

i) duomenų saitui suaktyvinti;

ii) dispečerio ir piloto bendravimui;

iii) adresuotai priežiūrai;

iv) skrydžio informacijai;

v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

vii) grafikai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

2. informacijai, kuria naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su bet kuriais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne sraigtasparnyje, ir

3. informacijai apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.

b) Savirašis turi įrašyti ir saugoti duomenis bei informaciją skaitmeniniu būdu ir turi būti būdas šiuos duomenis nedelsiant paimti. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.

c) Savirašis turi galėti išsaugoti įrašytus duomenis bent tokią trukmę, kuri CAT.IDE.H.185 dalyje nurodyta CVR įrenginiams.

▼B

d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai yra tokie patys, kaip CAT.IDE.H.185 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai.

CAT.IDE.H.200. Skrydžio duomenų ir kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymasis gali būti užtikrintas vieno kombinuotojo savirašio turėjimu.

CAT.IDE.H.205. Krėslai, saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai

a) Sraigtasparniuose įrengiama:

1. krėslas arba miegamoji vieta visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;

2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir suvaržymo diržai kiekvienai miegamajai vietai;

3. jei tai sraigtasparniai, kurių pirmas individualus CofA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. ar vėliau, – saugos diržai su liemens suvaržymo sistema visuose keleivio krėsluose, skirtuose visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;

4. vaikų saugos priemonė (CRD) kiekvienam sraigtasparnyje esančiam asmeniui, jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus;

5. kiekvieno skrydžio įgulos nario krėsle – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant;

6. saugos diržas su liemens suvaržymo sistema kiekviename mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtame krėsle.

b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą ir

2. skrydžio įgulos krėsluose ir mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai.

CAT.IDE.H.210. Ženklai „Užsisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Sraigtasparniuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos krėslo (-ų) nėra matomos visos keleivių vietos, įrengiamos priemonės, visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai parodančios, kada reikia prisisegti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

CAT.IDE.H.220. Pirmosios pagalbos vaistinėlės

a) Sraigtasparniuose turi būti bent viena pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlės turi būti:

1. lengvai prieinamos naudoti ir

2. reguliariai atnaujinama.

▼B

CAT.IDE.H.240. Papildomas deguonis nehermetiškuose sraigtasparniuose

Nehermetiškuose sraigtasparniuose, skraidančiuose didesniame kaip 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti papildomo deguonies tiekimo įranga, pajėgi išlaikyti ir tiekti deguonį, kaip numatyta toliau pateiktose lentelėse.

1 lentelė

Būtinieji deguonies tiekimo sudėtinguose nehermetiškuose sraigtasparniuose reikalavimai

Tiekimas skirtas	Trukmė ir keleivių salono barometrinis aukštis
1. Sėdintiesiems skrydžio įgulos kabinos krėsluose ir einantiesiems pareigas kabinoje ir įgulos nariams, padedantiems skrydžio įgulai atlikti savo pareigas	Visam skrydžio laikui, barometrinis aukštis viršija 10 000 pėdų.
2. Būtiniems keleivių salono įgulos nariams	Visam skrydžio laikui barometriniame aukštyje, viršijančiame 13 000 pėdų, ir bet kuriam ilgesniam kaip 30 minučių laikui barometriniame aukštyje, viršijančiame 10 000 pėdų, bet neviršijančiame 13 000 pėdų.
3. Papildomiems įgulos nariams ir visiems keleiviams (*)	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų.
4. 10 % keleivių (*)	Visam skrydžio laikui, praėjus 30 minučių barometriniame aukštyje, viršijančiame 10 000 pėdų, bet neviršijančiame 13 000 pėdų.

(*) 1 lentelėje nurodytas keleivių skaičius reiškia iš tiesų vežamų keleivių skaičių, įskaitant jaunesnius kaip 24 mėnesių amžiaus asmenis.

2 lentelė

Būtinieji deguonies tiekimo kituose nei sudėtinguose nehermetiškuose sraigtasparniuose reikalavimai

Tiekimas skirtas	Trukmė ir keleivių salono barometrinis aukštis
1. Sėdintiesiems skrydžio įgulos kabinos krėsluose ir einantiems pareigas toje kabinoje, įgulos nariams, padedantiems skrydžio įgulai atlikti jos pareigas, ir būtiniems keleivių salono įgulos nariams	Visam skrydžio laikui barometriniame aukštyje, viršijančiame 13 000 pėdų, ir bet kuriam ilgesniam kaip 30 minučių laikui barometriniame aukštyje, viršijančiame 10 000 pėdų, bet neviršijančiame 13 000 pėdų.
2. Papildomiems įgulos nariams ir visiems keleiviams (*)	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų.
3. 10 % keleivių (*)	Visam skrydžio laikui, praėjus 30 minučių barometriniame aukštyje, viršijančiame 10 000 pėdų, bet neviršijančiame 13 000 pėdų.

(*) 2 lentelėje nurodytas keleivių skaičius reiškia iš tiesų vežamų keleivių skaičių, įskaitant jaunesnius kaip 24 mėnesių amžiaus asmenis.

▼B

CAT.IDE.H.250. Rankiniai gesintuvai

a) Sraigtasparnių skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas rankinis gesintuvas.

b) Ne mažiau kaip po vieną rankinį gesintuvą turi būti kiekvienoje virtuvėje, kuri nėra pagrindiniame keleivių denyje, arba iš jos turi būti lengvai pasiekiami.

c) Ne mažiau kaip po vieną lengvai pasiekiamą rankinį gesintuvą turi būti kiekviename krovinių skyriuje, į kurį įgulos nariai gali patekti skrydžio metu.

d) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, be to, žmonėms skirtoms patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų.

e) Kiekviename sraigtasparnio keleivių skyriuje esančių lengvai pasiekiamų rankinių gesintuvų skaičius turi būti ne mažesnis nei nurodytas 1 lentelėje.

1 lentelė

Rankinių gesintuvų skaičius

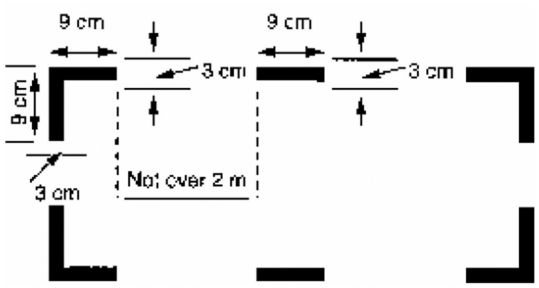
MOPSC	Gesintuvų skaičius
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260. Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklinamos ant sraigtasparnio, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



CAT.IDE.H.270. Megafonai

Sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 19, turi būti vienas nešiojamasis akumuliatorinis megafonas, kuriuo įgulos nariai avarinės evakuacijos atveju galėtų lengvai pasinaudoti.

▼B

CAT.IDE.H.275. Avarinis apšvietimas ir ženklinimas

a) Sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 19, įrengiama:

1. avarinė apšvietimo sistema, turinti nepriklausomą maitinimą ir bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltinį, padedantį evakuoti sraigtasparnį, ir

2. avarinių išėjimų žymenys ir nukreipiantys ženklai, matomi dienos šviesoje ir tamsoje.

b) Avarinių išėjimų žymenys, matomi dienos šviesoje ir tamsoje, sraigtasparniuose įrengiami, jeigu jie naudojami:

1. 1 arba 2 klasės operacijoms skrendant virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu laiką;

2. 3 klasės operacijoms, skrendant virš vandens atstumu nuo žemės, kuris atitinka daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu.

CAT.IDE.H.280. Avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)

a) Sraigtasparnyje turi būti bent vienas automatinis ELT.

b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomos 1 arba 2 klasės operacijos ir kurie naudojami skrydžiams atviroje jūroje virš vandens nepalankioje aplinkoje, tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, įrengiamas automatiškai įsijungiantis ELT (ELT(AD).

c) Bet kurio tipo ELT turi galėti vienu metu siųsti 121,5 MHz ir 406 MHz dažniais.

CAT.IDE.H.290. Gelbėjimosi liemenės

a) Sraigtasparnyje turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam jame esančiam asmeniui arba joms lygiavertį plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo kėslo ar miegamosios vietos, kai tas sraigtasparnis naudojamas:

1. 1 arba 2 klasės operacijoms, skrendant virš vandens atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;

2. 3 klasės operacijoms, skrendant virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo sausumos;

3. 2 arba 3 klasės operacijoms, kylant ir tupiant aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija eina virš vandens.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

CAT.IDE.H.295. Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Visi įgulos nariai turi vilkėti gelbėjimosi kostiumą, kai skrydžiai vykdomi:

a) sraigtasparniais, kuriais vykdomos 1 arba 2 klasės operacijos, virš vandens per operacijas atviroje jūroje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu laiką, kai sraigtasparnio vado turimi meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, jog jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C arba kai numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę;

▼B

b) sraigtasparniais, kuriais vykdomos 3 klasės operacijos, virš vandens tolesniu nei savisukos arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo sausumos, kai sraigtasparnio vado turimi meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, jog jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.

CAT.IDE.H.300. Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi:

a) kaip 1 arba 2 klasės operacijos, virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu laiką;

b) kaip 3 klasės operacijos virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi būti:

1. jei tai sraigtasparnis, kuriame skrenda mažiau kaip 12 asmenų, – bent vienas gelbėjimosi plaustas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, sudėtas taip, kad juo lengva pasinaudoti avariniu atveju;

2. jei tai sraigtasparnis, kuriame skrenda daugiau kaip 11 asmenų, – bent du gelbėjimosi plaustai, kurių pakanka visiems sraigtasparnyje galimiems skraidinti asmenims ir kurių perpildymo talpos, jei vieno plausto netenkama, pakanka visiems sraigtasparnyje skrendantiems asmenims, sudėti taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju;

3. bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) kiekvienam būtinam plaustui ir

4. gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkanti vykdysimą skrydį.

CAT.IDE.H.305. Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

a) signalinė įranga, skirta nelaimės signalams duoti;

b) bent vienas ELT(S) ir

c) papildoma gelbėjimosi įranga skrisimam maršrutui, atsižvelgiant į sraigtasparnyje esančių asmenų skaičių.

CAT.IDE.H.310. Sraigtasparniams, kuriais skrydžiai vykdomi nepalankioje atviros jūros zonoje, taikomi papildomi reikalavimai

Sraigtasparniai, kuriais skrydžiai vykdomi nepalankioje atviros jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

a) Kai sraigtasparnio vado turimi meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, jog jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba kai numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę arba skrydis planuojamas naktį, visi skrendantys asmenys turi vilkėti gelbėjimosi kostiumus.

b) Visi pagal CAT.IDE.H.300 dalį turimi gelbėjimosi plaustai įrengiami taip, kad būtų tinkami naudoti sąlygomis jūroje, kuriomis įvertintos sraigtasparnio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos, kad būtų laikomasi sertifikavimui skirtų tūpimo ant vandens reikalavimų.

▼B

c) Sraigtasparnyje įrengiama avarinė apšvietimo sistema su nepriklausomu maitinimu ir bendrojo keleivių salono apšvietimo šaltiniu, padedanti evakuoti sraigtasparnį.

d) Visi avariniai išėjimai, įskaitant įgulos avarinius išėjimus, ir jų atidarymo priemonės aiškiai paženklinami, kad išėjimais besinaudojantys keleiviai juos aiškiai matytų dienos šviesoje ir tamsoje. Tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad liktų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ir keleivių salonas panirtų po vandeniu.

e) Visose nenumetamosiose duryse, kurių angos skirtos naudoti kaip tūpimo ant vandens avariniai išėjimai, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarytoms, kad netrukdytų keleiviams išlipti visomis sąlygomis jūroje, kurias tik būtina įvertinti pagal tūpimo ant vandens ir plūduriavimo reikalavimus.

f) Visos durys, langai ir kitos angos keleivių salone, kuris įvertintas kaip tinkamas išsigelbėti po vandeniu, turi būti įrengti taip, kad veiktų avariniu atveju.

g) Gelbėjimosi liemenės turi būti vilkimos nuolat, nebent keleivis arba įgulos narys vilki kompleksinį gelbėjimosi kostiumą, kuris atitinka bendrus gelbėjimosi kostiumo ir liemenės reikalavimus.

CAT.IDE.H.315. Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga

Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose sraigtasparniuose turi būti įrengta:

a) jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti švartavimąsi, pritvirtinimą inkaru ar manevravimą vandenyje, atitinkanti sraigtasparnio dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir

b) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse susidūrimų jūroje prevencijos taisyklėse.

CAT.IDE.H.320. Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens

a) Sraigtasparniai, kuriais vykdomos 1 arba 2 klasės operacijos, naudojami skrydžiams virš vandens nepalankioje aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, projektuojami leistis ant vandens arba sertifikuojami tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą.

b) Sraigtasparniai projektuojami leistis ant vandens arba sertifikuojami tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą arba juose įrengiama avarinė plūduriavimo įranga, kai jais skrydžiai vykdomi:

1. kaip 1 arba 2 klasės operacijos virš vandens palankioje aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;

2. kaip 2 klasės operacijos, kai kylama nuo vandens ir tupiama ant jo, išskyrus sraigtasparnių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) skrydžius, kai poveikiui HEMS skrydžių erdvės dalyje, esančioje tankiai apgyvendintame rajone, sumažinti tupiama ant vandens ir kylama nuo jo;

3. kaip 3 klasės operacijos virš vandens tolesniu nei saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo sausumos.

▼B

CAT.IDE.H.325. Ausinės

Jei būtina radijo ryšio ir (arba) radijo navigacijos sistema, sraigtasparnyje turi būti ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverte įranga ir siuntimo mygtukas ant vairų kiekvienam būtinam pilotui ir (arba) įgulos nariui jam skirtoje darbo vietoje.

CAT.IDE.H.330. Radijo ryšio įranga

a) Sraigtasparnyje įrengiama radijo ryšio įranga, reikalaujama pagal taikomus su oro erdve susijusius reikalavimus.

b) Radijo ryšio įranga turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

CAT.IDE.H.335. Garso selektoriaus skydelis

Pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose įrengiami garso selektoriaus skydeliai, valdomi iš visų būtinų skrydžio įgulos narių darbo vietų.

CAT.IDE.H.340. Radijo įranga skrydžiams pagal VFR, kai navigacija vykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

Sraigtasparniuose, naudojamuose pagal VFR maršrutuose, kuriuose navigacija gali vykti pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, įrengiama įprastoms skrydžio sąlygoms būtina radijo ryšio įranga, pritaikyta:

a) ryšiui su atitinkamomis antžeminėmis stotimis palaikyti;

b) ryšiui su atitinkamomis ATC stotimis visuose taškuose, esančiuose valdomoje oro erdvėje, kuria numatoma skristi, palaikyti ir

c) meteorologinei informacijai gauti.

CAT.IDE.H.345. Ryšio ir navigacijos įranga skrydžiams pagal IFR ar VFR maršrutais, kurių navigacija nevykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

a) Sraigtasparniuose, naudojamuose pagal IFR ar VFR maršrutuose, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, įrengiama radijo ryšio ir navigacijos įranga, atitinkanti taikomus aviacijos reikalavimus.

b) Radijo ryšio įrangą sudaro bent dvi nepriklausomos radijo ryšio sistemos, kurios įprastomis skrydžio sąlygomis yra būtinos ryšiui su atitinkama antžemine stotimi visuose maršruto taškuose ir tarp jų, įskaitant nukrypimus, palaikyti.

c) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kad būtų užtikrinta, jog bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui likusi įranga užtikrintų saugią navigaciją pagal skrydžio planą.

d) Sraigtasparniuose, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti esant IMC, įrengiama tinkama įranga, galinti nurodyti kursą iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti esant IMC, ir bet kuriame numatytame atsarginiame aerodrome.

CAT.IDE.H.350. Atsakiklis

Sraigtasparniuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas SSR atsakiklis, būtinas skrendamam maršrutui.

▼B

V PRIEDAS

SPECIALIEJI PATVIRTINIMAI

[SPA DALIS]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

SPA.GEN.100. Kompetentinga institucija

▼M1

a) Specialųjį patvirtinimą suteikianti kompetentinga institucija yra:

1) komerciniam vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, institucija;

2) nekomerciniam vežėjui – valstybės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, institucija.

b) Nepaisant a punkto 2 papunkčio, trečiojoje šalyje registruotą orlaivį naudojančiam nekomerciniam vežėjui netaikomi šio priedo reikalavimai dėl toliau išvardytų procedūrų patvirtinimo, jei tuos patvirtinimus suteikė trečioji šalis, kuri yra registravimo valstybė:

1) nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN);

2) minimalių navigacijos galimybių techninių reikalavimų (MNPS);

3) sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje.

▼B

SPA.GEN.105. Prašymas išduoti specialųjį patvirtinimą

a) Vežėjas, teikiantis prašymą pirmą kartą išduoti specialųjį patvirtinimą, kompetentingai institucijai pateikia dokumentus, kurių reikalaujama taikomame skyriuje, ir šią informaciją:

1. prašymo teikėjo pavadinimą, adresą, pašto adresą;

2. numatomos veiklos aprašą.

b) Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia įrodymus:

1. kad laikomasi taikomo skyriaus reikalavimų;

▼M2

2. kad atsižvelgta į atitinkamus elementus, apibrėžtus pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje.

▼B

c) Vežėjas su a ir b punktais susijusius įrašus saugo ne trumpiau kaip visą veiklos, kuriai būtinas specialusis patvirtinimas, vykdymo laiką arba, jei taikoma, pagal III priedo (ORO dalies) nuostatas nustatytą laikotarpį.

SPA.GEN.110. Specialųjį patvirtinimą turinčio vežėjo teisės

▼M1

Veiklos, kurią vykdyti yra patvirtintas vežėjas, apimtis dokumentuojama ir nurodoma:

a) oro vežėjo pažymėjimą (AOC) turinčių vežėjų – prie AOC pridedamose skrydžių vykdymo specifikacijose;

b) visų kitų vežėjų – specialiųjų patvirtinimų sąraše.

▼B

SPA.GEN.115. Specialiojo patvirtinimo pakeitimai

Jei numatoma atlikti pakeitimų, susijusių su specialiojo patvirtinimo sąlygomis, vežėjas kompetentingai institucijai pateikia atitinkamus dokumentus ir gauna išankstinį patvirtinimą vykdyti veiklą.

▼M2

SPA.GEN.120. Specialiojo patvirtinimo nepertraukiamasis galiojimas

Specialieji patvirtinimai išduodami neribotam laikui ir galioja tol, kol vežėjas laikosi su specialiuoju patvirtinimu susijusių reikalavimų, atsižvelgiant į atitinkamus elementus, apibrėžtus pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 nustatytų tinkamumo naudoti duomenų privalomoje dalyje.

▼B

B SKYRIUS

NUSTATYTŲ CHARAKTERISTIKŲ NAVIGACIJOS (PBN) SKRYDŽIAI

SPA.PBN.100. PBN skrydžiai

Orlaivį naudoti nustatytoje oro erdvėje, nustatytuose maršrutuose ar pagal procedūras, vykdomas pagal nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) specifikacijas, galima tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti tokius skrydžius. Vykdant skrydžius 5 zonos navigacijai (RNAV5 (pagrindinės zonos navigacijos (B-RNAV)) skirtoje oro erdvėje specialiojo patvirtinimo nereikia.

SPA.PBN.105. Patvirtinimas vykdyti PBN skrydžius

Norėdamas iš kompetentingos institucijos gauti patvirtinimą vykdyti PBN skrydžius, vežėjas pateikia įrodymus, kad:

a) gautas atitinkamas RNAV sistemos tinkamumo skraidyti patvirtinimas;

b) yra parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių skrydžio įgulos narių mokymo programa;

c) yra nustatytos veiklos procedūros, kuriose apibrėžiama:

1. būtina turėti įranga, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus įrašus minimalios įrangos sąraše (MEL);

2. skrydžio įgulos sudėties ir patirties reikalavimai;

3. įprastos procedūros;

4. ypatingųjų atvejų procedūros;

5. stebėsenos ir pranešimo apie incidentus tvarka;

6. elektroninių navigacijos duomenų valdymas.

C DALIS

SKRYDŽIAI PAGAL MINIMALIUS NAVIGACIJOS GALIMYBIŲ TECHNINIUS REIKALAVIMUS (MNPS)

SPA.MNPS.100. Skrydžiai pagal MNPS

Nustatytoje oro erdvėje, kurioje taikomi minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai (MNPS), pagal regionines papildomąsias procedūras, kuriomis nustatyti minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai, orlaivis gali būti naudojamas tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti tokius skrydžius.

SPA.MNPS.105. Patvirtinimas vykdyti skrydžius pagal MNPS

Norėdamas iš kompetentingos institucijos gauti patvirtinimą vykdyti skrydžius pagal MNPS, vežėjas pateikia įrodymus, kad:

a) navigacijos įranga atitinka techninius reikalavimus;

b) navigacijos monitoriai, indikatoriai ir valdikliai yra matomi ir jais gali naudotis abu pilotai, sėdėdami savo darbo vietose;

▼B

c) yra parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių skrydžio įgulos narių mokymo programa;

d) yra nustatytos veiklos procedūros, kuriose apibrėžiama:

1. būtina turėti įranga, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus įrašus MEL;

2. skrydžio įgulos sudėties ir patirties reikalavimai;

3. įprastos procedūros;

4. ypatingųjų atvejų procedūros, įskaitant už atitinkamą oro erdvę atsakingos institucijos nustatytas procedūras;

5. stebėsenos ir pranešimo apie incidentus tvarka.

D SKYRIUS

SKRYDŽIAI SUMAŽINTO VERTIKALIOJO SKIRSTYMO MINIMUMŲ (RVSM) ORO ERDVĖJE

SPA.RVSM.100. RVSM skrydžiai

Nustatytoje oro erdvėje, kurioje tarp skrydžio lygių FL290 ir FL410 imtinai taikomas 300 m (1 000 pėdų) sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumas, orlaivis gali būti naudojamas tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti tokius skrydžius.

SPA.RVSM.105. Patvirtinimas vykdyti skrydžius pagal RVSM

Norėdamas iš kompetentingos institucijos gauti patvirtinimą vykdyti skrydžius pagal RVSM, vežėjas pateikia įrodymus, kad:

a) yra gautas tinkamumo skraidyti RVSM patvirtinimas;

b) yra nustatytos aukščio laikymosi klaidų stebėsenos ir pranešimo apie jas procedūros;

c) yra parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių skrydžio įgulos narių mokymo programa;

d) yra nustatytos veiklos procedūros, kuriose apibrėžiama:

1. būtina turėti įranga, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus įrašus MEL;

2. skrydžio įgulos sudėties ir patirties reikalavimai;

3. skrydžio planavimas;

4. priešskrydinės procedūros;

5. procedūros prieš įskrendant į RVSM oro erdvę;

6. procedūros skrydžio metu;

7. procedūros po skrydžio;

8. pranešimų apie incidentus tvarka;

9. specialios regioninės veiklos procedūros.

▼B

SPA.RVSM.110. RVSM įrangos reikalavimai

Orlaivyje, kuriuo vykdomi skrydžiai RVSM oro erdvėje, įrengiama:

a) dvi atskiros aukščio matavimo sistemos;

b) įspėjimo apie aukštį sistema;

c) automatinė aukščio kontrolės sistema;

d) antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su aukščio pranešimo sistema, kurią galima prijungti prie naudojamos aukščio matavimo sistemos aukščiui kontroliuoti.

SPA.RVSM.115. RVSM aukščio laikymosi klaidos

a) Vežėjas praneša apie užregistruotus arba praneštus aukščio laikymosi klaidų dėl orlaivio įrangos trikties ar funkcinio pobūdžio klaidų atvejus, kai paklaida ne mažesnė kaip:

   1. ± 90 m (± 300 pėdų) suminė vertikalioji paklaida (TVE);

   2. ± 75 m (± 245 pėdų) aukščiamačio sistemos paklaida (ASE) ir

   3. ± 90 m (± 300 pėdų) nustatyto aukščio nuokrypis (AAD).

b) Tokių įvykių ataskaitos kompetentingai institucijai išsiunčiamos per 72 valandas. Ataskaitose pateikiama priežastinių veiksnių ir priemonių, kurių imtasi, kad tokie įvykiai nepasikartotų, pradinė analizė.

c) Užregistravęs ar gavęs pranešimą apie aukščio laikymosi klaidas, vežėjas nedelsdamas imasi veiksmų, kad ištaisytų jas sukėlusias sąlygas, ir, jei reikalauja kompetentinga institucija, pateikia tolesnių veiksmų ataskaitas.

E SKYRIUS

SKRYDŽIAI PRASTO MATOMUMO SĄLYGOMIS (LVO)

SPA.LVO.100. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis

Vežėjas turi gauti kompetentingos institucijos patvirtinimą, kad galėtų vykdyti šias operacijas prasto matomumo sąlygomis (LVO):

a) kilimą prasto matomumo sąlygomis (LVTO);

b) žemesnės nei I standartinės kategorijos (LTS CAT I) operacijas;

c) II standartinės kategorijos (CAT II) operacijas;

d) kitas nei II standartinės kategorijos (OTS CAT II) operacijas;

e) III standartinės kategorijos (CAT III) operacijas;

f) artėjimą tūpti naudojant sustiprinto matomumo sistemas (EVS), kurioms taikomos lengvatinės operacijų sąlygos, t. y. sumažintasis kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR), ne daugiau kaip trečdaliu mažesnis už paskelbtąjį RVR.

SPA.LVO.105. LVO patvirtinimas

Norėdamas iš kompetentingos institucijos gauti LVO patvirtinimą, vežėjas įrodo, kad laikomasi šio skyriaus reikalavimų.

▼B

SPA.LVO.110. Bendrieji veiklos reikalavimai

a) Vežėjas LTS CAT I operacijas vykdo tik jei:

1. kiekvienas atitinkamas orlaivis yra sertifikuotas vykdyti CAT II operacijas ir

2. artėjant tūpti skrendama:

i) automatiškai naudojant automatinio tūpimo sistemą, kuri turi būti patvirtinta CAT IIIA operacijoms, arba

ii) naudojant patvirtintą kolimatorinio rodytuvo tūpimo sistemą (HUDLS) bent iki 150 pėdų virš slenksčio.

b) Vežėjas CAT II, OTS CAT II arba CAT III operacijas vykdo tik jei:

1. kiekvienas atitinkamas orlaivis yra sertifikuotas vykdyti operacijas, kurių apsisprendimo aukštis (DH) žemesnis kaip 200 pėdų arba nenustatytas, o įranga atitinka taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus;

2. yra įdiegta ir taikoma sėkmingo ir nesėkmingo artėjimo tūpti ir (arba) sėkmingo ir nesėkmingo automatinio tūpimo registravimo sistema bendrai operacijos saugai stebėti;

3. DH nustatomas radijo aukščiamačiu;

4. skrydžio įgulą sudaro ne mažiau kaip du pilotai;

5. visi garsiniai aukščio pranešimai žemesniame kaip 200 pėdų virš aerodromo slenksčio aukštyje pateikiami pagal radijo aukščiamatį.

c) Vežėjas artėjimą tūpti naudodamas EVS vykdo tik jei:

1. šio skyriaus tikslais EVS yra sertifikuota ir kolimatoriniu rodytuvu pateikia infraraudonųjų spindulių jutiklių vaizdą ir skrydžio informaciją;

2. vykdant operacijas kai RVR trumpesnis nei 550 m, skrydžio įgulą sudaro ne mažiau kaip du pilotai;

3. vykdant CAT I operacijas tikrieji kilimo ir tūpimo tako vizualieji orientyrai pamatomi bent 100 pėdų virš aerodromo slenksčio aukštyje;

4. vykdant artėjimo tūpti su vertikaliaisiais orientyrais procedūrą (APV) ir netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) operacijas skrendant pagal CDFA metodiką, tikrieji kilimo ir tūpimo tako orientyrai pamatomi bent 200 pėdų virš aerodromo slenksčio aukštyje ir laikomasi šių reikalavimų:

i) artėjimas tūpti vykdomas naudojant patvirtintą vertikaliųjų skrydžio trajektorijos orientyrų režimą;

ii) artėjimo tūpti segmentas nuo priartėjimo tūpti kontrolinio taško (FAF) iki kilimo ir tūpimo tako slenksčio yra tiesus ir priartėjimo tūpti kurso nuokrypis nuo kilimo ir tūpimo tako vidurio linijos yra ne didesnis kaip 2^{o};

iii) artėjimo tūpti trajektorija yra paskelbta ir jos kampas ne didesnis kaip $3,7^{o}$;

iv) neviršijamos didžiausios šoninio vėjo dedamosios, nustatytos sertifikuojant EVS.

▼B

SPA.LVO.115. Su aerodromu susiję reikalavimai

a) Kai matomumas mažesnis kaip 800 m, vežėjas nesinaudoja aerodromu vykdyti LVO, nebent:

1. aerodromo valstybė yra patvirtinusi aerodromą tokioms operacijoms ir

2. yra nustatytos prasto matomumo procedūros (LVP).

b) Jei vežėjas pasirenka aerodromą, kuriame LVP terminas netaikomas, vežėjas užtikrina, kad tame aerodrome būtų taikomos lygiavertės procedūros, pagal kurias būtų laikomasi LVP reikalavimų. Skrydžių vykdymo vadove arba procedūrų vadove aiškiai nurodoma tokia situacija ir skrydžio įgulai pateikiamos rekomendacijos, kaip nustatyti, kad yra taikomos lygiavertės LVP.

SPA.LVO.120. Skrydžio įgulos mokymas ir kvalifikacija

Vežėjas užtikrina, kad, prieš vykdant LVO:

a) visi skrydžio įgulos nariai:

1. atitiktų skrydžių vykdymo vadove nustatytus mokymo ir tikrinimo reikalavimus, įskaitant mokymą imituojamo skrydžio treniruokliu (FSTD), taikant ribines RVR/VIS (matomumo) vertes ir konkrečiai operacijai bei orlaivio tipui būdingą DH;

2. būtų kvalifikuoti pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytus standartus;

b) mokymas ir tikrinimas būtų atliekami pagal išsamią programą.

SPA.LVO.125. Veiklos procedūros

a) Vežėjas nustato LVO taikomas procedūras ir instrukcijas. Šios procedūros ir instrukcijos įtraukiamos į skrydžių vykdymo vadovą arba procedūrų vadovą ir apima atitinkamas skrydžio įgulos narių pareigas vykdant riedėjimo, kilimo, artėjimo tūpti, išlyginimo, tūpimo, riedėjimo orientavimo ir nutraukto artėjimo tūpti operacijas.

b) Prieš pradėdamas vykdyti LVO, įgulos vadas (orlaivio vadas) įsitikina, kad:

1. vizualiosios ir nevizualiosios priemonės yra tinkamos būsenos;

2. remiantis iš oro eismo paslaugų (ATS) tarnybos gauta informacija, yra taikomos tinkamos LVP;

3. skrydžio įgulos nariai yra tinkamos kvalifikacijos.

SPA.LVO.130. Minimali įranga

a) Vežėjas įtraukia į skrydžių vykdymo vadovą arba procedūrų vadovą minimalią įrangą, kuri pagal orlaivio naudojimo vadovą (AFM) ar kitą patvirtintą dokumentą turi veikti pradedant vykdyti LVO.

▼B

b) Įgulos vadas (orlaivio vadas) įsitikina, kad orlaivio ir atitinkamų jo sistemų būsena yra tinkama konkrečiai numatomai vykdyti operacijai.

F SKYRIUS

PADIDINTO NUOTOLIO SKRYDŽIAI DVIEJŲ VARIKLIŲ LĖKTUVAIS (ETOPS)

SPA.ETOPS.100. ETOPS

Komerciniams skrydžiams didesniu nei pagal CAT.OP.MPA.140 dalį nustatytas slenkstinis atstumas nuotoliu dviejų variklių lėktuvai naudojami tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti ETOPS skrydžius.

SPA.ETOPS.105. Patvirtinimas vykdyti ETOPS skrydžius

Norėdamas iš kompetentingos institucijos gauti patvirtinimą vykdyti ETOPS skrydžius, vežėjas pateikia įrodymus, kad:

a) orlaivio ir variklių deriniui suteiktas ETOPS tipo konstrukcijos ir patikimumo patvirtinimas vykdyti numatytus skrydžius;

b) yra parengta skrydžio įgulos narių bei visų kitų šiuose skrydžiuose dalyvaujančių darbuotojų mokymo programa ir skrydžio įgulos nariai bei visi kiti skrydžiuose dalyvaujantys darbuotojai yra tinkamos kvalifikacijos, kad galėtų vykdyti tuos skrydžius;

c) vežėjo organizacija ir patirtis yra pakankamos, kad vežėjas galėtų remti numatytų skrydžių vykdymą;

d) yra nustatytos veiklos procedūros.

SPA.ETOPS.110. ETOPS maršruto atsarginis aerodromas

a) ETOPS maršruto atsarginis aerodromas laikomas tinkamu, jei numatytu naudoti metu jis yra prieinamas, teikia būtinas pagalbines paslaugas, pvz., oro eismo paslaugas (ATS), pakankamą apšvietimą, ryšius, informavimą apie meteorologines sąlygas, navigacijos priemones ir avarines tarnybas, ir jame taikoma bent viena artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra.

b) Prieš vykdydamas ETOPS skrydį vežėjas užtikrina, kad būtų tinkamas ETOPS maršruto atsarginis aerodromas, kurį įmanoma pasiekti per vežėjo patvirtintą skrydžio pakeistu maršrutu laiką arba per skrydžio pakeistu maršrutu laiką, nustatytą remiantis pagal MEL nustatyta lėktuvo tinkamumo skraidyti būsena, atsižvelgiant į tai, kuris iš jų yra trumpesnis.

c) Visus reikiamus ETOPS maršruto atsarginius aerodromus vežėjas nurodo vykdomajame skrydžio plane ir ATS skrydžio plane.

SPA.ETOPS.115. ETOPS maršruto atsarginio aerodromo planavimo minimumai

a) Vežėjas parenka aerodromą ETOPS maršruto atsarginiu aerodromu tik jei tame aerodrome pagal atitinkamus pranešimus apie orą, oro prognozes arba jų derinį nuo numatyto tūpimo laiko iki praėjus vienai valandai po vėliausio įmanomo tūpimo laiko oro sąlygos atitiks planavimo minimumus, apskaičiuotus pridėjus 1 lentelėje nurodytus papildomus apribojimus, arba bus geresnės.

▼B

b) Vežėjas į skrydžių vykdymo vadovą įtraukia numatyto ETOPS maršruto atsarginio aerodromo naudojimo minimumų nustatymo būdą.

1 lentelė

ETOPS maršruto atsarginio aerodromo planavimo minimumai

Artėjimo tūpti tipas	Planavimo minimumai
Tikslusis artėjimas tūpti	DA/H + 200 pėdų RVR/VIS + 800 m (*)
Netikslusis artėjimas tūpti arba artėjimas tūpti ratu	MDA/H + 400 pėdų (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS – matomumas; MDA/H – mažiausioji žemėjimo altitudė / aukštis.

G SKYRIUS

PAVOJINGŲJŲ KROVINIŲ VEŽIMAS

SPA.DG.100. Pavojingųjų krovinių vežimas

Išskyrus IV priede (CAT dalyje) ►**M1** , VI priede (NCC dalyje) ir VII priede (NCO dalyje) ◄ numatytus atvejus, vežėjas pavojinguosius krovinius oru gali vežti tik jei yra gavęs kompetentingos institucijos patvirtinimą.

SPA.DG.105. Patvirtinimas vežti pavojinguosius krovinius

Norėdamas gauti patvirtinimą vežti pavojinguosius krovinius, vežėjas pagal technines instrukcijas:

a) parengia ir taiko visų susijusių darbuotojų mokymo programą ir kompetentingai institucijai įrodo, kad visi darbuotojai yra baigę tinkamą mokymą;

b) kad būtų užtikrintas saugus pavojingųjų krovinių tvarkymas visais vežimo oru etapais, nustato veiklos procedūras, apimančias informaciją ir nurodymus dėl:

1. vežėjo pavojingųjų krovinių vežimo strategijos;

2. pavojingųjų krovinių priėmimo, tvarkymo, krovimo, sudėjimo ir atskyrimo reikalavimų;

3. veiksmų, kurių reikia imtis įvykus orlaivio, kuriuo vežami pavojingieji kroviniai, avarijai ar incidentui;

4. reagavimo į avarines situacijas, susijusias su pavojingaisiais kroviniais;

5. bet kokios galimos taršos pašalinimo;

6. visų susijusių darbuotojų pareigų, ypač dėl krovinių tvarkymo ant žemės ir orlaivyje;

7. pažeidimo, nuotėkio ar užteršimo tikrinimo;

8. pranešimo apie avarijas ir incidentus, susijusius su pavojingaisiais kroviniais.

SPA.DG.110. Pavojingųjų krovinių informacija ir dokumentai

Vežėjas pagal technines instrukcijas:

a) įgulos vadui (orlaivio vadui) pateikia rašytinę informaciją:

1. apie numatomus vežti orlaiviu pavojinguosius krovinius;

2. skirtą naudoti susidarius avarinei situacijai skrydžio metu;

▼B

b) naudoja priėmimo kontrolinį sąrašą;

c) užtikrina, kad pavojingieji kroviniai turėtų būtiną (-us) pavojingųjų krovinių vežimo dokumentą (-us), užpildytą (-us) asmens, pateikusio pavojinguosius krovinius vežti oru, išskyrus atvejus, kai informacija apie pavojinguosius krovinius pateikiama elektroniniu būdu;

d) užtikrina, kad kai pateikiamas rašytinis pavojingųjų krovinių vežimo dokumentas, jo kopija būtų saugoma ant žemės, iš kur ją būtų galima gauti per priimtiną laikotarpį, kol kroviniai pasieks galutinę jų paskirties vietą;

e) užtikrina, kad įgulos vadui (orlaivio vadui) pateiktos informacijos kopija būtų saugoma ant žemės ir kad ta kopija ar joje esanti informacija būtų lengvai prieinama paskutinio išvykimo ir kito numatyto atvykimo aerodromuose, kol bus baigtas skrydis, su kuriuo ta informacija susijusi;

f) bent 3 mėnesius po skrydžio pabaigos saugo priėmimo kontrolinį sąrašą, vežimo dokumentą ir įgulos vadui (orlaivio vadui) pateiktą informaciją;

g) bent 3 metus saugo visų darbuotojų mokymo įrašus.

H SKYRIUS

SKRYDŽIAI SRAIGTASPARNIAIS SU NAKTINIO MATYMO SISTEMOMIS

SPA.NVIS.100. Skrydžiai su naktinio matymo sistema (NVIS)

a) Skrydžius sraigtasparniais pagal VFR naktį su NVIS galima vykdyti tik jei vežėjas yra patvirtintas kompetentingos institucijos.

b) Kad gautų tokį kompetentingos institucijos patvirtinimą, vežėjas turi:

1. užsiimti komercinio oro transporto (CAT) veikla ir pagal III priedo (ORO dalies) nuostatas turėti CAT AOC;

2. kompetentingai institucijai įrodyti:

i) kad laikomasi taikomų šio skyriaus reikalavimų;

ii) kad sėkmingai integruoti visi NVIS elementai.

SPA.NVIS.110. Skrydžiams su NVIS taikomi įrangos reikalavimai

a) Prieš vykdant skrydžius su NVIS kiekvienam sraigtasparniui ir visai susijusiai NVIS įrangai pagal Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 turi būti išduotas atitinkamas tinkamumo skraidyti patvirtinimas.

b) *Radijo aukščiamatis*. Sraigtasparnyje turi būti įrengtas radijo aukščiamatis, galintis skleisti visais skrydžio su NVIS etapais iškart atpažįstamus signalus: girdimąjį signalą kai nusileidžiama žemiau nustatyto aukščio ir girdimąjį bei regimąjį signalus pasiekus piloto pasirinktą aukštį.

c) *Su NVIS suderinamas orlaivio apšvietimas*. Kad būtų galima aiškiau matyti periferine rega silpniau matomus orientyrus ir lengviau orientuotis situacijoje, turi būti įrengta:

1. su NVIS suderinamas užpildomasis prietaisų skydo apšvietimas, kuriuo apšviečiami visi pagrindiniai skrydžio prietaisai;

▼B

2. su NVIS suderinamas pagalbinis apšvietimas;

3. nešiojamasis su NVIS suderinamas žibintuvėlis ir

4. priemonės, kuriomis būtų galima pašalinti arba išjungti su NVIS nesuderinamus vidinio apšvietimo elementus.

d) *Papildoma NVIS įranga.* Turi būti ši papildoma NVIS įranga:

1. atsarginis arba antrinis energijos šaltinis naktinio matymo akiniams (NVG);

2. šalmas su tinkamais NVG tvirtinimo elementais.

e) Visi skrydžiui su NVIS reikalingi NVG turi būti to paties tipo, kartos ir modelio.

f) *Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti.*

1. Į nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti procedūras įtraukiama informacija, būtina vykdant sraigtasparnyje įrengtos NVIS įrangos nuolatinę techninę priežiūrą ir tikrinimą; ji apima bent šiuos dalykus:

i) sraigtasparnio priekinius langus ir skaidriuosius elementus;

ii) NVIS apšvietimą;

iii) NVG ir

iv) visą papildomą įrangą, naudojamą vykdant skrydžius su NVIS.

2. Bet kokios vėlesnės orlaivio modifikacijos ir techninė priežiūra turi atitikti NVIS tinkamumo skraidyti patvirtinimą.

SPA.NVIS.120. NVIS naudojimo minimumai

a) Draudžiama vykdyti skrydžius, jei oro sąlygos neatitinka naktį vykdomų VFR skrydžių oro sąlygų minimumų.

b) Vežėjas nustato mažiausią pereinamąjį aukštį, nuo kurio galima tęsti perėjimą prie skrydžio su pagalbinėmis priemonėmis arba nuo skrydžio su pagalbinėmis priemonėmis prie įprasto.

SPA.NVIS.130. Skrydžiams su NVIS taikomi įgulos reikalavimai

a) *Parinkimas*. Vežėjas nustato įgulos narių parinkimo NVIS užduočiai vykdyti kriterijus.

b) *Patirtis*. Prieš pradedant mokymą orlaivio vado patirtis turi būti ne mažesnė kaip 20 valandų skrydžio pagal VFR naktį einant sraigtasparnio įgulos vado (orlaivio vado) pareigas.

c) *Mokymas vykdyti skrydžius*. Visi pilotai turi būti baigę mokymą vykdyti skrydžius pagal NVIS procedūras, nurodytas skrydžių vykdymo vadove.

d) *Skrydžio įgūdžių atnaujinimas*. Visi pilotai ir NVIS techninės įgulos nariai, vykdantys skrydžius su NVIS, per pastarąsias 90 dienų turi būti atlikę tris skrydžius su NVIS. Įgūdžiai gali būti atnaujinti vykdant mokomąjį skrydį sraigtasparniu arba patvirtintu viso skrydžio imituokliu (FFS), apimantį f punkto 1 papunktyje nurodytus elementus.

▼B

e) *Įgulos sudėtis*. Mažiausias įgulos narių skaičius turi atitikti didesnįjį iš skaičių, nurodytų:

1. orlaivio naudojimo vadove (AFM);

2. atitinkamai veiklai arba

3. patvirtinime vykdyti skrydžius su NVIS.

f) *Įgulos mokymas ir tikrinimas.*

1. Mokymas ir tikrinimas vykdomi pagal išsamią kompetentingos institucijos patvirtintą į skrydžių vykdymo vadovą įtrauktą programą.

2. Įgulos nariai

i) Įgulos mokymo programos turi: pagerinti žinias apie NVIS darbo aplinką ir įrangą, pagerinti įgulos koordinavimą ir apimti su patekimu į prasto matomumo sąlygas susijusios rizikos mažinimo priemones, taip pat įprastas bei avarines NVIS procedūras.

ii) Priemonės, nurodytos f punkto 2 dalies i pastraipoje, vertinamos:

A) vykdant skrydžio naktį įgūdžių patikrinimus ir

B) vykdant skrydžio maršrutu patikrinimus.

SPA.NVIS.140. Informacija ir dokumentai

Vežėjas užtikrina, kad, vykdant rizikos analizės ir valdymo procesą, su NVIS aplinka susijusi rizika būtų kuo labiau sumažinta skrydžių vykdymo vadove nustačius: įgulos parinkimą, sudėtį ir mokymą; įrangos lygius ir išskridimo kriterijus; taip pat veiklos procedūras ir minimumus, kad įprastos ir tikėtinos neįprastos procedūros būtų aprašytos ir tinkamai palengvintos.

I SKYRIUS

SRAIGTASPARNIŲ KELIAMIEJI SKRYDŽIAI

SPA.HHO.100. Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai (HHO)

a) Sraigtasparniai CAT keliamiesiems skrydžiams naudojami tik jei vežėjas yra patvirtintas kompetentingos institucijos.

b) Kad gautų tokį kompetentingos institucijos patvirtinimą, vežėjas turi:

1. užsiimti CAT veikla ir pagal III priedo (ORO dalies) nuostatas turėti CAT AOC;

2. įrodyti kompetentingai institucijai, kad laikomasi šio skyriaus reikalavimų.

SPA.HHO.110. HHO taikomi įrangos reikalavimai

a) Visai sraigtasparnio keliamajai įrangai, įskaitant visą radijo įrangą, kuria užtikrinama atitiktis SPA.HHO.115 dalies reikalavimams, taip pat visoms paskesnėms tos įrangos modifikacijoms turi būti gautas tinkamumo skraidyti patvirtinimas, atitinkantis numatytą funkciją. Pagalbinė įranga turi būti suprojektuota ir tinkamai išbandyta pagal kompetentingos institucijos reikalavimus.

▼B

b) Vežėjas, bendradarbiaudamas su gamintoju, parengia HHO įrangos ir sistemų techninės priežiūros instrukcijas ir įtraukia jas į Reglamente (EB) Nr. 2042/2003 reikalaujamą vežėjo sraigtasparnio techninės priežiūros programą.

SPA.HHO.115. HHO ryšys

Su organizacija, kuriai vykdomi HHO, turi būti užmegztas abipusis radijo ryšys ir, kai įmanoma, užtikrintos ryšio su antžeminiu personalu HHO vietoje priemonės, kai vykdomi:

a) skrydžiai atviroje jūroje dieną ir naktį;

b) skrydžiai naktį sausumoje, išskyrus HHO, vykdomus sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) skrydžių erdvės dalyje.

SPA.HHO.125. HHO veikimo charakteristikų reikalavimai

Išskyrus HEMS skrydžių erdvės dalyje vykdomus HHO, vykdant HHO turi būti užtikrinama, kad, sugedus kritiniam varikliui, o likusiam (-iems) varikliui (-iams) veikiant pagal atitinkamą galios nuostatą, būtų galima tęsti skrydį nesukeliant pavojaus kybančiam (-iems) asmeniui (-ims) ar kroviniui, trečiosioms šalims ar turtui.

SPA.HHO.130. HHO įgulai keliami reikalavimai

a) *Parinkimas*. Vežėjas nustato skrydžio įgulos narių parinkimo HHO užduočiai vykdyti kriterijus, kad būtų atsižvelgiama į ankstesnę patirtį.

b) *Patirtis*. HHO skrydžius vykdančio orlaivio vado patirtis turi būti ne mažesnė kaip:

1. Atviroje jūroje:

i) 1 000 valandų einant sraigtasparnio įgulos vado (orlaivio vado) pareigas arba 1 000 valandų einant antrojo piloto pareigas vykdant HHO; iš jų 200 valandų – einant prižiūrimo įgulos vado pareigas ir

ii) 50 kėlimo ciklų atviroje jūroje, iš jų 20 ciklų turi būti atlikta naktį, jei vykdomi skrydžiai naktį; čia kėlimo ciklas – vienas keltuvo kablio nuleidimo ir pakėlimo ciklas.

2. Sausumoje:

i) 500 valandų einant sraigtasparnio įgulos vado (orlaivio vado) pareigas arba 500 valandų einant antrojo piloto pareigas vykdant HHO, iš jų 100 valandų – einant prižiūrimo įgulos vado pareigas;

ii) 200 valandų darbo sraigtasparniuose patirties, įgytos į numatyto skrydžio aplinką panašioje aplinkoje, ir

iii) 50 kėlimo ciklų, iš jų 20 ciklų turi būti atlikta naktį, jei vykdomi skrydžiai naktį.

c) *Mokymas vykdyti skrydžius ir patirtis*. Sėkmingai baigtas mokymas pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytas HHO procedūras ir atitinkama patirtis einant atitinkamas pareigas atitinkamoje HHO vykdymo aplinkoje.

▼B

d) *Skrydžio įgūdžių atnaujinimas*. Visi pilotai ir HHO įgulos nariai, vykdantys HHO, per pastarąsias 90 dienų turi būti atlikę:

1. kai skrydžiai vykdomi dieną: bet kurį trijų kėlimo ciklų dieną arba naktį derinį; kiekviename cikle turi būti atliktas perėjimas į kybojimą ir iš kybojimo;

2. kai skrydžiai vykdomi naktį: tris kėlimo naktį ciklus; kiekviename cikle turi būti atliktas perėjimas į kybojimą ir iš kybojimo.

e) *Įgulos sudėtis*. Mažiausiasis įgulos narių skaičius vykdant skrydžius dieną arba naktį turi atitikti nurodytąjį skrydžių vykdymo vadove. Mažiausiasis įgulos narių skaičius priklauso nuo sraigtasparnio tipo, oro sąlygų, užduoties tipo ir, jei vykdomi skrydžiai atviroje jūroje, nuo HHO vietos aplinkos, jūros būsenos ir laivo judėjimo. Jokiu atveju mažiausias įgulos narių skaičius negali būti mažesnis kaip vienas pilotas ir vienas HHO įgulos narys.

f) *Mokymas ir tikrinimas*

1. Mokymas ir tikrinimas vykdomi pagal išsamią kompetentingos institucijos patvirtintą į skrydžių vykdymo vadovą įtrauktą programą.

2. Įgulos nariai

i) Įgulos mokymo programos turi: pagerinti žinias apie HHO darbo aplinką ir įrangą, pagerinti įgulos koordinavimą ir apimti su įprastomis ir avarinėmis HHO procedūromis bei statinėmis iškrovomis susijusios rizikos mažinimo priemones.

ii) Priemonės, nurodytos f punkto 2 papunkčio i pastraipoje, vertinamos vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) atliekant įgūdžių patikrinimus dieną arba VMC įgūdžių patikrinimus naktį, jei vežėjas vykdo HHO naktį.

SPA.HHO.135. HHO instruktažas keleiviams

Prieš bet kurį HHO skrydį ar skrydžių seką HHO keleiviai turi būti instruktuojami ir supažindinami su statinės elektros iškrovos pavojais ir kitais HHO aspektais.

SPA.HHO.140. Informacija ir dokumentai

a) Vežėjas užtikrina, kad, vykdant rizikos analizės ir valdymo procesą, su HHO aplinka susijusi rizika būtų kuo labiau sumažinta skrydžių vykdymo vadove nustačius: įgulos parinkimą, sudėtį ir mokymą, įrangos lygius ir išskridimo kriterijus, taip pat veiklos procedūras ir minimumus, kad įprastos ir tikėtinos neįprastos procedūros būtų aprašytos ir tinkamai palengvintos.

b) Organizacijai, kuriai teikiamos HHO paslaugos, pateikiamos atitinkamos skrydžių vykdymo vadovo ištraukos.

▼B

J SKYRIUS

SRAIGTASPARNIUS NAUDOJANČIŲ AVARINIŲ MEDICINOS TARNYBŲ SKRYDŽIAI

SPA.HEMS.100. Sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) skrydžiai

a) Sraigtasparniai HEMS skrydžiams naudojami tik jei vežėjas yra gavęs kompetentingos institucijos patvirtinimą.

b) Kad gautų tokį kompetentingos institucijos patvirtinimą, vežėjas turi:

1. užsiimti CAT veikla ir pagal III priedo (ORO dalies) nuostatas turėti CAT AOC;

2. įrodyti kompetentingai institucijai, kad laikomasi šio skyriaus reikalavimų.

SPA.HEMS.110. HEMS skrydžiams taikomi įrangos reikalavimai

Visa sraigtasparnio specialioji medicinos įranga bei visos paskesnės jos modifikacijos ir, kai taikoma, jos veikimas turi būti patvirtinti pagal Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003.

SPA.HEMS.115. Ryšys

Be CAT.IDE.H dalyje reikalaujamo ryšio, sraigtasparniuose, kuriais vykdomi HEMS skrydžiai, turi būti ryšio įranga, kuria būtų galima palaikyti abipusį ryšį su organizacija, kuriai teikiamos HEMS paslaugos, ir, kai įmanoma, susisiekti su antžeminiu avarinės tarnybos personalu.

SPA.HEMS.120. HEMS skrydžių minimumai

a) Pagal 1 ir 2 naudojimo galimybių klases HEMS skrydžiai vykdomi laikantis 1 lentelėje nurodytų HEMS skrydžio išskridimo ir skrydžio maršrutu etapų oro sąlygų minimumų. Jei skrydžio maršrutu etape oro sąlygos pablogėja tiek, kad nebeatitinka nurodytų debesų pado ar matomumo ribų, sraigtasparniai, sertifikuoti tik VMC skrydžiams, nutraukia skrydį ir grįžta į bazę. Sraigtasparniai, įrengti ir sertifikuoti skrydžiams meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC), gali nutraukti skrydį ir grįžti į bazę arba, jei skrydžio įgula yra tinkamos kvalifikacijos, visiškai pereiti prie skrydžio, vykdomo pagal skrydžio pagal prietaisus taisykles (IFR).

1 lentelė

HEMS skrydžių minimumai

2 pilotai		1 pilotas	
Dieną			
Apatinė debesų riba	Matomumas	Apatinė debesų riba	Matomumas
500 pėdų ir aukščiau	Kaip nustatyta pagal taikomus oro erdvės VFR minimumus	500 pėdų ir aukščiau	Kaip nustatyta pagal taikomus oro erdvės VFR minimumus
499–400 pėdų	1 000 m (*)	499–400 pėdų	2 000 m
399–300 pėdų	2 000 m	399–300 pėdų	3 000 m

▼B

2 pilotai		1 pilotas	
Naktį			
Debesų padas	Matomumas	Debesų padas	Matomumas
1 200 pėdų (**)	2 500 m	1 200 pėdų (**)	3 000 m

(*) Skrydžio maršrutu etape matomumas gali trumpam sumažėti iki 800 m, jei matyti žemė ir sraigtasparnis manevruojamas tokiu greičiu, kad galima laiku pastebėti bet kokias kliūtis ir išvengti susidūrimo.
(**) Skrydžio maršrutu etape debesų padas gali trumpam sumažėti iki 1 000 pėdų.

b) HEMS skrydžių pagal 3 naudojimo galimybių klasę oro sąlygų minimumai išskridimo ir skrydžio maršrutu etapais yra 600 pėdų debesų padas ir 1 500 m matomumas. Matomumas gali trumpam sumažėti iki 800 m, jei matyti žemė ir sraigtasparnis manevruojamas tokiu greičiu, kad galima laiku pastebėti bet kokias kliūtis ir išvengti susidūrimo.

SPA.HEMS.125. HEMS skrydžiams taikomi veikimo charakteristikų reikalavimai

a) 3 klasės operacijos nevykdomos nepalankioje aplinkoje.

b) Kilimas ir tūpimas

1. Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai į priartėjimo tūpti ir kilimo zoną (FATO) prie ligoninės, kuri yra nepalankioje aplinkoje tankiai gyvenamoje miesto teritorijoje ir kuri naudojama kaip HEMS bazė, ir (arba) skrydžiai iš tos zonos, naudojami pagal 1 naudojimo galimybių klasę.

2. Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai į FATO prie ligoninės, kuri yra nepalankioje aplinkoje tankiai gyvenamoje miesto teritorijoje ir kuri nenaudojama kaip HEMS bazė, ir (arba) skrydžiai iš tos FATO, naudojami pagal 1 naudojimo galimybių klasę, išskyrus atvejus, kai vežėjas turi patvirtinimą pagal CAT.POL.H.225 dalį.

3. Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai į HEMS skrydžių erdvės dalį, esančią nepalankioje aplinkoje tankiai gyvenamoje miesto teritorijoje, ir (arba) skrydžiai iš tos erdvės dalies, naudojami pagal 2 naudojimo galimybių klasę ir jiems nereikia CAT.POL.H.305 dalies a punkte reikalaujamo patvirtinimo, jei įrodoma, kad laikomasi CAT.POL.H.305 dalies b punkto 2 ir 3 papunkčių.

4. HEMS skrydžių erdvės dalis turi būti pakankamai didelė, kad būtų užtikrinti pakankami atstumai iki visų kliūčių. Vykdant skrydžius naktį vieta turi būti apšviesta, kad būtų galima atpažinti vietą ir visas kliūtis.

SPA.HEMS.130. Įgulai keliami reikalavimai

a) *Parinkimas*. Vežėjas nustato skrydžio įgulos narių parinkimo HEMS užduočiai vykdyti kriterijus, kad būtų atsižvelgiama į ankstesnę patirtį.

b) *Patirtis*. HEMS skrydžius vykdančio orlaivio vado patirtis turi būti ne mažesnė kaip:

1. arba

i) 1 000 valandų einant įgulos vado (orlaivio vado) pareigas, iš jų 500 valandų einant sraigtasparnio įgulos vado (orlaivio vado) pareigas, arba

▼B

ii) 1 000 valandų einant antrojo piloto pareigas vykdant HEMS skrydžius, iš jų 500 valandų einant prižiūrimo sraigtasparnio įgulos vado pareigas ir 100 valandų – įgulos vado (orlaivio vado) pareigas;

2. 500 valandų sraigtasparnių naudojimo patirties, įgytos aplinkoje, panašioje į numatytojo skrydžio, ir

3. skrydžius naktį vykdantiems pilotams – 20 valandų skrydžio VMC naktį, einant įgulos vado (orlaivio vado) pareigas.

c) *Mokymas vykdyti skrydžius*. Sėkmingai baigtas mokymas pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytas HEMS procedūras.

d) *Skrydžio įgūdžių atnaujinimas*. Visi HEMS skrydžius vykdantys pilotai per pastaruosius 6 mėnesius turi būti atlikę ne mažiau kaip 30 minučių skrydį sraigtasparniu arba FSTD vien pagal prietaisus.

e) *Įgulos sudėtis*

1. *Skrydis dieną.* Vykdant skrydžius dieną, įgulą turi sudaryti bent vienas pilotas ir vienas HEMS techninės įgulos narys.

i) Įgula gali būti sumažinta iki vieno piloto tik kai:

A) HEMS skrydžių erdvės dalyje reikalaujama, kad orlaivio vadas atgabentų papildomų medicinos reikmenų. Tokiu atveju HEMS techninės įgulos narys gali būti paliktas, kad padėtų sergantiems ar sužeistiems asmenims, kol orlaivio vadas vykdo skrydį;

B) atvykus į HEMS skrydžių erdvės dalį ir įkėlus neštuvus, HEMS techninės įgulos narys nebegali atsisėsti priekiniame krėsle, arba

C) keleiviui medikui skrydžio metu būtina HEMS techninės įgulos nario pagalba.

ii) i punkte aprašytais atvejais skrydžio minimumai turi atitikti pagal taikomus oro erdvės reikalavimus nustatytus minimumus; SPA.HEMS.120 dalies 1 lentelėje nurodyti HEMS skrydžių minimumai netaikomi.

iii) Tik i punkto A papunktyje nurodytu atveju orlaivio vadas gali nutūpti HEMS skrydžių erdvės dalyje nepadedamas techninės įgulos nario iš priekinio krėslo.

2. *Skrydis naktį.* Vykdant skrydžius naktį įgulą turi sudaryti bent:

i) du pilotai arba

ii) vienas pilotas ir vienas HEMS techninės įgulos narys tam tikrose geografinėse srityse, kurias vežėjas apibrėžia skrydžių vykdymo vadove, atsižvelgdamas į:

A) tinkamus antžeminius orientyrus;

B) skrydžio sekimo sistemą per visą HEMS užduoties vykdymo laiką;

▼B

C) meteorologinių pranešimų įrangos patikimumą;

D) HEMS minimalios įrangos sąrašą;

E) įgulos tęstinumo sąvoką;

F) būtiną įgulos kvalifikaciją, pirminį ir kartotinį mokymą;

G) veiklos procedūras, įskaitant įgulos koordinavimą;

H) oro sąlygų minimumus ir

I) papildomus aspektus, susijusius su specifinėmis vietos sąlygomis.

f) *Įgulos mokymas ir tikrinimas*

1. Mokymas ir tikrinimas vykdomi pagal išsamią kompetentingos institucijos patvirtintą į skrydžių vykdymo vadovą įtrauktą programą.

2. Įgulos nariai

i) Įgulos mokymo programos turi: pagerinti žinias apie HEMS darbo aplinką ir įrangą, pagerinti įgulos koordinavimą ir apimti su skrydžiu maršrutu prasto matomumo sąlygomis, HEMS skrydžių erdvės dalių parinkimu bei artėjimo tūpti ir išskridimo profiliais susijusios rizikos mažinimo priemones.

ii) f punkto 2 dalies i punkte nurodytos priemonės vertinamos:

A) atliekant VMC įgūdžių patikrinimus dieną arba VMC įgūdžių patikrinimus naktį, jei vežėjas vykdo HEMS skrydžius naktį, ir

B) vykdant skrydžio maršrutu patikrinimus.

SPA.HEMS.135. HEMS instruktažas keleiviui medikui ir kitam personalui

a) *Keleivis medikas.* Prieš bet kurį HEMS skrydį ar skrydžių seką skrendantys keleiviai medikai turi būti instruktuoti, taip užtikrinant, kad jie būtų susipažinę su HEMS darbo aplinka ir įranga, mokėtų naudotis orlaivio medicinos ir avarine įranga ir galėtų vykdyti įprastas ir avarines įlipimo bei išlipimo procedūras.

b) *Antžeminis avarinės tarnybos personalas.* Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog antžeminis avarinės tarnybos personalas būtų susipažinęs su HEMS darbo aplinka bei įranga ir su rizika, susijusia su antžeminėmis procedūromis HEMS skrydžių erdvės dalyje.

c) *Pacientas.* Nepaisant CAT.OP.MPA.170 dalies, instruktažas atliekamas tik jei įmanoma atsižvelgiant į paciento sveikatos būklę.

▼B

SPA.HEMS.140. Informacija ir dokumentai

a) Vežėjas užtikrina, kad, vykdant rizikos analizės ir valdymo procesą, su HEMS aplinka susijusi rizika būtų kuo labiau sumažinta skrydžių vykdymo vadove nustačius: įgulos parinkimą, sudėtį ir mokymą, įrangos lygius ir išskridimo kriterijus, taip pat veiklos procedūras ir minimumus, kad įprastos ir tikėtinos neįprastos procedūros būtų aprašytos ir tinkamai palengvintos.

b) Organizacijai, kuriai teikiamos HEMS paslaugos, pateikiamos atitinkamos skrydžių vykdymo vadovo ištraukos.

SPA.HEMS.145. HEMS bazės infrastruktūra

a) Jei įgulos nariai turi pasiruošti skrydžiui per mažiau kaip 45 minutes, netoli kiekvienos bazės turi būti specialiai tam skirta tinkama apgyvendinimo vieta.

b) Kiekvienoje bazėje pilotams suteikiama įranga informacijai apie esamas ir prognozuojamas meteorologines sąlygas gauti ir tinkamas ryšys su atitinkamu oro eismo paslaugų (ATS) padaliniu. Suteikiamos tinkamos priemonės visoms užduotims planuoti.

SPA.HEMS.150. Degalų tiekimas

a) Kai HEMS užduotis pagal VFR vykdoma vietinėje ir apibrėžtoje geografinėje srityje, gali būti taikomas standartinis degalų planavimas, jei vežėjas nustato tokias galutines degalų atsargas, kad būtų užtikrinama, jog, atlikus užduotį, likęs degalų kiekis būtų ne mažesnis už tą, kurio pakaktų:

   1. 30 minučių skrydžiui įprastomis kreiserinio režimo sąlygomis arba

   2. 20 minučių skrydžiui įprastu kreiseriniu greičiu, jei skraidoma zonoje, kurioje ištisai yra atsarginių tinkamų nutūpti vietų.

SPA.HEMS.155. Degalų papildymas keleiviams įlipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant

Kai orlaivio vadas mano, kad degalų būtina papildyti keleiviams esant orlaivyje, tai gali būti atliekama sustabdžius keliamuosius sraigtus arba jiems sukantis, jei laikomasi šių reikalavimų:

a) durys sraigtasparnio degalų pildymo pusėje lieka uždarytos;

b) durys sraigtasparnio ne degalų pildymo pusėje lieka atidarytos, jei tai leidžia oro sąlygos;

c) atitinkamo dydžio priešgaisrinė įranga išdėstoma taip, kad ja būtų galima nedelsiant pasinaudoti, jei kiltų gaisras, ir

d) yra pakankamai personalo, kad būtų galima nedelsiant iškelti pacientus iš sraigtasparnio, jei kiltų gaisras.

▼M1

VI PRIEDAS

NEKOMERCINIAI SKRYDŽIAI SUDĖTINGAIS VARIKLIU VAROMAIS LĖKTUVAIS

[NCC DALIS]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

NCC.GEN.100 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje jis įsikūręs, paskirta institucija.

NCC.GEN.105 Įgulos pareigos

a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą vykdymą:

1. savo pareigų, susijusių su orlaivio ir jo keleivių sauga, ir

2. savo pareigų, nurodytų skrydžių vykdymo vadove pateiktose instrukcijose ir procedūrose.

b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba tuomet, kai įgulos vadas mano, kad saugos sumetimais tai būtina, įgulos narys sėdi jam nustatytoje darbo vietoje ir negali vykdyti jokios veiklos, išskyrus tą, kuri būtina saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti.

c) Skrydžio metu skrydžio įgulos narys, būdamas savo darbo vietoje, segi saugos diržą.

d) Skrydžio metu visą laiką bent vienas kvalifikuotas skrydžio įgulos narys lieka prie vairų.

e) Įgulos narys negali eiti pareigų orlaivyje:

1. jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.f punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalįs savo pareigų vykdyti pakankamai gerai ir dėl to galėtų kilti pavojus skrydžiui, arba

2. jei vartojo psichoaktyviųjų medžiagų, alkoholio arba tokį poveikį jaučia dėl kitų priežasčių, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte.

f) Daugiau nei vienam vežėjui dirbantis įgulos narys:

1. saugo asmeninius įrašus apie skrydžio, tarnybos ir poilsio laiką, kaip nurodyta Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalis) FTL skyriuje, ir

2. kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus.

g) Įgulos narys praneša įgulos vadui apie:

1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba naudojimo saugai, įskaitant avarines sistemas, ir

2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

▼M1

NCC.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

a) Įgulos vadas atsako už:

1. orlaivio ir visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą per orlaiviu vykdomus skrydžius, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.c punkte;

2. skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;

3. tai, jog būtų užtikrinama, kad visų instrukcijų, skrydžių procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi pagal skrydžių vykdymo vadovą ir taip, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.b punkte;

4. skrydžio pradėjimą tik įsitikinus, kad laikomasi visų šių Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.3 punkte nurodytų naudojimo apribojimų:

   i) orlaivis yra tinkamas skraidyti;

   ii) orlaivis yra tinkamai registruotas;

   iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCC.IDE.A.105 arba NCC.IDE.H.105 dalyje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, išskyrus tuo atveju, jei vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama minimalios įrangos sąraše (MEL) arba lygiaverčiame dokumente;

   iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentuose nustatytų ribų;

   v) visas rankinis bagažas, lėktuvo bagažo skyriuje vežamas bagažas ir kroviniai yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti;

   vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai;

   vii) kiekvienas skrydžio įgulos narys turi galiojančią licenciją pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011 ir

   viii) skrydžio įgulos nariai tinkamai kvalifikuoti ir atitinka kompetencijos bei skrydžio įgūdžių atnaujinimo reikalavimus;

5. tai, kad skrydis nebūtų pradėtas, jei kuris nors skrydžio įgulos narys dėl kokių nors priežasčių, pavyzdžiui, susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;

6. tai, kad skrydis nebūtų tęsiamas už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei kurio nors skrydžio įgulos nario gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;

7. sprendimo dėl orlaivio su trūkumais priimtinumo priėmimą atsižvelgiant į nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba minimalios įrangos sąrašą (MEL), jei taikoma;

8. naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techniniame žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai ir

▼M1

9. užtikrinimą, kad skrydžio duomenų savirašiai:

i) nebūtų išaktyvinti ar išjungti skrydžio metu ir

ii) įvykus avarijai ar incidentui, apie kurį privaloma pranešti:

A) jų duomenys nebūtų specialiai ištrinami;

B) būtų iškart išaktyvinami pasibaigus skrydžiui ir

C) būtų pakartotinai suaktyvinami tik pritarus tyrimą atliekančiai institucijai.

b) Įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti bagažą ar krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.

c) Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.

d) Vykdant daugianarės įgulos skrydį, įgulos vadas, nepaisydamas a punkto 6 papunkčio nuostatos, gali tęsti skrydį už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo, jei taikomos reikiamos lengvinamosios procedūros.

e) Avarinėje situacijoje, kai reikia nedelsiant priimti sprendimą ir imtis veiksmų, įgulos vadas imasi bet kokių veiksmų, kuriuos laiko būtinais esant Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytoms aplinkybėms. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.

f) Įgulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir informuoja paskirtąją vietos instituciją.

g) Įgulos vadas sparčiausiomis esamomis priemonėmis praneša artimiausiai atitinkamai institucijai apie bet kokią su orlaiviu susijusią avariją, kurios metu buvo sunkiai sužeistas arba žuvo žmogus, padaryta didelė žala orlaiviui arba turtui.

NCC.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

a) Įgulos vadas laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.

b) Kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.a punkte, įgulos vadas turi būti susipažinęs su teisės aktais, taisyklėmis ir procedūromis, susijusiomis su jo pareigų vykdymu, nustatytomis teritorijoms, kurios bus kertamos, aerodromams arba skrydžių erdvės dalims, kuriomis bus naudojamasi, ir atitinkama oro navigacijos įranga.

NCC.GEN.115 Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi įgulos nariai galėtų bendrauti tarpusavyje bendra kalba.

NCC.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas

Vežėjas užtikrina, kad lėktuvas riedėtų aerodromo judėjimo zona tik tada, kai už vairų sėdintis žmogus:

a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas arba

b) yra paskirtas vežėjo ir:

1. yra išmokytas valdyti riedantį orlaivį;

▼M1

2. yra išmokytas naudotis radijo telefonu (jei reikia palaikyti radijo ryšį);

3. yra išklausęs instruktažą apie aerodromo išdėstymą, maršrutus, ženklus, ženklinimą, žiburius, oro eismo valdymo (ATC) signalus ir nurodymus, frazeologiją ir procedūras, ir

4. geba laikytis skrydžių vykdymo standartų, būtinų saugiam lėktuvo judėjimui aerodrome užtikrinti.

NCC.GEN.125 Rotoriaus veikimas. Sraigtasparniai

Sraigtasparnio rotorius gali būti įjungtas skrydžiui tik tada, kai už vairų sėdi kvalifikuotas pilotas.

NCC.GEN.130 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Vežėjas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais (PED), galinčiais turėti neigiamos įtakos orlaivio sistemų ir įrangos veikimui.

NCC.GEN.135 Informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas užtikrina, kad visuose jo orlaiviuose visą laiką būtų sąrašai su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

NCC.GEN.140 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus ar kopijas:

1. AFM arba jam lygiavertį (-ius) dokumentą (-us);

2. registracijos pažymėjimo originalą;

3. tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;

4. triukšmo pažymėjimą;

5. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalies) ORO.DEC.100 dalyje nurodytą deklaraciją;

6. specialiųjų patvirtinimų sąrašą, jei taikoma;

7. leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi originalą, jei taikoma;

8. civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);

9. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;

10. sudaryto ATS skrydžio plano informaciją, jei taikoma;

11. naujausius tinkamus oro navigacijos žemėlapius siūlomo skrydžio maršrutui ir visiems maršrutams, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis;

12. procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją, skirtą naudoti perimančiam ir perimtam orlaiviui;

13. informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje;

14. naujausias su įgulos narių pareigomis susijusias skrydžių vykdymo vadovo dalis, kurios turi būti lengvai prieinamos įgulos nariams;

▼M1

15. MEL arba CDL;

16. atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;

17. atitinkamą meteorologinę informaciją;

18. krovinio ir (arba) keleivių deklaracijas, jei taikoma, ir

19. bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.

b) Jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydis gali būti tęsiamas iki paskirties vietos arba vietos, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.

NCC.GEN.145 Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas

a) Įvykus avarijai ar incidentui, apie kuriuos privaloma pranešti, orlaivio naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytų kitaip.

b) Vežėjas atlieka skrydžio duomenų savirašio (FDR), kabinos pokalbių savirašio (CVR) ir duomenų saito įrašų veikimo tikrinimus ir vertinimus, kad užtikrintų nuolatinį savirašių tinkamumą naudoti.

c) Vežėjas saugo įrašus FDR veikimo laikotarpį, kaip reikalaujama NCC.IDE.A.165 arba NCC.IDE.H.165 dalyse, tačiau FDR tikrinimo ir priežiūros tikslais tikrinimo metu galima ištrinti ne daugiau kaip 1 valandą seniausios įrašytos medžiagos.

d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina FDR neapdorotiems duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais parametrais.

e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia bet kurį išsaugotą skrydžio savirašio įrašą.

f) Nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 996/2010:

1. CVR įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei tam pritaria visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai, ir

2. FDR arba duomenų saito įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei:

i) šiuos įrašus vežėjas naudoja tik tinkamumo skraidyti ar techninės priežiūros tikslais;

ii) šie įrašai pateikiami iš jų pašalinus asmeninę informaciją arba

iii) šie įrašai atskleidžiami taikant saugias procedūras.

NCC.GEN.150 Pavojingųjų krovinių vežimas

a) Pavojingieji kroviniai vežami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą su paskutiniais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais „Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis“ (ICAO dok. Nr. 9284-AN/905), įskaitant jo papildymus ir bet kuriuos kitus priedus ar klaidų ištaisymus.

▼M1

b) Pavojinguosius krovinius veža tik pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:

1. tiems kroviniams netaikomos techninės instrukcijos pagal tų instrukcijų 1 dalį arba

2. juos veža keleiviai ar įgulos nariai arba jie vežami bagažo skyriuje, kaip numatyta techninių instrukcijų 8 dalyje.

c) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imamasi visų pagrįstų priemonių siekiant neleisti netyčia vežti pavojingųjų krovinių.

d) Vežėjas teikia darbuotojams būtiną informaciją, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

e) Vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, apie visas avarijas ar incidentus, įvykusius vežant pavojinguosius krovinius, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai valstybės, kurioje atsitiko įvykis, institucijai.

f) Vežėjas užtikrina, kad keleiviams būtų teikiama informacija apie pavojinguosius krovinius, kaip numatyta techninėse instrukcijose.

g) Vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ PROCEDŪROS

NCC.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

Vežėjas naudojasi tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurie tinka atitinkamo tipo orlaiviams ir skrydžiams.

NCC.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Rinkdamasis atsarginius aerodromus ir spręsdamas dėl degalų naudojimo tvarkos vežėjas aerodromą laiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio tinkamo paskirties atsarginio aerodromo trunka ilgiau nei:

a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba

b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

NCC.OP.110 Aerodromo naudojimo minimumai. Bendrosios nuostatos

a) Vežėjas nustato per skrydžius, vykdomus taikant skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), taikytinus kiekvieno naudotino išvykimo, paskirties ir atsarginio aerodromo naudojimo minimumus. Šie minimumai:

1. turi būti ne mažesni nei nustatytieji valstybės, kurioje yra aerodromas, išskyrus tos valstybės patvirtintus konkrečius atvejus, ir

2. kai vykdomi skrydžiai prasto matomumo sąlygomis, turi būti patvirtinti kompetentingos institucijos pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) E skyrių.

b) Nustatydamas aerodromo naudojimo minimumus, vežėjas atsižvelgia į:

1. orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2. skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

▼M1

3. kilimo ir tūpimo takų, priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

4. turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankamumą ir charakteristikas;

5. orlaivyje esančią navigacijai ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolei skirtą įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, išlyginant, tupiant, paliekant kilimo ir tūpimo taką ir nutraukiant tūpimą;

6. kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir aukštėjimo zonose, dėl kurių būtina taikyti ypatingųjų atvejų procedūras;

7. kliūčių perskridimo absoliutųjį aukštį ir (arba) aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms;

8. meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemones ir

9. priartėjimo tūpti metu taikomą skrydžio metodiką.

c) Konkrečios artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros minimumai taikomi tik tada, jei laikomasi visų šių sąlygų:

1. veikia numatytai procedūrai taikyti reikalinga antžeminė įranga;

2. veikia orlaivio sistemos, reikalingos tam tikro tipo artėjimui tūpti;

3. laikomasi būtinųjų orlaivio naudojimo kriterijų ir

4. įgula yra tinkamos kvalifikacijos.

NCC.OP.111 Aerodromo naudojimo minimumai. NPA, APV, CAT I skrydžiai

a) Netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) apsisprendimo aukštis (DH), kai skrendama taikant nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti (CDFA) metodiką, artėjimo tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (APV) procedūrą arba kai vykdomas I kategorijos (CAT I) skrydis, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:

1. mažiausiasis aukštis, kuriame artėjimo tūpti priemonė gali būti naudojama be reikalaujamų vizualiųjų orientyrų;

2. kliūčių perskridimo aukštis (OCH) pagal orlaivio kategoriją;

3. paskelbtas artėjimo tūpti DH, jei taikoma;

4. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba

5. AFM arba lygiaverčiame dokumente nurodytas mažiausias DH, jei jis nustatytas.

b) NPA skrydžio mažiausias žemėjimo aukštis (MDH), kai skrendama netaikant CDFA metodikos, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:

1. OCH pagal orlaivio kategoriją;

2. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba

3. AFM nurodytas mažiausias MDH, jei jis nustatytas.

▼M1

1 *lentelė*

Sistemos minimumai

Įranga	Mažiausias DH/MDH (pėdos)
Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS)	200
Pasaulinės navigacijos palydovų sistema (GNSS)/palydovinė išplėstinė sistema (SBAS) (šoninis tikslusis artėjimas tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (LPV))	200
GNSS (šoninė navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrinė vertikalioji navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radijo švyturys (LOC) su nuotolio matavimo įranga (DME) arba be jos	250
Artėjimas tūpti pagal apžvalgos radiolokatorių (SRA) (baigiamas ties ½ NM)	250
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
Visakryptis VHF radijo švyturys (VOR)	300
VOR/DME	250
Nekryptinis švyturys (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF krypties ieškiklis (VDF)	350

NCC.OP.112 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Skrydžių ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:

1. paskelbtas skrydžio ratu OCH pagal lėktuvo kategoriją;

2. mažiausias skrydžio ratu aukštis pagal 1 lentelę arba

3. ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus DH/MDH.

b) Mažiausias matomumas skrendant ratu lėktuvais yra didžiausias iš šių:

1. skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas;

2. mažiausias matomumas pagal 2 lentelę arba

3. ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis ir (arba) konvertuotas meteorologinis matomumas (RVR/CMV).

▼M1

1 *lentelė*

MDH ir mažiausias matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Mažiausiasis meteorologinis matomumas (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu sraigtasparniais

Skrendant ratu sausumoje sraigtasparniais MDH turi būti ne mažesnis nei 250 pėdų, o meteorologinis matomumas – ne mažesnis nei 800 m.

NCC.OP.115 Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros

a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išvykimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei jos paskelbtos ir numatytos naudotinam kilimo ir tūpimo takui arba FATO.

b) Nepaisydamas a punkto, įgulos vadas sutinka su ATC leidimu nukrypti nuo paskelbtos procedūros tik:

1. jei laikomasi kliūčių perskridimo kriterijų ir visiškai atsižvelgta į skrydžio sąlygas arba

2. kai jį radiolokatoriais nukreipia ATC skyrius.

c) Bet kuriuo atveju priartėjimas tūpti atliekamas vizualiai arba laikantis paskelbtų artėjimo tūpti procedūrų.

NCC.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros

Vežėjas parengia veiklos procedūras atsižvelgdamas į poreikį kuo labiau sumažinti orlaivio triukšmą, kartu užtikrindamas, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

NCC.OP.125 Mažiausias absoliutusis kliūčių perskridimo aukštis. IFR skrydžiai

a) Vežėjas nurodo mažiausio skrydžio aukščio nustatymo metodą, kuriuo nustatomas reikiamas visų skrydžio pagal IFR maršruto segmentų vietovės perskridimo aukštis.

b) Taikydamas šį metodą įgulos vadas nustato kiekvieno skrydžio mažiausią aukštį. Mažiausias skrydžio aukštis turi būti ne mažesnis už valstybės, per kurią skrendama, paskelbtą mažiausią skrydžio aukštį.

NCC.OP.130 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdant skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR):

i) skristi dieną iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 30 minučių įprastame kreiseriniame aukštyje arba

ii) skristi naktį iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes įprastame kreiseriniame aukštyje;

▼M1

2. vykdant skrydžius pagal IFR:

i) kai nereikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes įprastame kreiseriniame aukštyje arba

ii) kai reikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo, atsarginio aerodromo ir po to dar bent 45 minutes įprastame kreiseriniame aukštyje.

b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:

1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;

2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;

3. hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras, jei taikoma, ir

4. bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių lėktuvas gali tūpti pavėluotai arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradedama planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

NCC.OP.131 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai

a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei sraigtasparnyje yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdant skrydžius pagal VFR, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to dar bent 20 minučių geriausiojo nuotolio greičiu ir

2. vykdant skrydžius pagal IFR:

i) kai nereikia atsarginio aerodromo arba nėra leistinų meteorologinių sąlygų atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to 30 minučių laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš paskirties aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą arba

ii) kai reikia atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, atlikti artėjimą tūpti bei nutraukti tūpimą ir po to:

A) skristi iki nurodyto atsarginio aerodromo ir

B) skristi 30 minučių laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš atsarginio aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą.

b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:

1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;

2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;

3. hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras, jei taikoma, ir

4. bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių orlaivis gali tūpti pavėluotai arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

▼M1

c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradedama planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

NCC.OP.135 Bagažo ir krovinių laikymas

Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

a) į keleivių saloną būtų leidžiama paimti tik tokį rankinį bagažą, kurį galima tinkamai ir saugiai laikyti, ir

b) visas orlaivyje esantis bagažas ir kroviniai, kurie, pasislinkę iš laikymo vietos, galėtų sužeisti ar sugadinti arba užtverti praėjimus bei išėjimus, būtų laikomi taip, kad nejudėtų.

NCC.OP.140 Keleivių instruktažas

Įgulos vadas užtikrina, kad:

a) prieš kylant keleiviai būtų informuoti apie tai, kur rasti ir kaip naudoti:

1. saugos diržus;

2. avarinius išėjimus ir

3. keleivių avarinio instruktažo korteles;

ir, jei taikoma:

4. gelbėjimosi liemenes;

5. deguonies tiekimo įrangą;

6. gelbėjimosi plaustus ir

7. kitą keleiviams individualiai naudoti skirtą avarinę įrangą;

ir

b) avarinėje situacijoje skrydžio metu keleiviams būtų nurodyta imtis aplinkybes atitinkančių reikiamų veiksmų.

NCC.OP.145 Pasirengimas skrydžiui

a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis esamomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad saugaus orlaivio naudojimo antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamas ir tokiam skrydžiui tiesiogiai būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.

b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išvykimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1. išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir

2. suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

▼M1

NCC.OP.150 Kilimo atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

a) Skrydžių pagal IFR planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų kilimo atsarginį aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išvykimo aerodrome yra tokios, kokių reikia pagal taikytinus aerodromo naudojimo minimumus, arba prastesnės arba į išvykimo aerodromą būtų neįmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.

b) Atstumas nuo išvykimo aerodromo iki kilimo atsarginio aerodromo turi būti:

1. vykdant skrydžius dviejų variklių lėktuvais – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 1 valandos skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis vieno variklio kreiseriniu greičiu, ir

2. vykdant skrydžius trijų arba daugiau variklių lėktuvais – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 2 valandų skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis AFM nurodytu kreiseriniu greičiu, neveikiant vienam varikliui (OEI).

c) Kad aerodromą būtų galima pasirinkti kaip kilimo atsarginį aerodromą, iš esamos informacijos turi būti matyti, kad numatytu naudojimo laiku sąlygos atitiks tam skrydžiui taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus už juos geresnės.

NCC.OP.151 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

Skrydžių pagal IFR planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

a) naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu nuo 1 valandos prieš numatytą atvykimo laiką iki 1 valandos po jo arba nuo faktinio išvykimo laiko iki 1 valandos po numatyto atvykimo laiko (pasirenkant trumpiausią laikotarpį), bus galima artėti tūpti ir tūpti pagal vizualiąsias meteorologines sąlygas (VMC) arba

b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir

2. turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad nuo 2 valandų prieš numatytą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo bus tokios meteorologinės sąlygos:

i) debesų padas bent 300 m (1 000 pėdų) viršys mažiausią vertę, nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai, ir

ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km didesnis už mažiausią vertę, nustatytą šiai procedūrai.

NCC.OP.152 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai

Skrydžių pagal IFR planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

a) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad nuo 2 valandų prieš numatomą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo arba nuo faktinio išvykimo laiko iki 2 valandų po numatomo atvykimo laiko (pasirenkant trumpiausią laikotarpį), bus tokios meteorologinės sąlygos:

1. debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausią vertę, nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai, ir

2. matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią vertę, nustatytą šiai procedūrai, arba

▼M1

b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą;

2. turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad nuo 2 valandų prieš numatytą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo bus tokios meteorologinės sąlygos:

i) debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausią vertę, nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai;

ii) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią vertę, nustatytą šiai procedūrai, ir

3. jei paskirties vieta yra atviroje jūroje, nustatytas negrįžties taškas (PNR).

NCC.OP.155 Degalų papildymas keleiviams įlipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant

a) Orlaivio „Avgas“ (aviacinio benzino) ar plataus diapazono degalų arba šių degalų tipų mišinio atsargos nėra papildomos arba išleidžiamos, kai keleiviai lipa į orlaivį, yra jame ar išlipa iš jo.

b) Naudojant visų kitų tipų degalus imamasi būtinų atsargumo priemonių, o orlaivyje turi būti pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, pasirengusių pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis turimomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

NCC.OP.160 Naudojimasis ausinėmis

a) Visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi būti su ausinėmis su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu jam įrenginiu. Ausinės naudojamos kaip pagrindinis balso ryšio su ATS įrenginys:

1. ant žemės:

i) kai balso ryšiu gaunamas ATC leidimas išskristi ir

ii) veikiant varikliams;

2. skrydžio metu:

i) žemiau pereinamojo aukščio arba

ii) 10 000 pėdų aukštyje (pasirenkant didesnę vertę)

ir

3. kai orlaivio vadas mano esant būtina.

b) a punkte nurodytomis sąlygomis gervinis mikrofonas arba jam lygiavertis įrenginys turi būti tokioje padėtyje, kad būtų galimas abipusis radijo ryšys.

NCC.OP.165 Keleivių vežimas

Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

a) keleiviai būtų pasodinti tokioje vietoje, iš kurios avarinės evakuacijos atveju galėtų padėti vykdyti evakuaciją iš orlaivio ir jai netrukdytų;

b) prieš riedant, kylant ir tupiant, taip pat tuomet, kai įgulos vadas mano esant būtina dėl saugos priežasčių, visi orlaivio keleiviai sėdėtų krėsluose arba būtų miegamosiose vietose su tinkamai prisegtais saugos diržais arba sulaikomaisiais įtaisais ir

▼M1

c) sėdėti viename krėsle keliems žmonėms būtų leidžiama tik specialiuose orlaivio krėsluose vienam suaugusiajam ir vienam kūdikiui, tinkamai pritvirtintam papildomu juosiamuoju diržu arba kitu sulaikomuoju įtaisu.

NCC.OP.170 Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga

Įgulos vadas užtikrina, kad:

a) prieš riedant, kylant ir tupiant visi išėjimai bei gelbėjimosi takai būtų laisvi ir

b) prieš orlaiviui kylant ir tupiant, taip pat kai tai būtina saugos sumetimais, visa įranga ir bagažas būtų tinkamai pritvirtinti.

NCC.OP.175 Rūkymas orlaivyje

Įgulos vadas neleidžia orlaivyje rūkyti:

a) kai tai būtina dėl saugos priežasčių;

b) papildant orlaivio degalus;

c) kai orlaivis stovi ant žemės, nebent vežėjas nustatė procedūras, kaip sumažinti riziką atliekant antžemines procedūras;

d) ne rūkymui skirtose vietose, praėjimuose ir tualetuose;

e) krovinių skyriuje ir (arba) kitose krovinių vežimo vietose, kai krovinys nėra sudėtas į ugniai atsparias talpyklas ar uždengtas ugniai atspariu audeklu, ir

f) tose keleivių salono vietose, į kurias yra tiekiamas deguonis.

NCC.OP.180 Meteorologinės sąlygos

a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia skrydį pagal VFR tik jei iš naujausios turimos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus arba bus geresnės.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia skrydį pagal IFR į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios turimos informacijos matyti, kad numatytu atvykimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename paskirties atsarginiame aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.

c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, prireikus vadovaujamasi atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologine informacija.

NCC.OP.185 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

a) Vežėjas nustato procedūras, vykdytinas, kai būtina atlikti antžemines ledo šalinimo bei priešledžio procedūras ir atitinkamus orlaivio patikrinimus, kurie būtini saugiam orlaivio naudojimui.

b) Įgulos vadas pradeda kilimą tik tada, kai nuo orlaivio pašalinamos visos apnašos, kurios gali turėti neigiamą poveikį skrydžiui arba orlaivio valdymui, išskyrus atvejus, kurie leidžiami pagal a punkte nurodytas procedūras ir pagal AFM.

NCC.OP.190 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

a) Vežėjas nustato skrydžių esamomis arba numatomomis apledėjimo sąlygomis procedūras.

▼M1

b) Įgulos vadas pradeda skrydį arba sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur numatomos arba vyrauja apledėjimo sąlygos, tik jei orlaivis yra sertifikuotas ir jame įrengta skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalinga įranga, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.5 punkte.

c) Jei apledėjimas viršija apledėjimo intensyvumą, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba jei orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, susiduria su apledėjimu, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, pakeisdamas lygį ir (arba) maršrutą, ir, jei reikia, pranešdamas apie avarinę situaciją ATC.

NCC.OP.195 Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) pagal turimą informaciją meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė nesutrukdys saugiai pakilti ir išvykti ir

b) bus laikomasi nustatytų aerodromo naudojimo minimumų.

NCC.OP.200 Situacijų imitavimas skrydžio metu

a) Kai orlaiviu vežami keleiviai arba krovinys, įgulos vadas neimituoja:

1. situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras, arba

2. skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

b) Nepaisant a punkto, tuo atveju, kai mokomuosius skrydžius vykdo patvirtinta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.

NCC.OP.205 Degalų apskaita skrydžio metu

a) Vežėjas nustato procedūrą, kuria užtikrinama, kad skrydžio metu būtų tikrinami degalai ir atliekama jų apskaita.

b) Įgulos vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų kiekis yra ne mažesnis nei būtina skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, ir dar lieka suplanuotų degalų atsargų, kaip reikalaujama pagal NCC.OP.130 arba NCC.OP.131 dalis.

NCC.OP.210 Papildomo deguonies naudojimas

Įgulos vadas užtikrina, kad skrydžio įgulos nariai, einantys pareigas, kurios būtinos saugiam orlaivio skrydžiui, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai aukštis keleivių salone ilgiau kaip 30 minučių viršija 10 000 pėdų aukštį, ir visada, kai aukštis keleivių salone viršija 13 000 pėdų aukštį.

NCC.OP.215 Žemės artumo nustatymas

Kai skrydžio įgulos narys arba žemės artumo įspėjimo sistema nustato neleistiną priartėjimą prie žemės, orlaivį valdantis pilotas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.

▼M1

NCC.OP.220 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

Vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kai ACAS įdiegta ir tinkama naudoti. Kai naudojama ACAS II sistema, tokios procedūros ir mokymai turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011.

NCC.OP.225 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

NCC.OP.230 Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

a) Artėjimą tūpti pagal prietaisus įgulos vadas gali pradėti neatsižvelgdamas į praneštą kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolį arba matomumą (RVR/VIS).

b) Jei praneštas RVR/VIS yra mažesnis nei mažiausia taikytina vertė, artėjimas tūpti nutraukiamas:

   1. žemesniame nei 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba

   2. priartėjimo tūpti segmente, jei apsisprendimo aukštis/altitudė (DA/H) arba mažiausias aukštis/altitudė žemėjant (MDA/H) yra didesnis (-ė) kaip 1 000 pėdų virš aerodromo.

c) Kai nėra RVR, RVR vertes galima apskaičiuoti konvertuojant praneštą matomumą.

d) Jei, praskridus 1 000 pėdų aukštį virš aerodromo, praneštas RVR/VIS yra mažesnis nei taikytina mažiausia vertė, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

e) Artėjimą tūpti galima tęsti žemiau DA/H ar MDA/H ir tūpimą galima baigti, jei pagal artėjimo tūpti tipą ir numatytą kilimo ir tūpimo taką būtinas vizualusis orientyras yra pamatomas DA/H ar MDA/H aukštyje ir išlaikomas.

f) Tūpimo zonos RVR visada yra kontrolinis.

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR APRIBOJIMAI

NCC.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai

a) Bet kuriuo skrydžio etapu orlaivio krova, masė ir svorio centro (CG) padėtis turi atitikti apribojimus, nurodytus AFM arba skrydžių vykdymo vadove, jei pastarieji yra griežtesni.

b) Orlaivyje turi būti pateikti užrašai, sąrašai, prietaisų žymėjimai arba jų deriniai, kuriais nurodomi tokie AFM vizualinio vaizdavimo reikalavimuose nustatyti naudojimo apribojimai.

▼M1

NCC.POL.105 Masė ir centruotė, krova

a) Prieš pirmą kiekvieno orlaivio naudojimą vežėjas faktiškai jį pasveria ir nustato masę bei CG. Turi būti atsižvelgiama į bendrą modifikavimo ir remonto poveikį masei ir centruotei, ir šis poveikis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Jei modifikavimo poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.

b) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

c) Vežėjas nustato visų į orlaivio grynąją naudojimo masę įskaičiuojamų vežamų daiktų ir įgulos narių masę, faktiškai pasverdamas juos (ir įgulos narių bagažą) arba naudodamas standartines mases. Nustatomas jų padėties poveikis orlaivio CG. Naudojant standartines mases grynoji naudojimo masė apskaičiuojama taikant šias įgulos narių masės vertes:

1. skrydžio ir techninės įgulos narių – 85 kg, įskaitant rankinį bagažą, ir

2. keleivių salono įgulos narių – 75 kg.

d) Vežėjas nustato procedūras, leidžiančias įgulos vadui nustatyti vežamosios krovos, įskaitant bet kokį balastą, masę:

1. faktiškai pasveriant;

2. nustatant vežamosios krovos masę pagal standartines keleivių ir bagažo mases arba

3. apskaičiuojant keleivių masę pagal kiekvieno keleivio asmeniškai arba jo vardu pateiktą informaciją ir prie jos pridedant iš anksto nustatytą rankinio bagažo ir drabužių masę, kai orlaivio keleivių krėslų skaičius yra:

i) lėktuvuose – mažesnis nei 10 arba

ii) sraigtasparniuose – mažesnis nei šešios.

e) Kai naudojamos standartinės masės, taikomos šios masių vertės:

1. keleiviams – 1 ir 2 lentelėse nurodytos vertės, į kurias įtrauktas rankinis bagažas ir kiekvieno kūdikio, kurį suaugusysis veža vieno keleivio krėsle, masė:

1 *lentelė*

Orlaivis, kurio bendras keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20

Keleivių krėslai	Ne mažiau kaip 20		Ne mažiau kaip 30
	Vyrai	Moterys	Visi suaugusieji
Suaugusieji	88 kg	70 kg	84 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

2 *lentelė*

Orlaiviai, kurių bendras keleivių krėslų skaičius yra ne didesnis kaip 19

Keleivių krėslai	1–5	6–9	10–19
Vyrai	104 kg	96 kg	92 kg
Moterys	86 kg	78 kg	74 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

2. bagažui:

i) lėktuvų – kai bendras lėktuvų keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, taikomos 3 lentelėje nurodytos standartinės registruoto bagažo masių vertės:

3 *lentelė*

Standartinė bagažo masė. Lėktuvai, kurių bendras keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20

Skrydžio tipas	Standartinė bagažo masė
Vietinis	11 kg
Europos regiono	13 kg
Tarpžemyninis	15 kg
Visi kiti	13 kg

ii) sraigtasparnių – kai bendras sraigtasparnio keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, taikoma standartinė registruoto bagažo masės vertė yra 13 kg;

f) orlaivių, kuriuose yra ne daugiau kaip 19 krėslų, faktinė registruoto bagažo masė nustatoma:

1. pasveriant arba

2. apskaičiuojant pagal kiekvieno keleivio asmeniškai arba jo vardu pateiktą informaciją. Jei tai neįmanoma, nurodoma mažiausioji standartinė 13 kg masė.

g) Vežėjas nustato procedūras, kurias taikydamas įgulos vadas gali nustatyti degalų krovos masę naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – skrydžių vykdymo vadove nurodytu metodu apskaičiuotą tankį.

h) Įgulos vadas užtikrina, kad:

1. orlaivis būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams ir

2. vežamoji krova atitiktų duomenis, naudotus skaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.

i) Vežėjas nustato procedūras, kurias taikydamas įgulos vadas gali laikytis papildomų konstrukcinių apribojimų, pvz., grindų tvirtumo apribojimų, didžiausios krovos ilginiam metrui, didžiausios masės krovinių skyriuje ir didžiausio krėslų skaičiaus apribojimų.

▼M1

j) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo principus ir metodus, susijusius su krovos ir masės bei centruotės sistema, kurie atitinka a–i punktų reikalavimus. Ši sistema aprėpia visų tipų numatomus skrydžius.

NCC.POL.110 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai

a) Vežėjas nustato masės ir centruotės duomenis ir prieš kiekvieną skrydį pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas neviršijant orlaivio masės ir centruotės apribojimų. Masės ir centruotės dokumentuose pateikiama ši informacija:

1. orlaivio registracija ir tipas;
2. skrydžio identifikatorius, numeris ir data, jei taikoma;
3. įgulos vado vardas ir pavardė;
4. dokumentą parengusio asmens vardas ir pavardė;
5. orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas CG;
6. degalų masė kylant ir kelionės degalų masė;
7. sunaudojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė, jei taikoma;
8. krovos sudedamosios dalys, įskaitant keleivius, bagažą, krovinį ir balastą;
9. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės;
10. taikomos orlaivio CG padėtys ir
11. ribinės masės ir CG vertės.

b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas patikrina pateikiamų duomenų patikimumą.

c) Kai įgulos vadas neprižiūri, kaip pakraunamas orlaivis, krovą prižiūrintis asmuo parašu arba lygiaverčiu būdu patvirtina, kad krova ir jos paskirstymas atitinka įgulos vado parengtus masės ir centruotės dokumentus. Įgulos vadas savo patvirtinimą nurodo parašu arba lygiaverčiu būdu.

d) Vežėjas nustato krovos keitimo paskutinę minutę tvarką, kuria užtikrinama, kad:

1. visi paskutinę minutę (užpildžius masės ir centruotės dokumentus) padaryti pakeitimai būtų įtraukti į skrydžio planavimo dokumentus, į kuriuos įtraukti masės ir centruotės dokumentai;
2. būtų nurodytas didžiausias paskutinę minutę leidžiamas keleivių skaičiaus pakeitimas ar pavėlavęs krovinys ir
3. šį skaičių viršijus būtų parengti nauji masės ir centruotės dokumentai.

NCC.POL.111 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Reikalavimų sušvelninimas

Nepaisant NCC.POL.110 dalies a punkto 5 papunkčio, CG padėtis gali būti nenurodyta masės ir centruotės dokumentuose, jei, pavyzdžiui, krovos paskirstymas atitinka iš anksto apskaičiuotos centruotės lentelę arba galima įrodyti, kad planuojamiems skrydžiams galima užtikrinti tinkamą centruotę, kad ir kokia būtų tikroji krova.

▼M1

NCC.POL.115 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos

Įgulos vadas naudoja orlaivį tik jei pagal naudojimo galimybes galima laikytis taikytinų aviacijos taisyklių ir skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams ar skrydžių erdvės dalims taikytinų visų kitų apribojimų, atsižvelgiant į visų naudojamų žemėlapių ir schemų tikslumą.

NCC.POL.120 Kilimo masės apribojimai. Lėktuvai

Vežėjas užtikrina, kad:

a) kilimo pradžioje lėktuvo masė neviršytų šių masės apribojimų:

1. kylant – nurodytųjų NCC.POL.125 dalyje;

2. skrendant maršrutu, kai neveikia vienas variklis (OEI) – nurodytųjų NCC.POL.130 dalyje, ir

3. tupiant – nurodytųjų NCC.POL.135 dalyje,

kad būtų galima, kaip numatyta, sumažinti masę tęsiant skrydį ir išpilant degalus;

b) kilimo pradžioje masė jokiu būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausios kilimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinį aukštį, o jei ji naudojama kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų ir

c) apskaičiuota masė numatytu tūpimo laiku numatyto tūpimo aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir bet kokiame paskirties atsarginiame aerodrome jokiu atveju neviršytų AFM nurodytos didžiausios tūpimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinį aukštį, o jei ji naudojama kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų.

NCC.POL.125 Kilimas. Lėktuvai

a) Nustatydamas didžiausią kilimo masę įgulos vadas atsižvelgia į šiuos apribojimus:

1. apskaičiuotas kilimo nuotolis neturi viršyti turimojo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės turimojo riedos ilgio;

2. apskaičiuotas kilimo riedos ilgis neturi viršyti turimojo riedos ilgio;

3. nutrauktajam ir tęsiamam kilimui turi būti naudojama viena V_1 vertė, jei V_1 nurodytas AFM, ir

4. ant šlapio ar nešvaraus kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neturi viršyti masės, leidžiamos kylant sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.

b) Jei kylant sugenda variklis, įgulos vadas užtikrina, kad:

1. jei lėktuvo V_1 nurodytas AFM, būtų galima nutraukti lėktuvo kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio ir

▼M1

2. jei AFM nustatyta lėktuvo grynoji kilimo trajektorija, lėktuvas galėtų toliau kilti ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijos kliūtis, kol galės atitikti NCC.POL.130 dalies reikalavimus.

NCC.POL.130 Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. Lėktuvai

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kuriame maršruto taške pradėjus gesti varikliui kelių variklių lėktuvas galėtų tęsti skrydį į tinkamą aerodromą arba skrydžių erdvės dalį nė viename taške neskrisdamas žemiau mažiausio absoliučiojo kliūčių perskridimo aukščio.

NCC.POL.135 Tūpimas. Lėktuvai

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kokiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, saugiame aukštyje perskridęs visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis, lėktuvas galėtų nutūpti ir sustoti, o vandens lėktuvas – išvystyti pakankamai mažą greitį, neviršydamas turimojo tūpimo nuotolio. Atsižvelgiama į numatomus artėjimo tūpti ir tūpimo metodų svyravimus, jei į juos nebuvo atsižvelgta planuojant naudojimo galimybių duomenis.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Lėktuvai

NCC.IDE.A.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;

2. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.A.245 dalies reikalavimų;

3. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.A.250 dalies reikalavimų arba

4. jie įmontuoti lėktuve.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atsarginiams lydiesiems saugikliams;

2. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;

3. tikslaus laiko prietaisui;

4. schemų laikikliui;

5. pirmosios pagalbos vaistinėlėms;

6. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;

7. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai ir

8. vaikų saugos priemonėms.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, esanti orlaivyje skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

▼M1

1. skrydžio įgula, siekdama laikytis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCC.IDE.A.245 ir NCC.IDE.A.250 dalių reikalavimų, neturi vadovautis šių prietaisų, įrangos ar įrangos priedų pateikiama informacija, ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.

e) Prietaisai, kuriais naudojasi skrydžio įgulos narys, turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.

f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama, kad būtų galima ją iškart naudoti.

NCC.IDE.A.105 Būtiniausia skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia kuris nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginio elementas ar funkcija arba jei jų nėra, nebent:

a) lėktuvas naudojamas pagal vežėjo minimalios įrangos sąrašą (MEL);

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų arba

c) lėktuvui taikomas skrydžio leidimas, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCC.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

Lėktuvuose turi būti naudojami visai elektros grandinei apsaugoti reikiamos kategorijos atsarginiai lydieji saugikliai, skirti pakeisti tuos saugiklius, kuriuos galima pakeisti skrydžio metu.

NCC.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

c) tūpimo žiburys;

d) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų lėktuvo skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;

e) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;

f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir

g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

NCC.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

a) Lėktuvuose, kuriais dieną vykdomi skrydžiai pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

▼M1

3. barometrinis aukštis;

4. nurodytas oro greitis;

5. slydimas ir

6. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais.

b) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) virš vandens nematant žemės, VMC naktį arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:

1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

i) posūkis ir slydimas;

ii) padėtis erdvėje;

iii) vertikalusis greitis ir

iv) stabilizuotas kursas;

2. priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas giroskopiniams prietaisams nepakankamas, ir

3. priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos trikties dėl kondensato ar apledėjimo.

c) Kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, lėktuve turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

1. barometrinis aukštis;

2. nurodytas oro greitis;

3. slydimas arba posūkis ir slydimas, jei taikoma;

4. padėtis erdvėje, jei taikoma;

5. vertikalusis greitis, jei taikoma;

6. stabilizuotas kursas, jei taikoma, ir

7. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais (jei taikoma).

NCC.IDE.A.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. nurodytas oro greitis;

5. vertikalusis greitis;

6. posūkis ir slydimas;

7. padėtis erdvėje;

8. stabilizuotas kursas;

9. lauko oro temperatūra ir

10. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;

▼M1

b) priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas giroskopiniams prietaisams nepakankamas;

c) kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, antrajam pilotui skirtos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

1. barometrinis aukštis;

2. nurodytas oro greitis;

3. vertikalusis greitis;

4. posūkis ir slydimas;

5. padėtis erdvėje,

6. stabilizuotas kursas ir

7. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais (jei taikoma);

d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčių dėl kondensato arba apledėjimo;

e) atsarginis statinio slėgio šaltinis;

f) schemų laikiklis, įtaisytas taip, kad būtų galima lengvai perskaityti schemas ir kad jį būtų galima apšviesti skrendant naktį;

g) antrinės savarankiškai veikiančios priemonės, kuriomis matuojamas bei rodomas absoliutusis aukštis, ir

h) nuo pagrindinės elektros gamybos sistemos nepriklausomas avarinis maitinimas, kad padėties erdvėje rodymo sistemą būtų galima naudoti ir apšviesti bent 30 minučių. Avarinis maitinimas turi įsijungti automatiškai, kai visiškai sugenda pagrindinė elektros gamybos sistema, o prietaisas turi aiškiai rodyti, kad aviahorizontui srovė tiekiama avariniu būdu.

NCC.IDE.A.130 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Lėktuvuose, kuriuos vienintelis pilotas valdo pagal IFR, įrengiamas autopilotas, turintis bent aukščio ir kurso palaikymo režimą.

NCC.IDE.A.135 Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)

Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) viršija 5 700 kg arba kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra didesnė nei 9 krėslai, įrengiama TAWS, atitinkanti reikalavimus, nustatytus:

a) A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei skrydžiai vykdomi lėktuvais, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) išduotas po 2011 m. sausio 1 d., arba

b) B klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei skrydžiai vykdomi lėktuvais, kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

NCC.IDE.A.140 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

Jei Reglamente (ES) Nr. 1332/2011 nenurodyta kitaip, lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 19, įrengiama ACAS II.

▼M1

NCC.IDE.A.145 Lėktuvo meteorologinė įranga

Meteorologinė įranga įrengiama šiuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį arba IMC maršruto vietovėse, kuriose tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos meteorologinės sąlygos, laikomos galimomis nustatyti lėktuvo meteorologine įranga:

a) hermetiškuose lėktuvuose;

b) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, ir

c) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9.

NCC.IDE.A.150 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį

a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarančiam ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.

b) Priemonės, skirtos susidarančiam ledui apšviesti, neturi akinti arba sukelti atspindžių, trukdančių įgulos nariams atlikti savo pareigas.

NCC.IDE.A.155 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Lėktuvuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.A.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

a) CVR turi būti įrengtas šiuose lėktuvuose:

1. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, ir

2. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 2 250 kg:

i) kurie sertifikuoti būti valdomi ne mažiau nei dviejų pilotų įgulos;

ii) kuriuose įrengtas turboreaktyvinis (-iai) variklis (-iai) arba daugiau nei vienas turbosraigtinis variklis ir

iii) kurių pirmas tipo pažymėjimas išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau.

b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.

c) CVR pagal laiko skalę įrašo:

1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;

2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;

3. skrydžio įgulos kabinos garsinę aplinką, įskaitant, be pertrūkių, iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų gautus garso signalus, ir

4. pokalbių ar garso signalus identifikuojančias navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.

▼M1

d) CVR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš lėktuvui pradedant judėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia.

e) Be d punkto reikalavimo, CVR, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, turi pradėti įrašinėti kaip galima anksčiau – per pilotų kabinos patikrinimą prieš užvedant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo iškart išjungus variklį skrydžio pabaigoje.

f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

NCC.IDE.A.165 Skrydžio duomenų savirašis

a) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.

b) FDR turi būti įrašomi parametrai lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugomi bent per pastarąsias 25 valandas įrašyti duomenys.

c) Duomenys gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią tų duomenų ir skrydžio įgulai rodomos informacijos koreliaciją.

d) FDR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš lėktuvui pradedant judėti sava galia ir nustoti įrašinėti automatiškai, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.

e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

NCC.IDE.A.170 Duomenų saito įrašymas

a) Lėktuvų, kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, kurie turi galimybę naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašoma, kai taikoma:

1. duomenų saito pranešimai, susiję su bendravimu tarp lėktuvo ir ATS, įskaitant pranešimus, skirti:

   i) duomenų saitui suaktyvinti;

   ii) dispečerio ir piloto bendravimui;

   iii) adresuotai priežiūrai;

   iv) skrydžio informacijai;

   v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

   vi) vadovavimo orlaivio skrydžiui duomenims, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą, ir

   vii) grafikai, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

2. informacija, kuria naudojantis galima nustatyti koreliaciją su bet kuriais atitinkamais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne lėktuve, ir

▼M1

3. informacija apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.

b) Savirašis turi įrašyti ir saugoti duomenis bei informaciją skaitmeniniu būdu ir iš jo turėtų būti galima šiuos duomenis nedelsiant paimti. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.

c) Savirašis turi išsaugoti bent tiek laiko įrašinėtus duomenis, kiek NCC.IDE.A.160 dalyje nustatyta CVR įrenginiams.

d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai yra tokie patys, kaip NCC.IDE.A.160 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai.

NCC.IDE.A.175 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymasis gali būti užtikrintas:

a) vienu kombinuotuoju skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių savirašiu lėktuve, kuriame privaloma įrengti CVR arba FDR, arba

b) dviem skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotaisiais savirašiais, jei lėktuve turi būti įrengtas CVR ir FDR.

NCC.IDE.A.180 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. krėslas arba miegamoji vieta visiems 24 mėnesių ir vyresniems asmenims;

2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir saugos diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;

3. vaikų saugos priemonė (CRD) kiekvienam lėktuve esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui;

4. saugos diržas su liemens prilaikymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant:

i) kiekviename skrydžio įgulos krėsle ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo, ir

ii) kiekviename stebėtojo krėsle, esančiame skrydžio įgulos kabinoje,

ir

5. lėktuvuose, kurių pirmasis individualus CofA išduotas po 1980 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose.

b) Saugos diržas su liemens prilaikymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą ir

2. skrydžio įgulos krėsluose, kiekviename krėsle šalia piloto krėslo ir mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Ženklai „Užsisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Lėktuvuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos krėslo (-ų) nėra matomos visos keleivių vietos, įrengiamos priemonės, kuriomis visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai parodoma, kada reikia prisisegti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

NCC.IDE.A.190 Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinėlės, kaip nurodyta 1 lentelėje.

1 *lentelė*

Būtinas pirmosios pagalbos vaistinėlių skaičius

Keleivių krėslų skaičius	Būtinas pirmosios pagalbos vaistinėlių skaičius
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 ir daugiau	6

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlės turi būti:

1. lengvai prieinamos naudoti ir

2. reguliariai atnaujinamos.

NCC.IDE.A.195 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

a) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokiame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

b) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpuoti skirto deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir:

i) 100 % keleivių bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone viršija 15 000 pėdų, bet jokiu būdu ne trumpiau kaip 10 minučių;

ii) bent 30 % keleivių bet kokį laikotarpį, kai, sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes, barometrinis aukštis keleivių salone bus 14 000–15 000 pėdų, ir

iii) bent 10 % keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–14 000 pėdų;

▼M1

2. visus keleivių salone esančiuosius ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvais vykdomi skrydžiai didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje arba jei jais vykdomi skrydžiai žemiau šio aukščio, bet tokiomis sąlygomis, kuriomis lėktuvai negalės saugiai per 4 minutes nužemėti iki 13 000 pėdų barometrinio aukščio.

c) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, turi būti papildomai įrengta:

1. įtaisas, kuriuo skrydžio įgula įspėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą, ir

2. greitai uždedamos kaukės skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.A.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

a) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokiame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

b) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpuoti skirto deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir

2. visus įgulos narius ir keleivius bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCC.IDE.A.205 Rankiniai gesintuvai

a) Lėktuvuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir

2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, be to, žmonėms skirtoms patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų.

NCC.IDE.A.206 Avariniai kirviai ir laužtuvai

a) Lėktuvų, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas avarinis kirvis ar laužtuvas.

b) Jei MOPSC viršija 200, tolimiausioje lėktuvo virtuvės dalyje arba šalia jos turi būti papildomas avarinis kirvis arba laužtuvas.

c) Keleivių salone esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

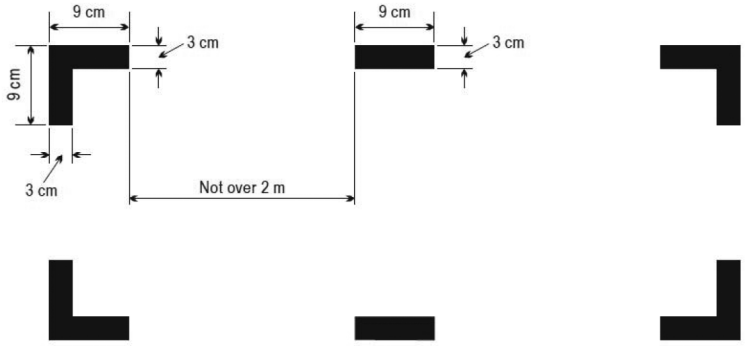
▼M1

NCC.IDE.A.210 Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklinamos ant lėktuvo, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



NCC.IDE.A.215 Avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. bet kokio tipo ELT, jei pirmasis individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;

2. automatinis ELT, jei pirmasis individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d.

b) Bet kurio tipo ELT turi galėti vienu metu siųsti signalus 121,5 MHz ir 406 MHz dažniais.

NCC.IDE.A.220 Skrydis virš vandens

a) Po gelbėjimosi liemenę kiekvienam lėktuve esančiam asmeniui arba joms lygiavertį plūduriavimo įtaisą kiekvienam lėktuve esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui, sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo ar miegamosios vietos, turi būti šiuose lėktuvuose:

1. sausumos lėktuvuose, nutolstančiuose nuo sausumos daugiau kaip 50 jūrmylių atstumu arba kylančiuose ar tupiančiuose aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje, kur, įgulos vado nuomone, kilimo ar artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad atsirastų tūpimo ant vandens tikimybė, ir

2. virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame atskirame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

c) Virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose turi būti:

1. jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti lėktuvo švartavimą, pritvirtinimą ar manevravimą vandenyje, atitinkanti vandens lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir

2. įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus tarptautinėse taisyklėse dėl susidūrimų jūroje prevencijos, kai taikoma.

▼M1

d) Didesniu nei 30 minučių skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių (pasirenkant mažesnę vertę) atstumu nuo sausumos, kurioje galimas avarinis nutūpimas, skrendančio lėktuvo įgulos vadas nustato pavojų lėktuve esančiųjų gelbėjimusi nutūpus ant vandens ir į tą pavojų atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. įrangą nelaimės signalams skleisti;

2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir

3. gelbėjimosi įrangą, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkančią vykdysimą skrydį.

NCC.IDE.A.230 Gelbėjimosi įranga

a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

1. signalinė įranga, skirta nelaimės signalams skleisti;

2. bent vienas gelbėjimosi ELT ir

3. papildoma gelbėjimosi įranga maršrutui, kuriuo bus skrendama, atsižvelgiant į lėktuve esančių asmenų skaičių.

b) a punkto 3 papunktyje nurodyta papildoma gelbėjimosi įranga nereikalinga, jei lėktuvas:

1. nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypač sunkūs, nutolsta ne didesniu atstumu kaip:

i) jei tai lėktuvas, galintis tęsti skrydį iki aerodromo bet kuriame maršruto ar planuojamo nukrypimo maršruto taške sugedus kritiniam(s) varikliui (-iams), – 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OIE) arba

ii) jei tai bet koks kitas lėktuvas, – 30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu,

arba

2. jei tai lėktuvas, sertifikuotas pagal taikomą tinkamumo skraidyti standartą, – ne toliau kaip atstumu, atitinkančiu 90 minučių skrydį kreiseriniu greičiu nuo avariniam nutūpimui tinkamos zonos.

NCC.IDE.A.240 Ausinės

a) Lėktuvuose turi būti po porą ausinių su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu įtaisu kiekvienam skrydžio įgulos nariui jiems skirtose darbo vietose skrydžio įgulos kabinoje.

b) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, turi būti po siųstuvo mygtuką ant kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui skirto išilginio ir šoninio polinkio vairų.

NCC.IDE.A.245 Radijo ryšio įranga

a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, arba tuomet, kai to reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis būtų galima:

1. palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;

2. bet kuriuo skrydžio metu gauti meteorologinę informaciją;

▼M1

3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su tos institucijos nurodytomis aviacijos stotimis ir

4. užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kito (-ų) įrenginio (-ių) tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kitas (-i) įrenginys (-iai) nesugestų.

NCC.IDE.A.250 Navigacijos įranga

a) Lėktuvuose turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant būtų galima vykdyti skrydžius pagal:

1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir

2. taikytinus oro erdvės reikalavimus.

b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, jog būtų užtikrinta, kad, bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

c) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos numatyta tūpti pagal IMC, įrengiama tinkama įranga, rodanti kursą iki vietos, iš kurios galima atlikti tūpimą pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti pagal IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCC.IDE.A.255 Atsakiklis

Lėktuvuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas SSR atsakiklis, būtinas skrendamam maršrutui.

NCC.IDE.A.260 Elektroninių navigacijos duomenų valdymas

a) Vežėjas naudoja tik tuos elektroninių navigacijos duomenų gaminius, kurie tinka navigacijos reikmėms ir atitinka patikimumo standartus, tinkamus numatytai duomenų paskirčiai.

b) Jei elektroniniai navigacijos duomenų gaminiai tinka skrydžių, kuriems pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedą (SPA dalį) reikia patvirtinimo, navigacijos reikmėms, vežėjas kompetentingai institucijai įrodo, kad taikomas procesas ir pateikti gaminiai atitinka patikimumo standartus, tinkamus numatytai duomenų paskirčiai.

c) Vežėjas procesų ir gaminių patikimumą nuolat stebi tiesiogiai arba stebėdamas trečiųjų šalių tiekėjų atitiktį reikalavimams.

d) Vežėjas užtikrina, kad naujausi ir nepakeisti elektroniniai navigacijos duomenys būtų laiku išplatinti ir įvesti visuose lėktuvuose, kuriems jie reikalingi.

▼M1

2 SKIRSNIS

Sraigtasparniai

NCC.IDE.H.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;

2. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.H.245 dalies reikalavimų;

3. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.H.250 dalies reikalavimų arba

4. jie įmontuoti sraigtasparnyje.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atskiram nešiojamajam žiburiui;

2. tikslaus laiko prietaisui;

3. schemų laikikliui;

4. pirmosios pagalbos vaistinėlei;

5. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;

6. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai ir

7. vaikų saugos priemonėms.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, skrydžio metu esanti orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. skrydžio įgula, siekdama laikytis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCC.IDE.H.245 ir NCC.IDE.H.250 dalių reikalavimų, neturi vadovautis šių prietaisų, įrangos ar įrangos priedų pateikiama informacija, ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti sraigtasparnio tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.

e) Prietaisai, kuriais naudojasi skrydžio įgulos narys, turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.

f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama, kad būtų galima ją iškart naudoti.

NCC.IDE.H.105 Būtiniausia skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia kuris nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jų nėra, nebent:

a) sraigtasparnis naudojamas pagal vežėjo minimalios įrangos sąrašą (MEL);

▼M1

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų arba

c) sraigtasparniui taikomas skrydžio leidimas, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCC.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

c) tūpimo žiburys;

d) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų sraigtasparnio skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;

e) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;

f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir

g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

NCC.IDE.H.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

a) Sraigtasparniuose, kuriais dieną vykdomi skrydžiai pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. nurodytas oro greitis ir

5. slydimas.

b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal VMC virš vandens nematant žemės arba pagal VMC naktį, kai matomumas yra mažesnis nei 1 500 m, arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengta:

1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

i) padėtis erdvėje;

ii) vertikalusis greitis ir

iii) stabilizuotas kursas;

2. priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas giroskopiniams prietaisams nepakankamas, ir

3. priemonės, neleidžiančios įvykti a punkto 4 papunktyje reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos trikčiai dėl kondensato ar apledėjimo.

▼M1

c) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, jame turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

1. barometrinis aukštis;

2. nurodytas oro greitis;

3. slydimas;

4. padėtis erdvėje, jei taikoma;

5. vertikalusis greitis, jei taikoma, ir

6. stabilizuotas kursas, jei taikoma.

NCC.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengta:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. nurodytas oro greitis;

5. vertikalusis greitis;

6. slydimas;

7. padėtis erdvėje;

8. stabilizuotas kursas ir

9. lauko oro temperatūra;

b) priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas giroskopiniams prietaisams nepakankamas;

c) kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, – atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:

1. barometrinis aukštis;

2. nurodytas oro greitis;

3. vertikalusis greitis;

4. slydimas;

5. padėtis erdvėje ir

6. stabilizuotas kursas;

d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčių dėl kondensato arba apledėjimo;

e) atsarginis statinio slėgio šaltinis;

f) schemų laikiklis, įtaisytas taip, kad būtų galima lengvai perskaityti schemas ir kad jį būtų galima apšviesti skrendant naktį, ir

g) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonė kaip budėjimo režimu veikiantis prietaisas.

NCC.IDE.H.130 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Sraigtasparniuose, kuriuos vienintelis pilotas valdo pagal IFR, įrengiamas autopilotas, turintis bent aukščio ir kurso palaikymo režimą.

▼M1

NCC.IDE.H.145 Sraigtasparnio meteorologinė įranga

Sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 9 ir kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, įrengiama meteorologinė įranga, kai naujausi meteorologiniai pranešimai rodo, kad skrisimame maršrute tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos meteorologinės sąlygos, kurios laikomos galimomis nustatyti sraigtasparnio meteorologine įranga.

NCC.IDE.H.150 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį

a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarančiam ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.

b) Priemonės, skirtos susidarančiam ledui apšviesti, neturi akinti arba sukelti atspindžių, trukdančių įgulos nariams atlikti savo pareigas.

NCC.IDE.H.155 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Sraigtasparniuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.H.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 7 000 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas CVR.

b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.

c) CVR pagal laiko skalę įrašo:

1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;

2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;

3. garsinę pilotų kabinos aplinką, įskaitant, be pertrūkių, iš visų įgulos narių mikrofonų gautus garso signalus, ir

4. pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.

d) CVR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš sraigtasparniui pradedant judėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava galia.

e) Be d punkto reikalavimo, CVR, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, turi pradėti įrašinėti kaip galima anksčiau – per pilotų kabinos patikrinimą prieš užvedant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo iškart išjungus variklį skrydžio pabaigoje.

f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Skrydžio duomenų savirašis

a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.

b) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įrašomi parametrai sraigtasparnio skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugomi bent per pastarąsias 10 valandų įrašyti duomenys.

c) Duomenys gaunami iš sraigtasparnio šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią tų duomenų ir skrydžio įgulai rodomos informacijos koreliaciją.

d) FDR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš sraigtasparniui pradedant judėti sava galia ir nustoti įrašinėti automatiškai, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.

e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

NCC.IDE.H.170 Duomenų saito įrašymas

a) Sraigtasparnių, kurių pirmasis individualus COfA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau ir kuriuose yra galimybė naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašoma, kai taikoma:

1. duomenų saito pranešimai, susiję su bendravimu tarp sraigtasparnio ir ATS, įskaitant pranešimus, skirtus:

   i) duomenų saitui suaktyvinti;

   ii) dispečerio ir piloto bendravimui;

   iii) adresuotai priežiūrai;

   iv) skrydžio informacijai;

   v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

   vi) vadovavimo orlaivio skrydžiui duomenims, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą ir

   vii) grafikai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

2. informacija, kuria naudojantis galima atlikti koreliaciją su bet kuriais atitinkamais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne sraigtasparnyje, ir

3. informacija apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.

b) Savirašis turi įrašyti ir saugoti duomenis bei informaciją skaitmeniniu būdu ir iš jo turėtų būti galima šiuos duomenis nedelsiant paimti. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.

c) Savirašis turi galėti išsaugoti bent tiek laiko įrašinėtus duomenis, kiek NCC.IDE.H.160 dalyje nustatyta CVR įrenginiams.

▼M1

d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai yra tokie patys, kaip NCC.IDE.H.160 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai.

NCC.IDE.H.175 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

Atitiktį CVR ir FDR reikalavimams galima užtikrinti naudojantis vienu skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotuoju savirašiu.

NCC.IDE.H.180 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Sraigtasparniuose įrengiama:

1. krėslas arba miegamoji vieta visiems 24 mėnesių ir vyresniems asmenims;

2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir saugos diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;

3. jei tai sraigtasparniai, kurių pirmasis individualus CofA išduotas po 2012 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema kiekvienam 24 mėnesių arba vyresniam keleiviui;

4. vaikų saugos priemonė (CRD) kiekvienam sraigtasparnyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui;

5. kiekvieno skrydžio įgulos nario krėsle – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant, ir

6. jei pirmasis individualus sraigtasparnių CofA išduotas po 1980 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose.

b) Saugos diržas su liemens prilaikymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą ir

2. skrydžio įgulos krėsluose, kiekviename krėsle šalia piloto krėslo ir mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai.

NCC.IDE.H.185 Ženklai „Užsisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Sraigtasparniuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos krėslo (-ų) nėra matomos visos keleivių vietos, įrengiamos priemonės, kuriomis visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai parodoma, kada reikia prisisegti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

NCC.IDE.H.190 Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Sraigtasparniuose turi būti bent viena pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlė (-ės) turi būti:

1. lengvai prieinama (-os) naudoti ir

2. reguliariai atnaujinama (-os).

▼M1

NCC.IDE.H.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

a) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokiame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

b) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpuoti skirto deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir

2. visus įgulos narius ir keleivius bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCC.IDE.H.205 Rankiniai gesintuvai

a) Sraigtasparniuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir

2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

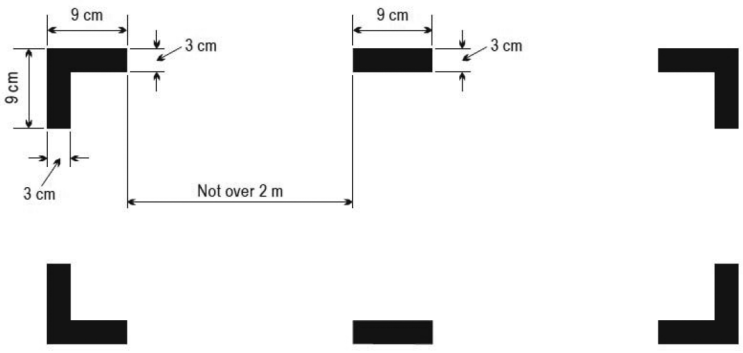
b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, be to, žmonėms skirtoms patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų.

NCC.IDE.H.210 Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklinamos ant sraigtasparnio, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



NCC.IDE.H.215 Avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)

a) Sraigtasparnyje turi būti bent vienas automatinis ELT.

▼M1

b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens padedant vykdyti skrydžius nepalankioje atviros jūros aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį, turi būti įrengtas automatiškai įsijungiantis ELT (ELT(AD).

c) Bet kurio tipo ELT turi galėti vienu metu siųsti signalus 121,5 MHz ir 406 MHz dažniais.

NCC.IDE.H.225 Gelbėjimosi liemenės

a) Sraigtasparnyje turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam jame esančiam asmeniui arba joms lygiavertį plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui, dėvimus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo ar miegamosios vietos, kai:

1. sraigtasparniu vykdomi skrydžiai virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį;

2. sraigtasparniu vykdomi skrydžiai virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba

3. sraigtasparnis kyla arba tupia aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija eina virš vandens.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame atskirame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

NCC.IDE.H.226 Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Visi įgulos nariai turi dėvėti gelbėjimosi kostiumą, kai:

a) skrendama virš vandens padedant vykdyti skrydžius atviroje jūroje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį ir kai:

1. iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba

2. numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę;

arba

b) taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgta į šias sąlygas:

1. skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir

2. iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi:

a) virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį, arba

b) virš vandens tokiu atstumu nuo žemės, kuris atitinka daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir jei taip nustato įgulos vadas įvertinęs riziką,

įrengiama:

1. jei tai sraigtasparnis, kuriame skrenda mažiau kaip 12 asmenų, – bent vienas gelbėjimosi plaustas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, sudėtas taip, kad juo būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju;

2. jei tai sraigtasparnis, kuriame skrenda daugiau kaip 11 asmenų, – bent du gelbėjimosi plaustai, kurių pakanka visiems sraigtasparnyje galimiems skraidinti asmenims ir kurių perpildymo talpos, jei vieno plausto netenkama, pakanka visiems sraigtasparnyje skrendantiems asmenims, sudėti taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju;

3. bent vienas gelbėjimosi ELT kiekvienam būtinam gelbėjimosi plaustui ir

4. gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkanti vykdysimą skrydį.

NCC.IDE.H.230 Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

a) signalinė įranga, skirta nelaimės signalams skleisti;

b) bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) ir

c) papildoma gelbėjimosi įranga skrisimam maršrutui, atsižvelgiant į sraigtasparnyje esančių asmenų skaičių.

NCC.IDE.H.231 Sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai nepalankioje atviros jūros zonoje, taikomi papildomi reikalavimai

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai nepalankioje atviros jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

a) Kai įgulos vado turimi meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, jog jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba kai numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę arba skrydis planuojamas naktį, visi skrendantys asmenys turi dėvėti gelbėjimosi kostiumus.

b) Visi pagal NCC.IDE.H.227 dalį turimi gelbėjimosi plaustai įrengiami taip, kad būtų tinkami naudoti tokiomis sąlygomis jūroje, kuriomis įvertintos sraigtasparnio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos, kad būtų laikomasi sertifikuojant taikomų tūpimo ant vandens reikalavimų.

▼M1

c) Sraigtasparnyje įrengiama avarinė apšvietimo sistema su nepriklausomu maitinimu ir keleivių salono bendro apšvietimo šaltiniu, padedanti evakuoti sraigtasparnyje esančius asmenis.

d) Visi avariniai išėjimai, įskaitant įgulos avarinius išėjimus, ir jų atidarymo priemonės aiškiai paženklinami, kad išėjimais besinaudojantieji juos aiškiai matytų dienos šviesoje ir tamsoje. Tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad liktų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ir keleivių salonas panirtų po vandeniu.

e) Visose nenumetamosiose duryse, kurių angos skirtos naudoti kaip tūpimo ant vandens avariniai išėjimai, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarytoms, kad netrukdytų orlaivyje esantiems asmenims išlipti bet kokiomis sąlygomis jūroje, kurias būtina įvertinti pagal tūpimo ant vandens ir plūduriavimo reikalavimus.

f) Visos durys, langai ir kitos angos keleivių salone, kuriais numatyta naudotis norint išsigelbėti po vandeniu, turi būti įrengti taip, kad veiktų avariniu atveju.

g) Gelbėjimosi liemenės turi būti dėvimos nuolat, nebent keleivis arba įgulos narys dėvi kompleksinį gelbėjimosi kostiumą, kuris atitinka bendrus gelbėjimosi kostiumo ir liemenės reikalavimus.

NCC.IDE.H.232 Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga

Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose sraigtasparniuose turi būti įrengta:

a) jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti švartavimąsi, pritvirtinimą inkaru ar manevravimą vandenyje, atitinkanti sraigtasparnio dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir

b) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse susidūrimų jūroje prevencijos taisyklėse.

NCC.IDE.H.235 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens nepalankioje aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi būti suprojektuoti arba sertifikuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą arba juose turi būti įrengta avarinė plūduriavimo įranga.

NCC.IDE.H.240 Ausinės

Jei būtina radijo ryšio ir (arba) radijo navigacijos sistema, sraigtasparnyje turi būti ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverte įranga ir siuntimo mygtukas ant vairų kiekvienam būtinam pilotui ir (arba) įgulos nariui jam skirtoje darbo vietoje.

NCC.IDE.H.245 Radijo ryšio įranga

a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, arba tuomet, kai reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis galima:

1. palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;

2. gauti meteorologinę informaciją;

▼M1

3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su tos institucijos nurodytomis aviacijos stotimis ir

4. užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kito (-ų) įrenginio (-ių) tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kitas (-i) įranginys (-iai) nesugestų.

c) Jei būtina radijo ryšio sistema ir pagal NCC.IDE.H.155 dalį reikalaujama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno būtino piloto ir įgulos nario darbo vietoje ant vairų dar turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

NCC.IDE.H.250 Navigacijos įranga

a) Sraigtasparniuose turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant galima vykdyti skrydžius pagal:

1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir

2. taikytinus oro erdvės reikalavimus.

b) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, jog būtų užtikrinta, kad, bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

c) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, kurių metu numatyta tūpti pagal IMC, turi būti įrengta navigacijos įranga kursui iki taško, iš kurio galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti pagal IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCC.IDE.H.255 Atsakiklis

Sraigtasparniuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas SSR atsakiklis, būtinas skrendamam maršrutui.

▼M1

VII PRIEDAS

NEKOMERCINIAI SKRYDŽIAI KITAIS NEI SUDĖTINGAIS VARIKLIU VAROMAIS ORLAIVIAIS

[NCO dalis]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

NCO.GEN.100 Kompetentinga institucija

a) Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje registruotas orlaivis, paskirta institucija.

b) Jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, paskirta institucija.

NCO.GEN.101 Atitikties užtikrinimo priemonės

Siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms, vežėjas gali taikyti ne agentūros priimtas, o alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones.

NCO.GEN.102 Motorizuotieji turo sklandytuvai ir motorizuotieji sklandytuvai

a) Motorizuotieji turo sklandytuvai naudojami laikantis reikalavimų, taikomų:

1. lėktuvams, kai jie varomi varikliu ir

2. sklandytuvams, kai jais skraidoma nenaudojant variklio.

b) Motorizuotieji turo sklandytuvai turi būti įrengti laikantis lėktuvams taikomų reikalavimų, nebent D skyriuje nurodyta kitaip.

c) Motorizuotieji sklandytuvai, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, turi būti naudojami ir įrengti laikantis sklandytuvams taikomų reikalavimų.

NCO.GEN.105 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

a) Įgulos vadas atsako už:

1. orlaivio ir visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą naudojant orlaivį, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.c punkte;

2. skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;

3. užtikrinimą, kad visų skrydžių procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.b punkte;

4. skrydžio pradėjimą tik įsitikinus, kad laikomasi visų šių Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.3 punkte nurodytų naudojimo apribojimų:

i) orlaivis yra tinkamas skraidyti;

ii) orlaivis yra tinkamai registruotas;

iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 arba NCO.IDE.B.105 taisyklėje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama būtiniausios įrangos sąraše (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiame dokumente;

▼M1

iv) orlaivio masė ir, išskyrus oro balionus, svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentacijoje nustatytų ribų;

v) visa įranga, bagažas ir kroviniai tinkamai pakrauti bei pritvirtinti ir palikta avarinės evakuacijos galimybė ir

vi) vykdant skrydį niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai;

5. skrydžio nepradėjimą, jei jis (ji) dėl kokių nors priežasčių, pvz., susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;

6. skrydžio netęsimą už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei jo (jos) gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;

7. apsisprendimą priimti orlaivį su neatitikimais pagal nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba būtiniausios įrangos sąrašą (MEL) ir

8. naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techninės būklės žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai.

b) Įgulos vadas užtikrina, kad kritinėmis skrydžio fazėmis arba tuomet, kai mano, kad tai būtina saugos sumetimais, visi įgulos nariai sėdėtų nustatytose savo darbo vietose ir nevykdytų jokios veiklos, išskyrus tą, kuri būtina saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti.

c) Įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti bagažą ar krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.

d) Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.

e) Avarinėje situacijoje, kai reikia nedelsiant priimti sprendimą ir imtis veiksmų, įgulos vadas imasi bet kokių veiksmų, kuriuos Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytomis aplinkybėmis laiko būtinais. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.

f) Skrydžio metu įgulos vadas:

1. būdamas savo darbo vietoje, išskyrus oro balioną, segi saugos diržą ir

2. visą laiką lieka prie orlaivio valdymo prietaisų, nebent valdymą perima kitas pilotas.

▼M1

g) Įgulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir informuoja paskirtąją vietos instituciją.

h) Įgulos vadas sparčiausiomis esamomis priemonėmis praneša artimiausiai atitinkamai institucijai apie bet kokią su orlaiviu susijusią avariją, per kurią buvo sunkiai sužeistas arba žuvo žmogus, padaryta didelė žala orlaiviui arba turtui.

NCO.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Oro balionai

Be to, kas nurodyta NCO.GEN.105 dalyje, oro baliono įgulos vadas yra atsakingas:

a) už priešskrydinį asmenų, padedančių pripūsti ir ištuštinti kupolą, instruktažą ir

b) už tai, kad pripūsti ir ištuštinti kupolą padedantys asmenys vilkėtų tinkamus apsauginius drabužius.

NCO.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

a) Įgulos vadas laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.

b) Kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.a punkte, įgulos vadas turi būti susipažinęs su teisės aktais, taisyklėmis ir procedūromis, susijusiais su pareigų vykdymu, nustatytomis teritorijoms, kurios bus kertamos, aerodromais arba skrydžių erdvės dalimis, kuriais bus naudojamasi, ir atitinkama oro navigacijos įranga.

NCO.GEN.115 Lėktuvų riedėjimas

Lėktuvas į aerodromo judėjimo zoną gali riedėti tik tuo atveju, jei prie valdymo prietaisų esantis asmuo:

a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas arba

b) yra paskirtas vežėjo ir:

1. yra išmokytas valdyti riedantį lėktuvą;

2. jei reikia palaikyti radijo ryšį, yra išmokytas naudotis radijo telefonu;

3. yra išklausęs instruktažą, susijusį su aerodromo išdėstymu, maršrutais, ženklais, ženklinimu, žiburiais, oro eismo valdymo (ATC) signalais, taip pat instrukcijomis, frazeologija ir procedūromis ir

4. geba laikytis lėktuvo naudojimo standartų, būtinų lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.

NCO.GEN.120 Sraigto įjungimas. Sraigtasparniai

Sraigtasparnio rotorių galima pradėti sukti skrydžiui variklio galia tik tada, kai prie vairų sėdi kvalifikuotas pilotas.

NCO.GEN.125 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Įgulos vadas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais (PED), galinčiais turėti neigiamą poveikį orlaivio sistemų ir įrangos veikimui.

NCO.GEN.130 Informacija apie orlaivio avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas užtikrina, kad orlaiviuose, išskyrus tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje kylančius ir tupiančius orlaivius, visada būtų sąrašai su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

▼M1

NCO.GEN.135 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus arba kopijas:

1. AFM arba jam lygiavertį (-čius) dokumentą (-us);
2. registracijos pažymėjimo originalą;
3. tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;
4. jei taikoma, triukšmo pažymėjimą;
5. jei taikoma, specialiųjų patvirtinimų sąrašą;
6. jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;
7. civilinės atsakomybės draudimo liudijimą (-us);
8. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;
9. jei taikoma, išsamius užpildyto ATS skrydžio plano duomenis;
10. naujausius ir tinkamus siūlomo skrydžio maršruto ir visų maršrutų, kuriais, kaip galima tikėtis, bus nukreiptas skrydis, oro navigacijos žemėlapius;
11. perimančiojo ir perimamojo orlaivio taikomas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją;
12. jei taikoma, MEL arba CDL ir
13. visus kitus dokumentus, kurių gali prireikti vykdant skrydį arba kurių reikalaujama su skrydžiu susijusiose valstybėse.

b) Nepaisant a punkto, jei vykdant skrydžius:

1. ketinama kilti ir tūpti tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje arba
2. išlaikomas kompetentingos institucijos nustatytas atstumas ar pasiliekama kompetentingos institucijos nustatytoje srityje,

a punkto 2–8 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti aerodrome arba skrydžio vykdymo vietoje.

c) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius oro balionais arba sklandytuvais, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus (TMG), a punkto 2–8 ir 11–13 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti lydimojoje transporto priemonėje.

d) Įgulos vadas kompetentingos institucijos prašymu per atitinkamą laikotarpį jai pateikia dokumentus, kurie turi būti orlaivyje.

NCO.GEN.140 Pavojingųjų krovinių vežimas

a) Pavojingieji kroviniai skraidinami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą su paskutiniais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis (ICAO dok. 9284-AN/905), įskaitant jų papildymus ir bet kuriuos kitus priedus arba pataisas.

b) Pavojinguosius krovinius gali vežti tik pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:

1. pagal techninių instrukcijų 1 dalį tos instrukcijos tiems kroviniams netaikomos arba

▼M1

2. juos veža keleiviai arba įgulos vadas arba jie vežami bagažo skyriuje, kaip numatyta techninių instrukcijų 8 dalyje,

3. juos veža ELA2 orlaivio vežėjas.

c) Įgulos vadas imasi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų netyčinio pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.

d) Įgulos vadas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie bet kokias su pavojingaisiais kroviniais susijusias avarijas ar incidentus.

e) Įgulos vadas pasirūpina, kad keleiviai būtų informuoti apie pavojinguosius krovinius, kaip numatyta techninėse instrukcijose.

NCO.GEN.145 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą

Vežėjas įgyvendina:

a) visas saugos priemones, kurių imtis pagal ARO.GEN.135 dalies c punktą įpareigojo kompetentinga institucija, ir

b) visą svarbią privalomą agentūros pateiktą saugos informaciją, įskaitant tinkamumo skraidyti nurodymus.

NCO.GEN.150 Kelionės žurnalas

Kiekvieno skrydžio ar skrydžių serijos duomenys apie orlaivį, jo įgulą ir kiekvieną kelionę turi būti išsaugoti kelionės žurnale arba jam lygiaverčiame dokumente.

NCO.GEN.155 Minimalios įrangos sąrašas

a) Minimalios įrangos sąrašas (MEL) gali būti sudaromas atsižvelgiant į šiuos dalykus:

1. dokumente numatomas orlaivio naudojimas konkrečiomis sąlygomis, kai pradedant skrydį neveikia tam tikri prietaisai, įrenginiai ar funkcijos;

2. parengiamas kiekvieno konkretaus orlaivio dokumentas atsižvelgiant į atitinkamas vežėjo veiklos ir techninės priežiūros sąlygas ir

3. MEL sudaromas remiantis atitinkamu pagrindiniu minimalios įrangos sąrašu (MMEL), apibrėžtu pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ([1]) nustatytais duomenimis, ir negali būti mažiau ribojantis nei MMEL.

b) Apie MEL ir visus jo pakeitimus pranešama kompetentingai institucijai.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ PROCEDŪROS

NCO.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

Įgulos vadas naudojasi tik atitinkamam orlaivių tipui ir skrydžiui tinkamais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis.

NCO.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Rinkdamasis atsarginius aerodromus ir spręsdamas dėl degalų naudojimo tvarkos, įgulos vadas aerodromą laiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio tinkamo paskirties atsarginio aerodromo trunka ilgiau nei:

a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba

b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

([1]) OL L 224, 2012 8 21, p. 1.

▼M1

NCO.OP.110 Aerodromo naudojimo minimumai. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Vykdydamas skrydžius pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), įgulos vadas pasirenka ir taiko kiekvieno išvykimo, paskirties ir atsarginio aerodromo naudojimo minimumus. Tokie minimumai turi būti:

1. ne mažesni, nei valstybės, kurioje yra aerodromas, nustatytieji, išskyrus tos valstybės patvirtintus konkrečius atvejus, ir,

2. kai vykdomi skrydžiai prasto matomumo sąlygomis, pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) E skyrių patvirtinti kompetentingos institucijos.

b) Pasirinkdamas aerodromo naudojimo minimumus, įgulos vadas atsižvelgia į:

1. orlaivio tipą, naudojimo galimybes ir valdymo charakteristikas;

2. savo kompetenciją ir patirtį;

3. kilimo ir tūpimo takų, taip pat priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kuriuos galima pasirinkti, matmenis ir charakteristikas;

4. turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankamumą ir charakteristikas;

5. orlaivyje esančią navigacijos ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą orlaiviui kylant, artėjant tūpti, išlyginant, tūpiant, išriedant iš kilimo ir tūpimo tako ir nutraukiant tūpimą;

6. kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir aukštėjimo zonose, būtinose vykdant ypatingųjų atvejų procedūras;

7. kliūčių perskridimo absoliutųjį aukštį ir (arba) aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms;

8. meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemones ir

9. priartėjimo tūpti metu taikomą skrydžio metodiką.

c) Konkretaus tipo artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros minimumai taikomi, jei:

1. veikia numatytai procedūrai taikyti reikalinga antžeminė įranga;

2. veikia orlaivio sistemos, reikalingos to tipo artėjimui tūpti;

3. laikomasi orlaivio naudojimo galimybių reikalavimų ir

4. pilotas turi reikiamą kvalifikaciją.

NCO.OP.111 Aerodromo naudojimo minimumai. NPA, APV, CAT I skrydžiai

a) Netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) apsisprendimo aukštis (DH), kai skrendama pagal nenutrūkstamo žemėjimo priartėjimo tūpti metu (CDFA) metodiką, vykdoma artėjimo tūpti su vertikaliaisiais orientyrais (APV) procedūra arba vykdomas I kategorijos (CAT I) skrydis, turi būti ne mažesnis nei didžiausiasis iš šių:

1. mažiausiasis aukštis, kuriame artėjimo tūpti priemonė gali būti naudojama be reikalaujamų vizualiųjų orientyrų;

2. orlaivio kategorijos kliūčių perskridimo aukštis (OCH);

▼M1

3. jei taikoma, paskelbtas artėjimo tūpti DH;

4. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba

5. jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove arba lygiaverčiame dokumente nurodytas mažiausiasis DH.

b) NPA skrydžio mažiausiasis žemėjimo aukštis (MDH), kai skrendama netaikant CDFA metodikos, turi būti ne mažesnis nei didžiausiasis iš šių:

1. orlaivio kategorijos OCH;

2. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba

3. jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove nurodytas mažiausiasis MDH.

1 lentelė

Sistemos mažiausiosios vertės

Įranga	Mažiausiasis DH/MDH (pėdomis)
Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS)	200
Globali navigacijos palydovinė sistema (GNSS)/palydovinė signalų tikslinimo sistema (SBAS) (šoninio tikslumo artėjant tūpti su vertikaliaisiais orientyrais (LPV))	200
GNSS (šoninė navigacija (LNAV)	250
GNSS/barometrinė vertikalioji navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kurso radijo švyturys (LOC) su nuotolio matavimo įranga (DME) arba be jos	250
Artėjimas tūpti pagal panoraminės žvalgos radarą (SRA) (baigiamas ties ½ NM)	250
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
VHF nekryptinis kurso radijo švyturys (VOR)	300
VOR/DME	250
Nekryptinis švyturys (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF krypties ieškiklis (VDF)	350

NCO.OP.112 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Skrydžių ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausiasis iš šių:

1. paskelbtas lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;

▼M1

2. 1 lentelėje nurodytas mažiausias skrydžio ratu aukštis arba

3. ankstesnės artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros DH/MDH.

b) Mažiausiasis matomumas skrendant ratu lėktuvais yra didžiausiasis iš šių:

1. jei paskelbtas, lėktuvo kategorijos skrydžio ratu matomumas;

2. iš 2 lentelės nustatytas mažiausias matomumas arba

3. ankstesnės artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis ir (arba) konvertuotas meteorologinis matomumas (RVR/CMV).

1 lentelė

MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu, pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdomis)	400	500	600	700
Mažiausiasis meteorologinis matomumas (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu sraigtasparniais

Skrendant ratu sausumoje sraigtasparniais MDH turi būti ne mažesnis kaip 250 pėdų, o meteorologinis matomumas – ne mažesnis kaip 800 m.

NCO.OP.115 Išskridimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išskridimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei tokios naudotino kilimo ir tūpimo tako arba FATO procedūros paskelbtos.

b) Įgulos vadas gali nukrypti nuo paskelbto išvykimo maršruto, atvykimo maršruto arba artėjimo tūpti procedūros:

1. jei galima laikytis kliūčių perskridimo reikalavimų, visiškai atsižvelgiama į skrydžio sąlygas ir laikomasi pakeisto ATC, arba

2. kai jį radarais nukreipia skrydžių valdymo tarnyba.

NCO.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros. Lėktuvai, sraigtasparniai ir motorizuotieji sklandytuvai

Įgulos vadas atsižvelgia į paskelbtas triukšmo mažinimo procedūras ir siekia mažinti orlaivio keliamą triukšmą, kartu užtikrindamas, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

NCO.OP.121 Triukšmo mažinimo procedūros. Oro balionai

Siekdamas mažinti šildymo sistemos keliamą triukšmą, įgulos vadas atsižvelgia į veiklos procedūras ir kartu užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

▼M1

NCO.OP.125 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdant skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR):

i) dieną, kai kylama ir tūpiama tame pačiame aerodrome arba tūpimo vietoje ir visada išliekama to aerodromo arba tūpimo vietos matymo zonoje – skristi numatytu maršrutu ir po to dar bent 10 minučių skristi įprastame kreiseriniame aukštyje;

ii) kai skrendama dieną – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 30 minučių skristi įprastame kreiseriniame aukštyje arba

iii) kai skrendama naktį – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes skristi įprastame kreiseriniame aukštyje;

2. vykdant skrydžius pagal IFR:

i) kai nereikia paskirties atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes skristi įprastame kreiseriniame aukštyje arba

ii) kai reikia paskirties atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo, iki atsarginio aerodromo ir po to dar bent 45 minutes skristi įprastame kreiseriniame aukštyje.

b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio užtektų ir ypatinguoju atveju, atsižvelgiama į:

1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;

2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;

3. jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir

4. visas kitas sąlygas, dėl kurių gali būti uždelstas lėktuvo tūpimas arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio planą ir perplanuoti skrydį į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradedama planuoti iš naujo, būtų galima laikytis visų reikalavimų.

NCO.OP.126 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai

a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei sraigtasparnyje yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdant VFR skrydžius – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to dar bent 20 minučių skristi geriausiojo nuotolio greičiu ir

2. vykdant skrydžius pagal IFR:

i) kai nereikia atsarginio aerodromo arba nėra leistinų meteorologinių sąlygų atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to 30 minučių skristi laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš paskirties aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinėmis temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą arba

▼M1

ii) kai reikia atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, atlikti artėjimą tūpti bei nutrauktą artėjimą tūpti ir po to:

A) skristi iki nurodyto atsarginio aerodromo ir

B) skristi 30 minučių laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš atsarginio aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinėmis temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą.

b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio užtektų ir ypatinguoju atveju, atsižvelgiama į:

1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;

2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;

3. jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir

4. visas kitas sąlygas, dėl kurių orlaivio tūpimas gali būti uždelstas arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio planą ir perplanuoti skrydį į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradedama planuoti iš naujo, būtų galima laikytis visų reikalavimų.

NCO.OP.127 Aprūpinimas degalais ir balastu ir jų planavimas. Oro balionai

a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei degalų, dujų arba balasto atsargų pakanka 30 minučių skrydžiui.

b) Apskaičiuojant degalų, dujų arba balasto kiekį, būtina atsižvelgti bent į šias skrydžio sąlygas:

1. baliono gamintojo pateiktus duomenis;

2. numatomas mases;

3. numatomas meteorologines sąlygas ir

4. oro navigacijos paslaugų teikėjo procedūras ir apribojimus.

NCO.OP.130 Keleivių instruktažas

Įgulos vadas užtikrina, kad prieš skrydį arba, jei taikoma, jo metu keleiviai būtų supažindinti su avarine įranga ir procedūromis.

NCO.OP.135 Pasirengimas skrydžiui

a) Prieš pradėdamas skrydį įgulos vadas visomis esamomis tinkamomis priemonėmis įsitikina, kad saugaus orlaivio naudojimo antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamas ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtinas ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.

b) Prieš pradėdamas skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išvykimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1. išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir

▼M1

2. suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

NCO.OP.140 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį leistinų meteorologinių sąlygų paskirties aerodromą, nebent:

a) remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad laikotarpiu nuo 1 valandos prieš numatytą atvykimo laiką iki 1 valandos po jo arba nuo faktinio išvykimo laiko iki 1 valandos po numatyto atvykimo laiko (pasirenkamas trumpesnysis laikotarpis), bus galima artėti tūpti ir tūpti vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) arba

b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir

2. remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo bus šios meteorologinės sąlygos:

i) debesų padas bent 300 m (1 000 pėdų) viršys mažiausią artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai taikomą vertę, ir

ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km didesnis už mažiausiąją šiai procedūrai taikomą vertę.

NCO.OP.141 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį leistinų meteorologinių sąlygų paskirties aerodromą, nebent:

a) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir, remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad nuo 2 valandų prieš numatomą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 2 valandų po numatomo atvykimo laiko (pasirenkamas trumpesnysis laikotarpis), bus šios meteorologinės sąlygos:

1. debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausią artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai taikomą vertę ir

2. matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią šiai procedūrai taikomą vertę arba

b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą;

2. remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo bus šios meteorologinės sąlygos:

i) debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausiąją artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai taikomą vertę;

ii) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią šiai procedūrai taikomą vertę ir

3. jei paskirties vieta yra ne sausumoje, yra nustatytas negrįžimo taškas (PNR).

NCO.OP.145 Degalų papildymas keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba iš jo išlipant

a) Orlaivio aviacinio benzino (AVGAS), plataus diapazono degalų arba šių tipų degalų mišinio atsargos keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba iš jo išlipant nepildomos.

▼M1

b) Jokių tipų orlaivio degalai keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant nepildomi, nebent juos pildant dalyvauja įgulos vadas arba kiti kvalifikuoti darbuotojai, pasirengę pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis esamomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

NCO.OP.150 Keleivių vežimas

Išskyrus oro balionus, įgulos vadas, prieš pradedant riedėti ir riedant, kylant ir tūpiant, taip pat tada, kai mano, kad saugos sumetimais tai būtina, užtikrina, kad visi orlaivyje esantys keleiviai sėdėtų krėsluose arba būtų miegamosiose vietose ir tinkamai segėtų saugos diržą arba suvaržymo įtaisą.

NCO.OP.155 Rūkymas orlaivyje. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Įgulos vadas neleidžia orlaivyje rūkyti:

a) kai laikoma, kad tai būtina saugos sumetimais, ir

b) pilant į orlaivį degalus.

NCO.OP.156 Rūkymas orlaivyje. Sklandytuvai ir oro balionai

Sklandytuvuose ir oro balionuose rūkyti draudžiama.

NCO.OP.160 Meteorologinės sąlygos

a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad meteorologinės sąlygos išilgai maršruto ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks taikomus VFR skrydžio minimumus arba bus geresnės.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad numatytu atvykimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename paskirties atsarginiame aerodrome atitiks taikomus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.

c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, vadovaujamasi atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologine informacija.

NCO.OP.165 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

Įgulos vadas pradeda kilimą tik jei nuo orlaivio pašalintos visos apnašos, galinčios neigiamai paveikti orlaivio naudojimo galimybes arba valdymą, nebent kilti leidžiama orlaivio naudojimo vadove.

NCO.OP.170 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

a) Įgulos vadas pradeda skrydį arba sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur yra numatomos arba faktinės apledėjimo sąlygos, tik jei orlaivis yra sertifikuotas naudoti tokiomis sąlygomis ir tik jei jame įrengta skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalinga įranga, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.5 punkte.

b) Jei apledėjimas yra didesnis nei tas, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba jei orlaivis, nesertifikuotas skristi žinomomis apledėjimo sąlygomis, ima ledėti, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš srities, kurioje yra apledėjimo sąlygos, pakeisdamas lygį ir (arba) maršrutą ir, jei reikia, ATC praneša apie avarinę situaciją.

▼M1

NCO.OP.175 Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) remiantis turima informacija, oro sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė nesutrukdys saugiai pakilti ir išskristi ir

b) bus laikomasi taikomų aerodromo naudojimo minimumų.

NCO.OP.176 Kilimo sąlygos. Oro balionai

Prieš pradėdamas kilimą oro balionu, įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos skrydžių erdvės dalyje arba aerodrome netrukdys saugiai pakilti ir išskristi.

NCO.OP.180 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu

a) Kai orlaiviu vežami keleiviai arba krovinys, įgulos vadas neimituoja:

1. situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras, arba

2. skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

b) Nepaisant a punkto, kai mokomuosius skrydžius vykdo patvirtinta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.

NCO.OP.185 Degalų apskaita skrydžio metu

Įgulos vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų ir, kai vykdomas skrydis oro balionu, balasto kiekis yra ne mažesnis nei kiekis, būtinas skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies atlikti, ir yra planinė degalų atsarga, kaip reikalaujama NCO.OP.125, NCO.OP.126 arba NCO.OP.127 dalyse.

NCO.OP.190 Papildomo deguonies naudojimas

Įgulos vadas užtikrina, kad jis ir skrydžio įgulos nariai, atliekantys pareigas, būtinas saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai salono absoliutusis aukštis yra didesnis nei 10 000 pėdų ilgiau kaip 30 minučių, ir visada, kai salono absoliutusis aukštis yra didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.OP.195 Žemės artumo nustatymas

Kai įgulos vadas nustato, kad neleistinai priartėta prie žemės arba kai tai nustatoma žemės artumo įspėjimo sistema, jis nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms užtikrinti.

NCO.OP.200 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS II)

Kai naudojama sistema ACAS II, veiklos procedūros ir mokymas turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011.

NCO.OP.205 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

▼M1

NCO.OP.210 Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Artėjimą tūpti pagal prietaisus įgulos vadas gali pradėti neatsižvelgdamas į praneštą kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolį arba matomumą (RVR/VIS).

b) Jei praneštas RVR arba VIS yra mažesnis nei taikytina mažiausioji vertė, artėjimas tūpti netęsiamas:

1. mažesniame kaip 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba

2. priartėjimo tūpti baigmėje, jei absoliutusis ir (arba) santykinis apsisprendimo aukštis (DA/H) arba mažiausiasis absoliutusis ir (arba) santykinis žemėjimo aukštis (MDA/H) yra didesnis nei 1 000 pėdų virš aerodromo.

c) Kai RVR nepraneštas, RVR vertes galima apskaičiuoti iš praneštos matomumo vertės.

d) Jei praskridus 1 000 pėdų aukštį virš aerodromo pranešamas žemesnis nei taikomi minimumai RVR/VIS, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

e) Artėjimą tūpti galima tęsti žemiau DA/H arba MDA/H ir užbaigti tūpimą, jei DA/H ar MDA/H aukštyje pamatomas ir išlaikomas vizualusis orientyras, atitinkantis artėjimo tūpti tipą ir numatytą kilimo ir tūpimo taką.

f) Tūpimo zonos RVR visada yra lemiamas veiksnys.

NCO.OP.215 Skrydžių vykdymo apribojimai. Karšto oro balionai

Karšto oro balionas gali kilti naktį, jei turima pakankamai degalų, kad būtų galima tūpti dieną.

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI

NCO.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai

a) Bet kurioje skrydžio fazėje orlaivio krova, masė ir, išskyrus balionus, svorio centro (CG) padėtis turi atitikti visus apribojimus, nurodytus AFM arba lygiaverčiame dokumente.

b) Naudojant užrašus, sąrašus, prietaisų ženklinimą arba šių priemonių derinius orlaivyje turi būti nurodomi jo naudojimo apribojimai, kuriuos, remiantis orlaivio naudojimo vadovu, būtina pateikti vizualiai.

NCO.POL.105 Svėrimas

a) Vežėjas užtikrina, kad orlaivio masė ir, išskyrus oro balionus, jo svorio centras būtų nustatyti faktiškai pasveriant prieš pirmą kartą pradedant naudoti. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į bendrą modifikavimo ir remonto poveikį masei ir pusiausvyrai, ir šis poveikis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Tokia informacija pateikiama įgulos vadui. Jei modifikavimo poveikis masei ir pusiausvyrai tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.

b) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

▼M1

NCO.POL.110 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos

Įgulos vadas vykdo skrydį orlaiviu tik jei orlaivio naudojimo galimybės yra tinkamos laikytis taikomų skrydžių taisyklių ir visų kitų su skrydžiu, oro erdve, aerodromais ar skrydžių erdvės dalimis, kuriais naudojamasi, susijusių apribojimų, atsižvelgiant į visų naudojamų schemų ir žemėlapių tikslumą.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Lėktuvai

NCO.IDE.A.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;

2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.A.190 dalies reikalavimų;

3. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.A.195 dalies reikalavimų arba

4. jie įmontuoti lėktuve.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atsarginiams lydiesiems saugikliams;

2. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;

3. tikslaus laiko prietaisui;

4. pirmosios pagalbos rinkiniui;

5. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;

6. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai ir

7. vaiko saugos priemonėms.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCO.IDE.A.190 ir NCO.IDE.A.195 dalių ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi pakenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis jais naudotis skrydžio įgulos narys.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

▼M1

NCO.IDE.A.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtinas prietaisas, funkcija ar įrenginys arba jo (jos) nėra, nebent:

a) lėktuvas naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba

b) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

Lėktuvuose turi būti naudojami visai elektros grandinei apsaugoti reikiamos kategorijos atsarginiai lydieji saugikliai, skirti pakeisti tuos saugiklius, kuriuos galima pakeisti skrydžio metu.

NCO.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

c) tūpimo žiburys;

d) iš lėktuvo elektros sistemos maitinamas tinkamas visų prietaisų ir įrangos, būtinų skrydžio lėktuvu saugumui užtikrinti, apšvietimas;

e) iš lėktuvo elektros sistemos maitinamas visų keleivių salono skyrių apšvietimas;

f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir

g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

NCO.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai dieną pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

   1. magnetinis kursas;

   2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

   3. barometrinis aukštis;

   4. oro greitis ir

   5. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiumi.

b) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) naktį arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:

   1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

      i) posūkis ir slydimas;

      ii) padėtis erdvėje;

      iii) vertikalusis greitis ir

      iv) stabilizuotas kursas;

      ir

▼M1

2. priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai.

c) Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

NCO.IDE.A.125 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengtos:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. oro greitis;

5. vertikalusis greitis;

6. posūkis ir slydimas;

7. padėtis erdvėje;

8. stabilizuotas kursas;

9. išorės oro temperatūra ir

10. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;

b) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai ir

c) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

NCO.IDE.A.130 Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)

Turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip devyni krėslai, turi būti įrengta TAWS, atitinkanti reikalavimus, taikomus:

a) A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei lėktuvo individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) pirmąkart išduotas po 2011 m. sausio 1 d., arba

b) B klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei lėktuvo individualus CofA pirmąkart išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

NCO.IDE.A.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Lėktuvuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCO.IDE.A.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. krėslai arba miegamosios vietos visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;

▼M1

2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir kiekvienos miegamosios vietos sulaikomieji diržai;

3. vaikų saugos priemonės (CRD) visiems lėktuve esantiems jaunesniems kaip 24 mėnesių amžiaus asmenims ir

4. saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema ir vienu atsegimo įtaisu kiekviename skrydžio įgulos krėsle.

NCO.IDE.A.145 Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir

2. reguliariai atnaujinama.

NCO.IDE.A.150 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

a) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiame absoliučiajame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima patiekti reikiamą kiekį deguonies.

b) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei absoliutusis aukštis, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir:

i) 100 % keleivių visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 15 000 pėdų, bet jokiu būdu ne trumpiau kaip 10 minučių;

ii) bent 30 % keleivių visą laikotarpį, kai, sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes, barometrinis aukštis keleivių salone bus 14 000–15 000 pėdų ir

iii) bent 10 % keleivių kiekvieną ilgesnį kaip 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–14 000 pėdų,

ir

2. visus esančiuosius keleivių salone – ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvais vykdomi skrydžiai didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje arba jei jais skrydžiai vykdomi žemesniame nei šis aukštyje, bet tokiomis sąlygomis, kuriomis jie negalės saugiai per 4 minutes žemėdami pasiekti 13 000 pėdų barometrinį aukštį.

c) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei 25 000 pėdų absoliučiajame aukštyje, papildomai turi būti įrengtas įtaisas, kuriuo skrydžio įgula įspėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą.

NCO.IDE.A.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

a) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiame absoliučiajame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima patiekti reikiamą kiekį deguonies.

▼M1

b) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei absoliutusis aukštis, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių kiekvieną ilgesnį kaip 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir

2. visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.IDE.A.160 Rankiniai gesintuvai

a) Lėktuvuose, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir

2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

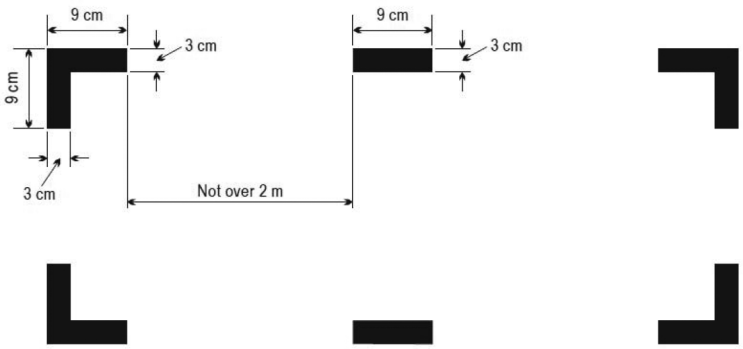
b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams, o gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų susitelkimo žmonėms skirtose patalpose pavojų.

NCO.IDE.A.165 Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklinamos ant lėktuvo, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



NCO.IDE.A.170 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. bet kokio tipo ELT, jei individualus CofA pirmąkart išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;

2. automatinis ELT, jei individualus CofA pirmąkart išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba

3. įgulos vado arba keleivio nešiojamas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB), kai didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija yra šeši arba mažiau krėslų.

▼M1

b) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

NCO.IDE.A.175 Skrydžiai virš vandens

a) Po gelbėjimosi liemenę kiekvienam orlaivyje esančiam asmeniui arba joms lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo arba miegamosios vietos, turi būti šiuose lėktuvuose:

1. vieno variklio sausumos lėktuvuose, kai:

i) skrendama virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo kranto arba

ii) kylama arba tūpiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kuriame (-ioje), įgulos vado nuomone, kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad gali prireikti tūpti ant vandens;

2. vandens lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš vandens, ir

3. lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiu atstumu nuo sausumos, kurioje galimas avarinis nutūpimas, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jos reikėtų skristi ilgiau nei 30 minučių, arba didesniu 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė).

b) Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš vandens, turi būti:

1. vienas inkaras;

2. vienas plūdrusis (velkamasis) inkaras, kai reikia pagalbos manevruojant, ir

3. jei taikoma, įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.

c) Lėktuvo, kuriuo skrydžiai vykdomi tokiu atstumu nuo avariniam nutūpimui tinkamos sausumos, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jos reikėtų skristi 30 minučių, arba didesniu nei 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė), įgulos vadas nustato lėktuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. įrangą nelaimės signalams duoti;

2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir

3. būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

NCO.IDE.A.180 Gelbėjimosi įranga

Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai įtaisai ir gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, tinkamas naudoti vietovėje, per kurią skrendama.

NCO.IDE.A.190 Radijo ryšio įranga

a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.

▼M1

b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

c) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitų įrenginių tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.

NCO.IDE.A.195 Navigacijos įranga

a) Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi maršrutais, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, turi būti įrengta visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydį pagal:

1. ATS skrydžio planą (jei taikoma) ir

2. oro erdvėje taikomus reikalavimus.

b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacijos įrangos, kad bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą, arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

c) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos numatoma tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta įranga, tinkama rodyti kursą iki vietos, nuo kurios bus galima tūpti pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir kiekviename nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCO.IDE.A.200 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

2 SKIRSNIS

Sraigtasparniai

NCO.IDE.H.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;

2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.H.190 dalies reikalavimų;

3. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.H.195 dalies reikalavimų arba

4. jie įmontuoti sraigtasparnyje.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;

2. tikslaus laiko prietaisui;

3. pirmosios pagalbos rinkiniui;

4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;

▼M1

5. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai ir

6. vaiko saugos priemonėms.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sraigtasparnyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCO.IDE.H.190 ir NCO.IDE.H.195 dalių ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi pakenkti sraigtasparnio tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis jais naudotis skrydžio įgulos narys.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

NCO.IDE.H.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

a) sraigtasparnis naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba

b) sraigtasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

c) tūpimo žiburys;

d) iš sraigtasparnio elektros sistemos maitinamas tinkamas visų prietaisų ir įrangos, būtinų skrydžio sraigtasparniu saugumui užtikrinti, apšvietimas;

e) iš sraigtasparnio elektros sistemos maitinamas visų keleivių salono skyrių apšvietimas;

f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir

g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

NCO.IDE.H.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai dieną pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. oro greitis ir

5. slydimas.

▼M1

b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį arba kai matomumas mažesnis kaip 1 500 m, arba sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:

1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

i) padėtis erdvėje;

ii) vertikalusis greitis ir

iii) stabilizuotas kursas;

2. priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai.

c) Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi kai matomumas yra mažesnis kaip 1 500 m arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, turi būti įrengtos papildomos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

NCO.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengtos:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. oro greitis;

5. vertikalusis greitis;

6. slydimas;

7. padėtis erdvėje;

8. stabilizuotas kursas ir

9. išorės oro temperatūra;

b) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai;

c) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo, ir

d) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonės kaip budėjimo režimo prietaisas.

NCO.IDE.H.126 Papildoma įranga vykdant vienpiločius skrydžius pagal IFR

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi vienpiločiai skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengtas autopilotas, veikiantis bent aukščio ir krypties palaikymo režimu.

NCO.IDE.H.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Sraigtasparniuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

▼M1

NCO.IDE.H.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Sraigtasparniuose įrengiama:

1. krėslai arba miegamosios vietos visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;

2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir kiekvienos miegamosios vietos sulaikomieji diržai;

3. jei sraigtasparnio individualus CofA pirmąkart išduotas po 2012 m. gruodžio 31 d. – saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema kiekvienam 24 mėnesių amžiaus arba vyresniam keleiviui;

4. vaikų saugos priemonės visiems sraigtasparnyje esantiems jaunesniems kaip 24 mėnesių amžiaus asmenims ir

5. kiekvieno skrydžio įgulos nario krėslo saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai sulaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai lėtėjant.

b) Saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

NCO.IDE.H.145 Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Sraigtasparniuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir

2. reguliariai atnaujinama.

NCO.IDE.H.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

a) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiame absoliučiajame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima patiekti reikiamą kiekį deguonies.

b) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei absoliutusis aukštis, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių kiekvieną ilgesnį kaip 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir

2. visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.IDE.H.160 Rankiniai gesintuvai

a) Sraigtasparniuose, išskyrus ELA2 sraigtasparnius, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir

2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams, o gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų susitelkimo žmonėms skirtose patalpose pavojų.

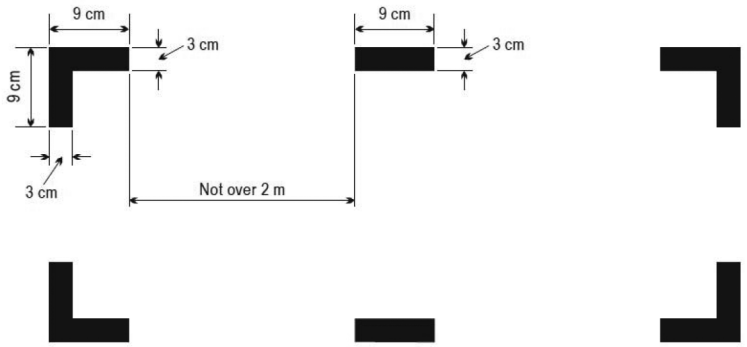
▼M1

NCO.IDE.H.165 Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklinamos ant sraigtasparnio, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



NCO.IDE.H.170 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

a) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip šeši krėslai, turi būti:

1. automatinis ELT ir

2. vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) gelbėjimosi plauste arba gelbėjimosi liemenėje, kai sraigtasparniu vykdomi skrydžiai tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo reikėtų skristi ilgiau kaip 3 minutes.

b) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija yra šeši arba mažiau krėslų, turi būti įgulos vado arba keleivio nešiojamas ELT(S) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB).

c) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

NCO.IDE.H.175 Skrydžiai virš vandens

a) Sraigtasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam sraigtasparnyje esančiam asmeniui arba po jai lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam sraigtasparnyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, vilkimus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo arba miegamosios vietos, kai šiais sraigtasparniais:

1. vykdomi skrydžiai virš vandens didesniu nei savisukos atstumu nuo kranto, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba

2. vykdomi skrydžiai virš vandens tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo skristi reikėtų ilgiau nei 10 minučių, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba

3. kylama arba tūpiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija yra virš vandens.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

▼M1

c) Sraigtasparnio, kuriuo skrydžiai vykdomi virš vandens tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo reikėtų skristi 30 minučių, arba didesniu nei 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė), įgulos vadas nustato sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. įrangą nelaimės signalams duoti;

2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems sraigtasparnyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir

3. būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

d) Sraigtasparnio įgulos vadas spręsdamas, ar a punkte reikalaujamas gelbėjimosi liemenes turi vilkėti visi sraigtasparnyje esantieji, atsižvelgia į sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens.

NCO.IDE.H.180 Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai įtaisai ir gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, tinkamas naudoti vietovėje, per kurią skrendama.

NCO.IDE.H.185 Visi sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Tūpimas ant vandens

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens nepalankioje aplinkoje didesniu nei 50 jūrmylių atstumu nuo kranto:

a) turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą;

b) turi būti sertifikuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą arba

c) turi turėti avarinę plūduriavimo įrangą.

NCO.IDE.H.190 Radijo ryšio įranga

a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.

b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

c) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.

d) Jei būtina radijo ryšio sistema, o pagal NCO.IDE.H.135 dalį reikalaujama ir skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno reikiamo piloto ir (arba) įgulos nario darbo vietoje ant sraigtasparnio vairų turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

NCO.IDE.H.195 Navigacijos įranga

a) Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi maršrutais, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, turi būti įrengta navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydį pagal:

1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir

2. oro erdvėje taikomus reikalavimus.

▼M1

b) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacijos įrangos, kad bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą, arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

c) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos numatoma tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta navigacijos įranga rodyti kursą iki vietos, nuo kurios bus galima tūpti pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir kiekviename nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCO.IDE.H.200 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

3 SKIRSNIS

Sklandytuvai

NCO.IDE.S.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;

2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.S.145 dalies reikalavimų;

3. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.S.150 dalies reikalavimų arba

4. jie įmontuoti sklandytuve.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;

2. tikslaus laiko prietaisui;

3. gelbėjimosi ir signalinei įrangai.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sklandytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi pakenkti sklandytuvo tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis jais naudotis skrydžio įgulos narys.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

▼M1

NCO.IDE.S.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam sklandytuvo skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

a) sklandytuvas naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba

b) sklandytuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.S.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai

a) Sklandytuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal VFR dieną, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

   1. motorizuotajame sklandytuve – magnetinis kursas;

   2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

   3. barometrinis aukštis ir

   4. oro greitis.

b) Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sklandytuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos papildomos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

   1. vertikalusis greitis;

   2. padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas ir

   3. magnetinis kursas.

NCO.IDE.S.120 Skrydžiai per debesis. Skrydžio ir navigacijos prietaisai

Sklandytuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai per debesis, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

a) magnetinis kursas;

b) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

c) barometrinis aukštis;

d) oro greitis;

e) vertikalusis greitis ir

f) padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas.

NCO.IDE.S.125 Krėslai ir sulaikomosios sistemos

a) Sklandytuvuose turi būti:

   1. krėslai visiems sklandytuve esantiems asmenims ir

   2. kiekviename krėsle saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema pagal AFM.

b) Saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

▼M1

NCO.IDE.S.130 Papildomas deguonis

Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

a) įgulos narius kiekvieną ilgesnį nei 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus 10 000–13 000 pėdų, ir

b) visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.IDE.S.135 Skrydžiai virš vandens

Sklandytuvo, kuriuo skrydžiai vykdomi virš vandens, įgulos vadas nustato sklandytuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

a) kiekvienam sklandytuve esančiam asmeniui skirtą gelbėjimosi liemenę arba lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą, vilkimus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo;

b) įgulos nario arba keleivio nešiojamą aviacinį avarinį radijo švyturį (ELT) arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais, ir

c) įrangą nelaimės signalams duoti, kai skrydžiai vykdomi:

1. virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo kranto arba

2. kai kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nepasisekimo atveju gali prireikti tūpti ant vandens.

NCO.IDE.S.140 Gelbėjimosi įranga

Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkama naudoti vietovėje, per kurią skrendama.

NCO.IDE.S.145 Radijo ryšio įranga

a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.

b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

NCO.IDE.S.150 Navigacijos įranga

Sklandytuvuose turi būti įrengta visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydį pagal:

a) ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir

b) oro erdvėje taikomus reikalavimus.

NCO.IDE.S.155 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

▼M1

4 SKIRSNIS

Oro balionai

NCO.IDE.B.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai nustatyti;

2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.B.145 dalies reikalavimų, arba

3. jie įmontuoti oro balione.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;

2. tikslaus laiko prietaisui;

3. pirmosios pagalbos rinkiniui;

4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sklandytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi pakenkti oro baliono tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš turinčio juos naudoti skrydžio įgulos nario darbo vietos.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

NCO.IDE.B.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam oro baliono skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

a) oro balionas naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba

b) oro balionui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.B.110 Skrydžio žiburiai

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) padėties žiburiai;

b) priemonės, kuriomis būtų galima užtikrinti tinkamą visų prietaisų ir įrangos, būtinų skrydžio oro balionu saugai užtikrinti, apšvietimą;

c) atskiras nešiojamasis žiburys ir

d) karšto oro balionuose:

1. tūpimo žiburys ir

2. susidūrimų vengimo žiburys.

▼M1

NCO.IDE.B.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai dieną pagal VFR, turi būti įrengtos:

a) nuonašos krypties rodymo priemonės ir

b) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

2. jei reikalaujama orlaivio naudojimo vadove, vertikalusis greitis ir

3. barometrinis aukštis, jei reikalaujama oro baliono naudojimo vadove, jei reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, arba kai aukštį reikia kontroliuoti atsižvelgiant į deguonies naudojimą.

NCO.IDE.B.120 Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Oro balionuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir

2. reguliariai atnaujinama.

NCO.IDE.B.121 Papildomas deguonis

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

a) įgulos narius kiekvieną ilgesnį nei 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus 10 000–13 000 pėdų, ir

b) visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.IDE.B.125 Rankiniai gesintuvai

a) Oro balionuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, jei reikalaujama pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas.

b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti oro balione, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams ir užtikrinti, kad toksiškų dujų susitelkimo pavojus oro balione esantiems žmonėms būtų kuo mažesnis.

NCO.IDE.B.130 Skrydžiai virš vandens

Oro baliono, kuriuo vykdomi skrydžiai virš vandens, įgulos vadas nustato balione esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

a) kiekvienam oro balione esančiam asmeniui skirtą gelbėjimosi liemenę arba jai lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, vilkimus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo vietos;

b) kai oro balionu skrenda daugiau nei 6 asmenys – aviacinį avarinį radijo švyturį (ELT), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais;

▼M1

c) kai oro balionu skrenda 6 arba mažiau asmenų – įgulos nario arba keleivio nešiojamą ELT arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais, ir

d) įrangą nelaimės signalams duoti.

NCO.IDE.B.135 Gelbėjimosi įranga

Oro balionuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkami naudoti vietovėje, virš kurios skrendama.

NCO.IDE.B.140 Įvairi įranga

a) Oro balionuose turi būti apsauginės pirštinės kiekvienam įgulos nariui.

b) Karšto oro balionuose ir mišriuose oro balionuose turi būti:

1. alternatyvus uždegimo šaltinis;

2. degalų kiekio matavimo ir rodymo priemonės;

3. gaisro gesinimo antklodė arba ugniai atsparus užklotas ir

4. bent 25 m ilgio virvė.

c) Dujomis pildomuose oro balionuose turi būti peilis.

NCO.IDE.B.145 Radijo ryšio įranga

a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, oro balionuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.

b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

NCO.IDE.B.150 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, oro balionuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.