Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiame dokumente pateikiamomis nuorodomis

►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
►M3	2014 m. sausio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 83/2014	L 28	17	2014 1 31
►M4	2014 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 379/2014	L 123	1	2014 4 24
►M5	2015 m. sausio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/140	L 24	5	2015 1 30
►M6	2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640	L 106	18	2015 4 24
►M7	2015 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/1329	L 206	21	2015 8 1
►M8	2015 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/2338	L 330	1	2015 12 16
►M9	2016 m. liepos 22 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1199	L 198	13	2016 7 23
►M10	2017 m. kovo 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/363	L 55	1	2017 3 2
►M11	2018 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) 2018/394	L 71	1	2018 3 14
►M12	2018 m. liepos 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2018/1042	L 188	3	2018 7 25
►M13	iš dalies pakeistas 2020 m. birželio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/745	L 176	11	2020 6 5
►M14	2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1975	L 326	53	2018 12 20
►M15	2019 m. liepos 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/1384	L 228	106	2019 9 4
►M16	2019 m. rugpjūčio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/1387	L 229	1	2019 9 5
►M17	iš dalies pakeistas 2020 m. rugpjūčio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/1176	L 259	10	2020 8 10
►M18	2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/2036	L 416	24	2020 12 11
►M19	2021 m. birželio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/1062	L 229	3	2021 6 29
►M20	2021 m. rugpjūčio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/1296	L 282	5	2021 8 5
►M21	2021 m. gruodžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/2237	L 450	21	2021 12 16
►M22	2022 m. kovo 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/414	L 85	4	2022 3 14

►**M23**	2022 m. gegužės 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/790	L 141	13	2022 5 20
►**M24**	2022 m. lapkričio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/2203	L 293	3	2022 11 14
►**M25**	2022 m. gruodžio 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/2502	L 325	56	2022 12 20
►**M26**	2023 m. vasario 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/217	L 30	11	2023 2 2
►**M27**	2023 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1020	L 137	1	2023 5 25
►**M28**	2023 m. rugsėjo 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1754	L 224	16	2023 9 12
►**M29**	2024 m. balandžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/1111	L 1111	1	2024 5 23
►**M30**	2024 m. liepos 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/2076	L 2076	1	2024 7 25

pataisytas:

►**C1** Klaidų ištaisymas, OL L 122, 2018 5 17, p. 36 (2017/363)
►**C2** Klaidų ištaisymas, OL L 230, 2019 9 6, p. 10 (2019/1384)
►**C3** Klaidų ištaisymas, OL L 30, 2023 2 2, p. 36 (2016/1199)
►**C4** Klaidų ištaisymas, OL L 90414, 2025 5 21, p. 1 (2024/1111)

▼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

▼M4

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

▼M14

1. Šiuo reglamentu nustatomos išsamios skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais vykdymo taisyklės, įskaitant vežėjų, kurių saugos priežiūrą vykdo kita valstybė, orlaivių patikrinimus perone, kai tie orlaiviai nutupia teritorijoje, kurioje taikomos Sutarties nuostatos, esančiuose aerodromuose.

▼M29

1a. Šiuo reglamentu nustatomos išsamios taisyklės, taikomos naujoviško oro transporto skrydžiams Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ir ii papunkčiuose nurodytais vienpiločiais pilotuojamaisiais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais dienos metu pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, vykdomiems matant žemės paviršių.

▼M14

2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios vežėjų, vykdančių komercinius skrydžius Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ir ii papunkčiuose nurodytais orlaiviais, išskyrus oro balionus ir sklandytuvus, 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 draudžiami, ribojami ar jiems taikomos tam tikros sąlygos.

3. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios taisyklės dėl sąlygų ir procedūrų, pagal kurias vežėjai, vykdantys komercinius specialiuosius skrydžius lėktuvais ir sraigtasparniais arba nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, taip pat nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, deklaruoja savo gebėjimą vykdyti su tų orlaivių naudojimu susijusias pareigas ir tai, kad turi priemonių tam daryti, ir pagal kurias vykdoma tokių vežėjų priežiūra.

▼M4

4. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios su sąlygomis, kuriomis saugos sumetimais tam tikriems didelės rizikos komerciniams specialiesiems skrydžiams vykdyti išduodamas leidimas, ir tokių leidimų išdavimo, išlaikymo, pakeitimo, apribojimo, jų galiojimo sustabdymo ir jų panaikinimo sąlygomis susijusios taisyklės.

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

▼M11

6. Šis reglamentas netaikomas skrydžiams dirižabliais.

▼M14

7. Šis reglamentas netaikomas skrydžiams oro balionais ir sklandytuvais. Tačiau skrydžiams oro balionais, išskyrus pririšamuosius dujomis pildomus oro balionus, ir sklandytuvais taikomi 3 straipsnyje nustatyti priežiūros reikalavimai.

▼B

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

▼M14

1. lėktuvas – jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis su fiksuotais sparnais, kurio keliamoji galia skrendant susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su sparnais;

▼M29

1a. sukasparnis – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurį skrendantį ore pirmiausia išlaiko ne daugiau kaip dviejų sraigtų sukuriama keliamoji jėga;

1aa. sraigtasparnis – sukasparnio tipo orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro sąveikos su ne daugiau kaip dviem jėgainės ant daugiau ar mažiau vertikalių ašių sukamais keliamaisiais sraigtais;

▼M14

1b. oro balionas – už orą lengvesnis pilotuojamasis bevariklis orlaivis, kurį ore išlaiko arba jo viduje esančios už orą lengvesnės dujos, arba degikliais įšildytas jo viduje esantis oras; prie tokių orlaivių priskiriami dujomis pildomi oro balionai, karšto oro balionai, mišrūs oro balionai ir karšto oro dirižabliai, nors pastarieji ir turi variklius;

1c. sklandytuvas – sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji jėga skrendant susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su fiksuotais keliamaisiais paviršiais ir kurio laisvasis skridimas nepriklauso nuo jėgainės;

1d. naudojimas komerciniais tikslais – skrydis sklandytuvu už užmokestį arba kitą vertingą atlygį, prieinamas visuomenei, arba, jei visuomenei neprieinamas, – vykdomas pagal sklandytuvo naudotojo ir kliento sudarytą sutartį, klientui nekontroliuojant naudotojo;

1e. pririšamasis dujomis pildomas oro balionas – dujinis oro balionas, kurį pakilusį toje pačioje vietoje išlaiko pririšamųjų lynų sistema;

▼B

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;

▼M3

6. oro taksi skrydis – nustatant skrydžio laiko ir darbo laiko apribojimus – nereguliarus užsakomasis komercinis skrydis lėktuvu, kurio didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) neviršija 19;

▼M15

7. specialusis skrydis – nekomercinis skrydis, per kurį orlaivis naudojamas vykdyti specialiai veiklai, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografavimo, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore veiklai ar su techninе priežiūra susijusiam bandomajam skrydžiui;

▼M4

8. didelės rizikos komercinis specialusis skrydis – komercinis specialusis orlaivio skrydis, vykdomas virš teritorijos, kurioje ant žemės esančių trečiųjų subjektų saugai dėl avarinės situacijos gali kilti pavojus, arba, kaip nustato vietovės, kurioje vykdomas skrydis, kompetentinga institucija, komercinis specialusis orlaivio skrydis, kuris dėl savito pobūdžio ir aplinkos, kurioje jis vykdomas, kelia didelę riziką, visų pirma ant žemės esantiems tretiesiems subjektams;

▼M14

9. įvadinis skrydis – skrydis už užmokestį arba kitą vertingą atlygį, t. y. trumpa kelionė oru, kurią rengia Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ([1]) 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, kad pritrauktų naujų mokinių arba narių;

▼M4

10. konkursinis skrydis – skrydis, per kurį orlaivis naudojamas oro lenktynėse ar varžybose, taip pat rengtis oro lenktynėms ar varžyboms ir į jas skristi ar iš jų parskristi;

11. parodomasis skrydis – skrydis, sąmoningai vykdomas parodomuoju arba pramoginiu tikslu per viešą reklaminį renginį, įskaitant skrydį, per kurį orlaivis naudojamas pasirengti parodomajam skrydžiui ir nuskristi į reklaminį renginį ir iš jo parskristi;

▼M29

12. naujoviško oro transporto (*innovative air mobility*, IAM) skrydis – skrydis vertikaliai kilti ir tūpti galinčiu orlaiviu tankiai ir retai gyvenamuose rajonuose;

13. vertikaliai kilti ir tūpti galintis orlaivis (*VTOL-capable aircraft*, VCA) – varikliu varomas sunkesnis už orą orlaivis, išskyrus lėktuvą arba sukasparnį, galintis vertikaliai kilti ir tūpti naudodamasis kėlimo ir traukos varikliais, kilimo ir tūpimo metu užtikrinančiais keliamąją jėgą;

([1]) 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

▼M29

14. vertikaliai kilti ir tūpti galinčius orlaivius naudojančių avarinių medicinos tarnybų skrydis (VCA *Emergency Medical Service*, VEMS skrydis) – pagal VEMS leidimą vykdomas VCA skrydis, kai būtinas skubus ir spartus pervežimas, o skrydžio tikslas:

a) padėti suteikti skubią medicinos pagalbą, pervežant:

i) medicinos darbuotojus,

ii) medicinos atsargas (įrangą, kraują, organus, vaistus),

iii) sergančius ar sužeistus asmenis ir kitus tiesiogiai susijusius asmenis,

arba

b) atlikti skrydį, kai asmens sveikatai gresia su aplinka susijęs tiesioginis arba numatomas pavojus ir:

i) tas asmuo turi būti išgelbėtas arba jį reikia aprūpinti atsargomis arba

ii) asmenys, gyvūnai ar įranga turi būti nuvežti į VEMS skrydžio vietą arba iš jos.

▼B

Kitų II– ►M4 VIII ◄ 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.

▼M11

Valstybių narių kompetentingų institucijų ir agentūros administravimo ir valdymo sistemos turi atitikti II priedo reikalavimus.

▼B

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.

▼M12

4 straipsnis

Patikrinimai perone

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

2. Valstybės narės užtikrina, kad būtų atliekami vežėjų, kurių priežiūrą vykdo jos pačios, taip pat vežėjų, kurių priežiūrą vykdo kita valstybė narė arba trečioji valstybė, skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos narių blaivumo patikrinimai. Tokius patikrinimus atlieka inspektoriai, pagal II priedo RAMP skyrių atliekantys patikrinimus perone.

3. Nukrypstant nuo 2 dalies, valstybės narės gali užtikrinti, kad skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos narių blaivumo patikrinimus atliktų kiti įgaliotieji pareigūnai ir tokie patikrinimai būtų vykdomi ne pagal II priedo RAMP skyriaus patikrinimų perone programą, su sąlyga, kad tokie blaivumo patikrinimai būtų atliekami tais pačiais tikslais ir laikantis tų pačių principų, kaip ir patikrinimai pagal II priedo RAMP skyriuje nustatytą sistemą. Tokių blaivumo patikrinimų rezultatai įvedami į centralizuotą duomenų bazę pagal ARO.RAMP.145 dalies b punktą.

▼M12

4. Valstybės narės gali atlikti papildomus kitų nei alkoholis psichoaktyviųjų medžiagų vartojimo patikrinimus. Tokiu atveju valstybė narė informuoja Europos aviacijos saugos agentūrą (toliau – agentūra) ir Komisiją.

▼B

5 straipsnis

Orlaivių naudojimas skrydžiams

▼M14

1. Vežėjai lėktuvus arba sraigtasparnius naudoja komerciniams skrydžiams tik kaip nurodyta III ir IV prieduose.

▼M4

1a. Vežėjai, vykdantys komercinius skrydžius B klasės lėktuvais arba nesudėtingais sraigtasparniais, prasidedančius ir pasibaigiančius tame pačiame aerodrome ir (arba) skrydžių erdvės dalyje, laikosi III ir IV priedų atitinkamų nuostatų.

▼M29

1b. Vežėjai naudoja VCA tik naujoviško oro transporto skrydžiams, kaip nustatyta šio reglamento III ir IX prieduose.

▼B

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;

▼M21

iv) skrydžiams prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijoms lengvatinėmis sąlygomis;

▼M14

b) lėktuvus ir sraigtasparnius pavojingiesiems kroviniams pervežti;

▼B

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

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

e) sraigtasparnius komerciniams keliamiesiems skrydžiams (HHO); ►M9 ———— ◄

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

▼M9

g) sraigtasparnius skrydžiams virš jūros (HOFO);

▼M29

h) VCA, naudojamus:

i) pavojingiesiems kroviniams vežti,

ii) VEMS skrydžiams.

▼M4

3. Vežėjai, vykdantys nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais, deklaruoja savo gebėjimą vykdyti su tų orlaivių naudojimu susijusias pareigas ir tai, kad turi priemonių tai daryti, ir naudoja orlaivius skrydžiams pagal III ir VI priedų nuostatas. Vykdydami nekomercinius specialiuosius skrydžius, tokie vežėjai naudojasi orlaiviais pagal III ir VIII priedų nuostatas.

▼M14

4. Vežėjai, vykdantys nekomercinius skrydžius, įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius, kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais, naudojasi jais pagal VII priedo nuostatas.

5. Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodytos mokymo organizacijos, kurių pagrindinė verslo vieta yra vienoje iš valstybių narių, vykdydamos mokomuosius skrydžius į Sąjungą, joje arba už jos ribų:

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

b) kitus lėktuvus ir sraigtasparnius naudoja pagal VII priedo nuostatas.

▼M29

c) VCA naudoja pagal IX priedo reikalavimus.

Pirmos pastraipos a, b ir c punktuose nurodytais atvejais mokymo organizacijos laikosi ne šio reglamento III priede (ORO dalyje), o Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 VII priede (ORA dalyje) nustatytų reikalavimų. VCA mokymą rengia tik patvirtintos mokymo organizacijos.

▼M14

6. Vežėjai lėktuvus arba sraigtasparnius naudoja komerciniams specialiesiems skrydžiams tik pagal III ir VIII priedų reikalavimus.

▼M4

7. Prieš specialiuosius skrydžius, per juos arba iškart po jų tiesiogiai su jais susiję skrydžiai vykdomi laikantis atitinkamai 3, 4 ir 6 dalių. ►M5 Išskyrus įgulos narius, orlaiviu negali būti vežami kiti nei užduočiai atlikti būtini asmenys. ◄

▼B

6 straipsnis

Leidžiančios nukrypti nuostatos

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Nukrypstant nuo 5 straipsnio 1 dalies, Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 5 dalyje nurodyti orlaiviai (jei tai lėktuvai), 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).

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.

▼M14

3. Nukrypstant nuo šio reglamento 5 straipsnio ir nedarant poveikio Reglamento (ES) 2018/1139 18 straipsnio 2 dalies b punkto ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 ([1]) I priedo P poskyrio „Skrydžio leidimas“ taikymui, čia išvardyti skrydžiai ir toliau vykdomi pagal valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, jeigu jis neturi pagrindinės verslo vietos, nacionalinės teisės aktų reikalavimus:

a) su naujo lėktuvų arba sraigtasparnių tipo diegimu ar esamo tipo modifikavimu susiję skrydžiai, kuriuos naudodamosi savo teisėmis vykdo projektavimo arba gamybos organizacijos;

▼M15

b) skrydžiai be keleivių ar krovinio, kuriuos vykdant lėktuvas arba sraigtasparnis tik perskraidinamas atnaujinimo, remonto, apžiūros, pristatymo, eksporto ar panašiais tikslais, jei orlaivis nenurodytas oro vežėjo pažymėjime arba deklaracijoje.

▼M9

4. Nepaisant 5 straipsnio, valstybės narės gali iki 2018 m. birželio 30 d. pagal savo nacionalinės teisės aktus ir toliau reikalauti specialaus patvirtinimo ir nustatyti papildomų reikalavimų dėl veiklos procedūrų, įrangos, įgulos narių kvalifikacijos ir mokymo, susijusių su komerciniais skrydžiais sraigtasparniais virš jūros. Valstybės narės Komisijai ir agentūrai praneša apie papildomus reikalavimus, taikomus atliekant tokius specialius patvirtinimus. Tie reikalavimai neturi būti mažiau griežti nei III ir IV priedų reikalavimai.

▼M14

4a. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 1 ir 6 dalių, pagal VII priedą gali būti vykdomi šie skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais:

([1]) 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1).

▼M4

a) privačių asmenų bendromis lėšomis vykdomi skrydžiai su sąlyga, kad tiesiogines išlaidas pasidalija visi orlaivyje esantys asmenys, įskaitant pilotą, ir kad šias tiesiogines išlaidas dalijasi ne daugiau nei šeši asmenys;

b) konkursiniai skrydžiai arba parodomasis skrydis su sąlyga, kad užmokestis arba kitas vertingas atlygis už šiuos skrydžius yra ne didesnis nei būtina tiesioginėms išlaidoms padengti ir yra proporcingas metinėms išlaidoms, taip pat prizams, kurių vertė ne didesnė nei nurodo kompetentinga institucija;

▼M14

c) įvadiniai skrydžiai, parašiutininkų išmetimo skrydžiai, sklandytuvų vilkimo skrydžiai arba akrobatiniai skrydžiai, kuriuos vykdo Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra vienoje iš valstybių narių, arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, jei organizacija orlaivį naudoja nuosavybės teise arba pagal nuomos be įgulos sutartį, iš skrydžio negaunama pelno, kuris būtų paskirstomas organizacijai nepriklausantiems asmenims, ir jei tuo atveju, kai vykdant skrydį dalyvauja organizacijai nepriklausantys asmenys, tokie skrydžiai sudaro tik nedidelę organizacijos veiklos dalį.

▼M10

5. Iki 2017 m. rugsėjo 2 d. išimtys, padarytos iki 2017 m. kovo 22 d. pagal Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 2 dalį, kaip numatyta iki 2017 m. kovo 22 d. taikytos redakcijos Reglamento (ES) Nr. 965/2012 6 straipsnio 5 dalyje, laikomos patvirtinimais, nurodytais IV priedo (CAT dalies) CAT.POL.A.300 dalies a punkte. Nuo 2017 m. rugsėjo 2 d. tos išimtys nebegalioja skrydžiams vieno variklio lėktuvais.

Jei nuo 2017 m. kovo 22 d. iki 2017 m. rugsėjo 2 d. numatoma padaryti tų lėktuvų naudojimo pakeitimų, kurie paveikia tose išimtyse nustatytas sąlygas, apie tokį numatomą naudojimo pakeitimą iš anksto pranešama Komisijai ir agentūrai. Komisija ir agentūra siūlomą pakeitimą įvertina pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnio 5 dalį.

▼M27

6. Nukrypstant nuo IV priedo CAT.POL.H.225 dalies, iki 2028 m. gegužės 25 d. esami sraigtasparnių skrydžiai į viešojo intereso vietą (PIS, angl. *public interest site*) arba iš jos gali būti vykdomi valstybių narių nustatytomis sąlygomis, kai dėl PIS dydžio, kliūčių išsidėstymo arba sraigtasparnio savybių neįmanoma laikytis 1 klasės operacijoms keliamų reikalavimų.

Valstybės narės Komisijai ir agentūrai praneša apie taikomas sąlygas.

▼M9

_____

8. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio, vežėjai, vykdantys nekomercinius skrydžius sudėtingais turbosraigtiniais varikliais varomais lėktuvais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) neviršija 5 700 kg, naudoja tuos orlaivius tik pagal VII priedo nuostatas.

▼M9

9. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 5 dalies a punkto, organizacijos, vykdydamos mokomuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais lėktuvais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) neviršija 5 700 kg ir kurie varomi turbosraigtiniais varikliais, naudoja tuos orlaivius pagal VII priedo nuostatas.

▼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.

▼M11

8 straipsnis

Skrydžio laiko apribojimai

▼M29

1. Komerciniams skrydžiams orlaiviais ir sraigtasparniais taikomi III priedo FTL dalies reikalavimai.

▼M11

2. Nukrypstant nuo 1 dalies nuostatos, lėktuvais vykdomiems oro taksi, greitosios medicinos pagalbos ir vienpiločiams komerciniams skrydžiams taikomi Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 4 dalyje ir šio reglamento III priedo Q skyriuje nurodyti nacionalinės teisės aktai.

3. Nukrypstant nuo 1 dalies nuostatos, sraigtasparniais vykdomi komerciniai skrydžiai ir sklandytuvais vykdomi komerciniai skrydžiai turi atitikti valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, nacionalinės teisės aktuose nustatytus reikalavimus.

4. Sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais vykdomų nekomercinių skrydžių, įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius, taip pat lėktuvais, sraigtasparniais ir sklandytuvais vykdomų komercinių specializuotų skrydžių laiko apribojimai turi atitikti valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, jeigu jis pagrindinės verslo vietos neturi, nacionalinės teisės aktų reikalavimus.

▼M29

5. Skrydžių laiko apribojimų atžvilgiu vežėjai, vykdydami naujoviško oro transporto skrydžius, laikosi valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, jeigu jis pagrindinės verslo vietos neturi, nacionalinės teisės aktų reikalavimų.

▼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.

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

▼M2

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.

▼M16

9aa straipsnis

Su techninė priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių įgulos reikalavimai

Pilotui, iki 2019 m. rugsėjo 25 d. vykdžiusiam su techninė priežiūra susijusio bandomojo skrydžio, kuris pagal VIII priedo SPO.SPEC.MCF.100 dalyje pateiktą apibrėžtį yra A lygmens su techninė priežiūra susijęs bandomasis skrydis, įgulos vado pareigas, ši patirtis įskaitoma to priedo SPO.SPEC.MCF.115 dalies a punkto 1 papunkčio reikalavimų laikymosi tikslu. Tokiu atveju vežėjas užtikrina, kad įgulos vado pareigas einantis pilotas būtų instruktuotas apie visus nustatytus veiklos praktikos, nustatytos iki 2019 m. rugsėjo 25 d., ir šio reglamento VIII priedo E skyriaus 5 skirsnyje nustatytų įpareigojimų skirtumus, taip pat skirtumus, atsiradusius dėl susijusių vežėjo nustatytų procedūrų.

▼M12

9b straipsnis

Peržiūra

1. Agentūra nuolat tikrina II ir III priedų nuostatų dėl skrydžių laiko ir darbo laiko apribojimų bei poilsio reikalavimų veiksmingumą. Ne vėliau kaip 2019 m. vasario 18 d. agentūra pateikia pirmą šios peržiūros rezultatų ataskaitą.

Vykdant tą peržiūrą naudojamasi mokslininkų ekspertinėmis žiniomis ir remiamasi ilgalaikiais veiklos duomenimis, padedant valstybėms narėms surinktais nuo šio reglamento taikymo pradžios.

Vykdant peržiūrą vertinamas bent šių dalykų poveikis įgulos budrumui:

a) ilgesnės nei trylikos valandų trukmės darbo laiko palankiausiu paros metu;

b) ilgesnės nei dešimties valandų trukmės darbo laiko nepalankesniu paros metu;

c) ilgesnės nei vienuolikos valandų trukmės darbo laiko nežinomos aklimatizavimosi būsenos įgulos nariams;

▼M12

d) darbo laiko, apimančio daug (daugiau kaip 6) sektorių;

e) darbo pagal iškvietimą, pvz., budėjimo arba buvimo atsargoje, po kurio vykdomi skrydžiai, ir

f) trikdomųjų tvarkaraščių.

2. ►M20 Agentūra nuolat vykdo nuostatų dėl paramos programų, skrydžio įgulos narių psichologinio vertinimo ir sisteminio bei atrankinio psichoaktyviųjų medžiagų vartojimo tikrinimo veiksmingumo siekiant užtikrinti, kad skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos nariai būtų tinkamos sveikatos būklės, kaip nustatyta II ir IV prieduose, peržiūrą. Ne vėliau kaip 2023 m. rugpjūčio 14 d. Agentūra pateikia pirmą šios peržiūros rezultatų ataskaitą.

Vykdant tą peržiūrą naudojamasi atitinkamomis ekspertinėmis žiniomis ir remiamasi ilgalaikiais veiklos duomenimis, kuriuos padeda surinkti valstybės narės ir Agentūra. ◄

▼M9

10 straipsnis

Įsigaliojimas

►M14 ————— ◄ Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

▼M14

Jis taikomas nuo 2012 m. spalio 28 d.

————————

▼B

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

▼M29

I priedas. II–IX 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.

▼M14

_____

▼M21

6. Aerodromo naudojimo minimumai – aerodromo naudojimo ribojimai:

   a) kilti, išreikšti kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliu (RVR) ir (arba) matomumo nuotoliu ir, jei būtina, apatine debesų riba;

   b) tūpti, atliekant 2D artėjimo tūpti pagal prietaisus operaciją, išreikšti matomumu ir (arba) RVR nuotoliu, mažiausiąja žemėjimo altitude / aukščiu (MDA/H) ir, jei būtina, apatine debesų riba;

   c) tūpti, atliekant 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operaciją, išreikšti matomumu ir (arba) RVR nuotoliu ir apsisprendimo altitude / aukščiu (DA/H), atitinkančiais skrydžio tipą ir (arba) kategorijas.

▼B

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.

▼M8

8 a. Orlaivio sekimas – atskiro skrendančio orlaivio buvimo vietos keturmatėje erdvėje registravimo ir duomenų atnaujinimo standartizuotais intervalais antžeminis procesas.

▼M8

8 b. Orlaivių sekimo sistema – sistema, kuri pagal orlaivio sekimo duomenis nustato neįprastą veikimą skrydžio metu ir pateikia įspėjimą.

▼M20

8 c. Atsarginis aerodromas – tinkamas aerodromas, į kurį orlaivis gali skristi, jei neįmanoma arba nepatartina tęsti skrydžio į paskirties aerodromą arba jame tūpti; tokiame aerodrome teikiamos būtinos paslaugos ir yra būtini įrenginiai, jis atitinka orlaivio naudojimo reikalavimus ir turi veikti tada, kada numatyta juo naudotis; terminas „atsarginis aerodromas“ apima:

a) atsarginį kilimo aerodromą – atsarginį aerodromą, kuriame orlaivis prireikus galėtų tūpti netrukus po kilimo, jeigu neįmanoma pasinaudoti išskridimo aerodromu;

b) atsarginį maršruto (ERA) aerodromą – atsarginį aerodromą, kuriame orlaivis galėtų tūpti, jeigu skrisdamas turėtų nukrypti nuo nustatyto maršruto;

c) degalų ir (arba) energijos atsarginį maršruto (degalų ir (arba) energijos ERA) aerodromą – ERA aerodromą, reikiamą numatyti planavimo etapu, skaičiuojant degalų ir (arba) energijos kiekį;

d) atsarginį paskirties aerodromą – atsarginį aerodromą, kuriame orlaivis galėtų tūpti, jeigu būtų neįmanoma arba nepatartina tūpti numatytame paskirties aerodrome.

▼B

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.

▼M21

_____

▼M14

_____

▼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.

▼M21

_____

▼M15

17. A kategorijos sraigtasparnis kelių variklių sraigtasparnis su sertifikavimo specifikacijose nurodytomis konstrukcinio variklių ir sistemų atskyrimo savybėmis, galintis sugedus varikliui saugiai tęsti skrydį arba saugiai nutraukti kilimą pagal kilimo ir tūpimo duomenis, numatytus laikantis kritinio variklio gedimo sampratos, pagal kurią užtikrinamas pakankamas skirtasis paviršiaus plotas ir pakankamos naudojimo galimybės.

▼B

►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.

▼M21

18a. Apatinė debesų riba – aukštis nuo sausumos ar vandens iki žemiausio debesų sluoksnio, esančio žemiau kaip 6 000 m (20 000 pėdų) ir dengiančio daugiau negu pusę dangaus.

▼B

►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.

▼M21

20. skrydis ratu – artėjimo tūpti ratu vizualioji fazė;

20a. Artėjimas tūpti ratu – A tipo artėjimas tūpti pagal prietaisus, kai orlaivis parengiamas tūpti ant kilimo ir tūpimo tako arba priartėjimo tūpti ir tūpimo zonoje (FATO), kurie nėra tinkami artėjimui tūpti tiese.

▼M29

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

▼B

►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.

▼M16

22a. Kabinos pokalbių savirašis (CVR) – nuo smūgių apsaugotas skrydžio savirašis, kuriuo, naudojant mikrofonų ir kitų garso bei skaitmeninių įėjų derinį, registruojama pilotų kabinos garsinė aplinka ir skrydžio įgulos narių tarpusavio ryšiai ir ryšiai su išore.

▼B

►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.

▼M18

23a. Kompetencija – žmogaus galimybių mastas, kuriuo remiantis galima patikimai nuspėti sėkmingus gebėjimus vykdyti užduotis darbe, pasireiškiantis stebimais veiksmais, kuriuos atliekant sutelkiamos atitinkamos žinios, įgūdžiai ir nuostatos, reikalingi veiklai ar užduotims esant tam tikroms sąlygoms atlikti.

23b. Kompetencija grindžiamas mokymas – vertinimo ir mokymo programos, kurioms būdingas orientavimasis į gebėjimus vykdyti užduotis, tokių gebėjimų standartų akcentavimas ir vertinimas, taip pat mokymo rengimas pagal nustatytus tokių gebėjimų standartus.

▼M18

23c. Kompetencijų sistema – nustatytų kompetencijų, kurios tobulinamos, ugdomos ir vertinamos pagal vežėjo parengtą įrodymais grindžiamo mokymo programą, kurioje naudojami su skrydžiais susiję scenarijai ir kuri yra pakankamai plataus pobūdžio, kad pilotą būtų galima parengti tiek numatytoms, tiek nenumatytoms grėsmėms ir klaidoms, visuma.

▼B

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

▼M16

25. Nešvarus kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio didelė dalis (nepriklausomai nuo to, ar ją sudaro atskiros sritys) naudojamo ilgio ir pločio paviršiaus ploto yra padengta viena ar daugiau medžiagų, nurodytų kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės deskriptorių sąraše.

▼M29

26. Degalai/energija ypatingajam atvejui degalai/energija, skirti skrendant iki paskirties aerodromo arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo dėl nenumatytų veiksnių patiriamoms degalų/energijos sąnaudoms kompensuoti.

▼M21

27. Nenutrūkstamas žemėjimas artėjant tūpti (CDFA) – stabilaus artėjimo tūpti procedūras atitinkantis nenutrūkstamo žemėjimo metodas, taikomas skrendant priartėjimo tūpti baigme (FAS) pagal netiksliojo artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą (NPA), kai be išlyginimo skrendama nuo altitudės arba aukščio, ne žemesnio kaip priartėjimo tūpti kontrolinio taško altitudė arba aukštis:

a) vykdant artėjimo tūpti tiese operacijas – iki maždaug 15 m (50 pėdų) virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio esančio taško arba taško, kuriame pradedamas išlyginimo manevras; arba

b) vykdant artėjimo tūpti ratu operacijas – kol pasiekiamas MDA/H arba vizualiojo skrydžio manevro altitudė / aukštis.

▼B

►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.

►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.

▼M29

31. Kritinės skrydžio fazės:

a) kritinė sraigtasparnio skrydžio fazė – sraigtasparnio riedėjimas, kybojimas, kilimas, priartėjimas tūpti, tūpimo nutraukimas, tūpimas ir įgulos vado arba sraigtasparnio vado nustatytos skrydžio fazės;

b) kritinė vertikaliai kilti ir tūpti galinčio orlaivio (VCA) skrydžio fazė – ►C4 riedėjimas ant žemės ◄ su keleiviais prieš skrendant arba nutūpus, skridimas arti žemės, kybojimas, kilimas, priartėjimas tūpti, tūpimo nutraukimas (kilimas po nutraukto tūpimo), tūpimas ir įgulos vado nustatytos skrydžio fazės.

▼M20

31a. Dabartinė degalų ir (arba) energijos schema – patvirtinta degalų ir (arba) energijos schema, kurią šiuo metu taiko vežėjas.

▼M16

_____

▼B

►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.

▼M21

35 a. Apsisprendimo altitudė (DA) arba apsisprendimo aukštis (DH) – nurodyta trimatės (3D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos altitudė arba aukštis, kuriame privaloma pradėti tūpimo nutraukimo procedūrą, jei nebuvo nustatytas vizualus orientyras, būtinas siekiant tęsti artėjimą tūpti.

▼B

►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.

▼B

►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.

▼M29

39. DR atstumas horizontalusis atstumas, kurį sraigtasparnis arba VCA nuskrido nuo turimojo kilimo nuotolio pabaigos.

▼M4

40. Nuomos be įgulos sutartis – įmonių susitarimas, pagal kurį orlaivis naudojamas pagal nuomininko oro vežėjo pažymėjimą (AOC) arba, jei komerciniai skrydžiai vykdomi ne komerciniu oro transportu, nuomininkui tenka atsakomybė už orlaivio naudojimą.

▼B

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

▼M16

42. Sausas kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, ant kurio numatyto naudoti paviršiaus nematyti drėgmės ar nešvarumų.

▼M14

42a. EFB taikomoji programa – EFB prieglobos platformoje įdiegta taikomoji programinė įranga, kurios viena ar kelios konkrečios operacinės funkcijos padeda vykdyti skrydžius.

42b. EFB prieglobos platforma – aparatinė įranga, kurioje įdiegta duomenų apdorojimo ir bazinė programinė įranga, įskaitant operacinę sistemą ir įvedimo bei išvedimo programinę įrangą.

42c. EFB sistema – aparatinė įranga (įskaitant bateriją, jungiamuosius elementus, įvedimo ir išvedimo komponentus) ir programinė įranga (įskaitant duomenų bazes ir operacinę sistemą), reikalingos numatytai (-oms) EFB taikomajai (-osioms) programai (-oms) palaikyti.

▼M18

42d. Įrodymais grindžiamo mokymo modulis – treniruočių kvalifikuotu imituojamo skrydžio treniruokliu derinys, kuris yra 3 metus trunkančio kartotinio vertinimo ir mokymo dalis.

▼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.

▼M1

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.

▼M14

44a. Elektroninė laikmena (EFB) – elektroninė informacinė sistema, kurią sudaro skrydžio įgulai skirta įranga ir taikomosios programos ir kurioje saugomos, atnaujinamos, rodomos bei apdorojamos EFB funkcijos, padedančios vykdyti skrydžius ar pareigas.

▼B

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

▼M15

45a. Avarinis išėjimas – įrengta išėjimo iš orlaivio vieta, kurioje yra grindų lygio durys, evakuacinis langas ar kito tipo išėjimas, pvz., liukas pilotų kabinoje arba išėjimas uodegos aptake, užtikrinanti galimybę lengviausiai evakuotis per tinkamą laikotarpį iš keleivių salono ir pilotų kabinos.

▼M20

_____

▼M21

46. Skrydžio sustiprinto matomumo sistema (EFVS) – elektroninė priemonė, kuria, naudojant vaizdo jutiklius, skrydžio įgulai pateikiamas pagal jutiklius sudarytas ar pagerintas išorinės aplinkos topografijos tikralaikis vaizdas (vietos ar regiono gamtinės ar žmogaus sukurtos ypatybės, visų pirma taip, kad matytųsi jų padėtis ir aukštis viena kitos atžvilgiu). EFVS yra integruota į skrydžio orientavimo sistemą ir įdiegta kolimatoriniame monitoriuje arba lygiavertėje rodmenų sistemoje. Jei EFVS yra sertifikuota pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, o naudotojas turi reikiamą specialųjį patvirtinimą (kai reikalaujama), ji gali būti naudojama EFVS operacijoms ir jai esant galima leisti vykdyti operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis.

46a. EFVS operacija – operacija, kai, norint priartėti tūpti ar nutūpti, nustatyti reikiamus vizualius orientyrus ar riedėti nutūpus, dėl matomumo sąlygų vietoj natūraliosios regos reikia naudoti EFVS.

46b. EFVS 200 operacija – operacija lengvatinėmis operacijų sąlygomis, per kurią dėl matomumo sąlygų EFVS turi būti naudojama iki 200 pėdų virš FATO arba kilimo ir tūpimo tako slenksčio. Nuo to taško tupiant naudojamasi natūraliąja rega. RVR turi būti ne mažesnis negu 550 m.

▼M21

47. Sustiprinto matomumo sistema (EVS) – elektroninė priemonė, kuria, naudojant vaizdo jutiklius, skrydžio įgulai pateikiamas tikros išorinės aplinkos topografijos tikralaikis vaizdas (vietos ar regiono gamtinės ar žmogaus sukurtos ypatybės, visų pirma taip, kad matytųsi jų padėtis ir aukštis viena kitos atžvilgiu).

▼M18

47a. Registracija – vežėjo atliekamas administracinis veiksmas, kai pilotas dalyvauja vežėjo rengiamoje įrodymais grindžiamo mokymo programoje.

47b. Užsiregistravęs pilotas – pilotas, dalyvaujantis kartotinėje įrodymais grindžiamo mokymo programoje.

47c. Lygiaverčiai artėjimai tūpti – visi artėjimai tūpti, dėl kurių kvalifikuotai įgulai padidėja krūvis, neatsižvelgiant į tai, ar jie naudojami įrodymais grindžiamo mokymo moduliuose, ar ne.

47d. Lygiavertės triktys – visos triktys, dėl kurių kvalifikuotai įgulai gerokai padidėja krūvis, neatsižvelgiant į tai, ar jos įrodymais grindžiamo mokymo moduliuose naudojamos, ar ne.

47e. Vertinimo etapas – vienas iš įrodymais grindžiamo mokymo modulio etapų, kurio metu taikant vežėjo aplinką atspindintį oro linijų skrydžio scenarijų įvyksta vienas ar daugiau įvykių, kuriais siekiama įvertinti pagrindinius apibrėžtos kompetencijų sistemos elementus.

47f. Įrodymais grindžiamas mokymas – veiklos duomenimis grindžiamas vertinimas ir mokymas, per kurį pagal įvairias kompetencijas (kompetencijų sistemą) ugdomi ir vertinami bendri piloto gebėjimai, o ne vertinami su atskirais įvykiais ar manevrais susiję rezultatai.

▼M29

48. Priartėjimo tūpti ir kilimo zona (FATO) apibrėžta sraigtasparnių arba VCA skrydžių vykdymo zona, virš kurios baigiamas galutinis artėjimo kyboti ar tūpti manevro etapas ir nuo kurios pradedamas kilimo manevras. Vykdant 1 klasės skrydį sraigtasparniu ir didesnės saugos kategorijos ar lygiavertės kategorijos skrydį VCA, į apibrėžtą zoną įtraukiama turimoji nutrauktojo kilimo zona.

▼M15

48a. Skrydžio įgulos narys – licencijuotas įgulos narys, kuris yra įgaliotas tarnybinį skrydžio laiką vykdyti orlaivio naudojimui būtinas pareigas.

▼M21

48b. Priartėjimo tūpti baigmė (FAS) – artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros (IAP) dalis, kurioje atliekamas išlyginimas ir žemėjimas ruošiantis tūpti.

▼B

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

▼M15

49a. Skrydžių paslaugų darbuotojas, arba skrydžių dispečeris – vežėjo paskirtas tinkamai kvalifikuotas asmuo, kuris teikia pagalbą ir (arba) instruktažą įgulos vadui, kad šis galėtų saugiai vykdyti skrydį.

▼M16

49b. Skrydžio duomenų savirašis (FDR) – nuo smūgių apsaugotas skrydžio savirašis, iš įvairių duomenų šaltinių renkantis ir registruojantis parametrus, kurie parodo orlaivio būklę ir jo eksploatacines charakteristikas.

49c. Skrydžio savirašis – orlaivyje įtaisytas bet kokio tipo savirašis, skirtas su sauga susijusiems avarijos ir (arba) incidento tyrimams palengvinti.

▼M20

49d. Skrydžio sekimas – skrydžių valdymo darbuotojų atliekamas tikralaikis pranešimų apie išskridimą ir atvykimą registravimas, siekiant įsitikinti, kad skrydis vykdomas ir kad orlaivis atvyko į paskirties arba atsarginį aerodromą.

49e. Skrydžio stebėsena – be skrydžio sekimo reikalavimų, apima:

a) tinkamos kvalifikacijos skrydžių valdymo darbuotojų vykdomą skrydžio veiksmų stebėseną visais skrydžio etapais nuo išskridimo;

b) antžeminio skrydžių valdymo darbuotojų ir skrydžio įgulos vykdomą visos turimos ir aktualios saugos informacijos perdavimą ir

c) kritinę pagalbą skrydžio įgulai skrydžio metu kilus avarijai ar saugumo problemai arba skrydžio įgulos prašymu.

▼B

►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);

▼M29

50a. Skrydžio laikas:

a) lėktuvų – visas laikas nuo momento, kai lėktuvas pirmą kartą pajuda rengdamasis kilti, iki momento, kai lėktuvas galutinai sustoja pasibaigus skrydžiui;

b) sraigtasparnių – visas laikas nuo momento, kai pradeda suktis sraigtasparnio keliamųjų sraigtų mentės rengiantis kilti, iki momento, kai sraigtasparnis galutinai sustoja pasibaigus skrydžiui ir nustoja suktis keliamųjų sraigtų mentės;

c) VCA – visas laikas nuo momento, kai pakilimui paleidžiami kėlimo ir traukos varikliai, iki momento, kai orlaivis, baigęs skrydį, galutinai sustoja ir išjungiami kėlimo ir traukos varikliai.

▼M20

50b. Skrydžio stebėjimas – be visų nustatytų skrydžių stebėsenos elementų, tinkamos kvalifikacijos skrydžių valdymo darbuotojų vykdomas aktyvus skrydžio stebėjimas visais skrydžio etapais, siekiant įsitikinti, kad skrydis vykdomas nustatytu maršrutu be neplaninių nukrypimų, nukreipimų ar vėlavimų.

_____

▼B

►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.

▼M21

52a. Kilimas po nutraukto tūpimo – perėjimas nuo artėjimo tūpti operacijos prie stabilizuoto aukštėjimo. Jis apima manevrus, atliekamus ne žemiau kaip MDA/H arba DA/H arba žemiau DA/H (nutrauktieji tūpimai).

▼M29

53. antžeminis avarinės tarnybos personalas sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) darbe arba VCA naudojančių avarinių medicinos tarnybų (VEMS) darbe dalyvaujantis antžeminis avarinės tarnybos personalas (pvz., policininkai, ugniagesiai ir kt.), kurio užduotys susijusios su vykdomais skrydžiais.

▼B

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

▼M21

55. Kolimatorinio valdymo tūpimo sistema (HUDLS) – visa orlaivio sistema, kuri per piloto kolimatorinį monitorių padeda pilotui valdyti orlaivį arba stebėti autopilotą kylant (jei taikoma), artėjant tūpti ir tupiant (ir, jei taikoma, riedant nutūpus) arba kylant po nutraukto tūpimo. Ji apima visus jutiklius, kompiuterius, maitinimo įrangą, indikatorius ir vairus.

_____

▼M14

_____

▼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.

▼M27

61. HEMS skrydis – pagal HEMS patvirtinimą naudojamo sraigtasparnio skrydis, kuris vykdomas tais atvejais, kai būtina nedelsiant ir greitai kažką nuskraidinti, ir kurio paskirtis yra viena iš nurodytųjų:

a) padėti suteikti skubią medicinos pagalbą, pervežant:

i) medicinos darbuotojus ir (arba)

ii) medicinos atsargas (įrangą, kraują, organus, vaistus), ir (arba)

iii) sergančius ar sužeistus asmenis ir kitus tiesiogiai susijusius asmenis;

b) atlikti skrydį, kai asmens sveikatai gresia su aplinka susijęs tiesioginis arba numatomas pavojus ir kai tenkinama bet kuri iš šių sąlygų:

i) tas asmuo turi būti išgelbėtas arba jį reikia aprūpinti atsargomis;

▼M27

ii) asmenys, gyvūnai ar įranga turi būti nuvežti į HEMS skrydžių erdvės dalį ir iš jos.

61a) HEMS HEC operacija – oro ir antžeminės operacijos, kurių tikslas – per HEMS skrydį vykdant žmonių transportavimo sraigtasparnio išorėje operaciją (HEC, angl. *human external cargo*) pervežti vieną ar daugiau asmenų.

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

63) HEMS skrydžių erdvės dalis – HEMS HEC operacijai, tūpti ir kilti skirta erdvės dalis, kurią orlaivio vadas parenka per HEMS skrydį.

▼B

►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.

▼M9

69. Nepalanki aplinka –

a) zona, kurioje:

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

▼M29

ii) sraigtasparnio arba VCA keleivių negalima tinkamai apsaugoti nuo stichijos, arba

▼M9

iii) nėra numatomą poveikį atitinkančių paieškos ir gelbėjimo priemonių ir (arba) pajėgumo, arba

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

b) bet kuriuo atveju nepalankia aplinka laikomos šios zonos:

i) kai skrydžiai vykdomi virš vandens – atviros jūros zonos į šiaurę nuo 45° šiaurės platumos ir į pietus nuo 45° pietų platumos lygiagrečių, nebent valstybės, kurioje vykdomi skrydžiai, atsakingos institucijos sprendimu kuri nors jų dalis yra laikoma palankia aplinka, ir

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

▼M14

69a. žmogaus ir mašinos sąsaja – tam tikrų prietaisų komponentas, galintis užtikrinti žmogaus ir mašinos sąveiką. Šią sąsają sudaro aparatinė ir programinė įranga, leidžianti naudotojo įvestus duomenis interpretuoti ir apdoroti mašinoms arba sistemoms, kurios naudotojui pateikia reikiamus rezultatus.

▼M18

69b. Mokymas piloto krėsle – manevrų mokymo arba scenarijais grindžiamo mokymo etape naudojamas metodas, kurį taikydami instruktoriai gali:

(a) duoti paprastus nurodymus vienam pilotui arba

(b) kaip orlaivį valdančiajam arba stebinčiajam pilotui skirti piloto krėsle atlikti iš anksto parinktus pratimus, siekdami

1) parodyti, kaip taikyti metodus, ir (arba)

2) paskatinti kitą pilotą įsikišti arba reaguoti.

69c. Instruktorių vertinimo atitiktis – skirtingų įrodymais grindžiamo mokymo instruktorių duotų balų nuoseklumas ar stabilumas, vertinamas vienu ar keliais balais, rodančiu (-iais) instruktorių (vertintojų) vertinimų vienodumą arba sutapimą.

▼M21

69d. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimas tūpti ir tūpimas naudojantis navigacinių orientyrų prietaisais pagal artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą (IAP). Yra dvi artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijų rūšys:

a) dvimatė (2D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, vykdoma naudojant tik šoninius navigacinius orientyrus, ir

b) trimatė (3D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kuriai naudojami ir šoniniai, ir vertikalieji navigaciniai orientyrai.

69e. Artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra (IAP) – pagal skrydžio prietaisus, užtikrinant nustatytą apsaugą nuo kliūčių, atliekamų iš anksto numatytų manevrų seka nuo pradinio artėjimo tūpti kontrolinio taško arba, jeigu taikoma, nuo nustatyto atvykimo maršruto pradžios iki taško, nuo kurio tūpimas gali būti baigiamas, o jeigu tūpimas nebaigiamas, iki tos vietos, kurioje taikomi laukimo arba maršruto etapams nustatyti kliūčių perskridimo kriterijai. IAP klasifikuojamos taip:

a) netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) procedūra – IAP, taikoma A tipo 2D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;

b) artėjimo tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (APV) procedūra – nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) IAP, taikoma A tipo 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;

c) tiksliojo artėjimo tūpti procedūra (PA) – navigacijos sistemomis grindžiama IAP, taikoma A ir B tipų 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms.

▼M29

70. Apsisprendimo tūpti taškas (LDP):

a) sraigtasparnių – nustatant tūpimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima saugiai tęsti tūpimą arba pradėti nutrauktojo tūpimo operaciją, kai tame taške buvo pripažintas variklio gedimas;

b) VCA – nustatant tūpimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima saugiai tęsti tūpimą arba pradėti nutrauktojo tūpimo operaciją, kai tame taške buvo pripažintas veikimui kritiškai svarbus gedimas.

▼M16

70a. Tūpimo nuotolis atvykimo metu (LDTA) – tūpimo nuotolis, kurį, remiantis tūpimo charakteristikų duomenimis ir susijusiomis procedūromis, nustatytomis pagal tūpimo metu vyraujančias sąlygas, galima pasiekti įprastomis skrydžio sąlygomis.

▼M29

71. Turimasis tūpimo nuotolis:

a) lėktuvų (LDAA) – kilimo ir tūpimo tako ilgis, kurį aerodromo valstybė paskelbė turimu ir tinkamu tupiančiam lėktuvui riedėti žeme;

b) sraigtasparnių (LDAH) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) ilgis ir bet kokia papildoma zona, kurią aerodromo valstybė paskelbė turima ir tinkama sraigtasparniui užbaigti tūpimo manevrą iš nustatyto aukščio, ir

c) VCA (LDAV) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) ilgis ir bet kokia papildoma zona, paskelbta turima ir tinkama VCA užbaigti tūpimo manevrą iš nustatyto aukščio.

71a. Būtinasis tūpimo nuotolis (LDR)

a) sraigtasparnių (LDRH) – horizontalus atstumas, reikalingas nusileisti iš 15 m (50 pėdų) taško virš tūpimo paviršiaus ir visiškai sustoti, ir

b) VCA (LDRV) – horizontalus atstumas, reikalingas nusileisti iš 15 m (50 pėdų) virš tūpimo paviršiaus ir visiškai sustoti.

▼B

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

▼M18

72a. Oro linijų skrydžio scenarijus – vertinimas ir mokymas, apimantys realistišką, tikralaikį, visapusišką misijos scenarijų, atitinkančių maršrutinius skrydžius, imitavimą.

▼M21

72b. Maršrutinio skrydžio egzaminas – vežėjo rengiamas egzaminas, kurį laiko pilotas arba techninės įgulos narys, kad įrodytų gebąs atlikti įprastas maršrutines operacijas, aprašytas skrydžių vykdymo vadove.

▼M20

73. Vietinis sraigtasparnio skrydis (LHO) – sraigtasparnio, kurio didžiausioji sertifikuotoji kilimo masė (MCTOM) viršija 3 175 kg, o didžiausioji eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra ne daugiau kaip 9 krėslai, komercinis skrydis dieną tam tikrais maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus apibrėžtoje vietinėje geografinėje srityje, kuri nurodyta skrydžių vykdymo vadove.

▼M21

74. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis – artėjimo tūpti arba kilimo operacijos kilimo ir tūpimo take, kuriame kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis mažesnis nei 550 m arba apsisprendimo aukštis yra mažesnis nei 200 pėdų.

75. Kilimas prasto matomumo sąlygomis (LVTO) – kilimas, kai RVR yra mažesnis kaip 550 m.

_____

▼M15

76a. Su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis (MCF) – orlaivio, kuriam išduotas tinkamumo skraidyti pažymėjimas arba leidimas skraidyti, skrydis, kuris vykdomas siekiant nustatyti gedimus arba patikrinti vienos ar daugiau sistemų, dalių ar prietaisų veikimą po techninės priežiūros, jei sistemų, dalių ar prietaisų veikimo negalima nustatyti atliekant patikrinimus ant žemės, ir kuris vykdomas bet kuriomis iš šių aplinkybių:

a) kai reikalaujama orlaivio techninės priežiūros žurnale (AMM) arba remiantis bet kuriais kitais techninės priežiūros duomenimis, pateiktais projekto patvirtinimo turėtojo, atsakingo už orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti;

▼M15

b) po techninės priežiūros, kai reikalauja vežėjas arba pasiūlo organizacija, atsakinga už orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti;

c) kai reikalauja techninės priežiūros organizacija, siekdama patikrinti, ar sėkmingai pašalintas gedimas;

d) siekiant izoliuoti arba nustatyti gedimą.

▼M18

76b. Manevrų mokymo etapas – įrodymais grindžiamo mokymo modulio etapas, kurio metu įguloms, atsižvelgiant į orlaivių kartą, suteikiama galimybė praktikuotis ir gerinti savo gebėjimus vykdyti užduotis atliekant psichomotorinius, įgūdžiais pagrįstus pratimus, laikantis nurodytos skrydžio trajektorijos arba atliekant nurodytą užduotį taip, būtų pasiektas nurodytas rezultatas.

76c. Mišri įrodymais grindžiamo mokymo programa – vežėjo rengiama kartotinio mokymo ir egzaminavimo programa, nurodyta ORO.FC.230 dalyje, kurios dalis skirta įrodymais grindžiamo mokymo taikymui, tačiau kuri nepakeičia kvalifikacijos patikrinimo, nurodyto Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedo (FCL dalies) 9 priedėlyje.

▼B

►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.

▼M29

78. Keleivis medikas per HEMS skrydį sraigtasparniu arba per VEMS skrydį VCA skraidinamas medikas, pavyzdžiui, gydytojas, slaugytojas, paramedikas ar kitos srities medikas.

▼M14

78a. Nedidelė triktis – triktis, dėl kurios orlaivio sauga labai nesumažėja, o veiksmai, kurių dėl jos imamasi, neviršija skrydžio įgulos galimybių.

78b. Piktnaudžiavimas medžiagomis – skrydžio įgulos narių, keleivių salono įgulos narių ir kito saugai svarbaus personalo vienos arba daugiau psichoaktyviųjų medžiagų vartojimas taip, kad:

a) tai kelia tiesioginę grėsmę tų medžiagų vartotojui arba kelia pavojų kitų asmenų gyvybei, sveikatai ar gerovei ir (arba)

b) kyla arba paaštrinama profesinė, socialinė, psichinė arba fizinė problema arba sutrikimas.

▼M21

78c. Mažiausioji žemėjimo altitudė (MDA) arba mažiausias žemėjimo aukštis (MDH) – 2D artėjimo tūpti pagal prietaisus arba artėjimo tūpti ratu operacijos nurodyta altitudė arba nurodytas aukštis, žemiau kurio žemėjimo pradėti negalima, jei neturima reikiamo vizualiojo orientyro.

▼B

►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.

▼B

►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;

▼M29

b) sraigtasparnio keleivius arba VCA keleivius galima apsaugoti nuo stichijos ir

▼B

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.

▼M21

_____

▼B

►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).

▼M21

85a. Kliūčių perskridimo altitudė (OCA) arba kliūčių perskridimo aukštis (OCH) – žemiausia altitudė arba žemiausias aukštis virš atitinkamo kilimo ir tūpimo tako slenksčio aukščio arba aerodromo aukščio, kai taikoma, naudojamas nustatant atitiktį atitinkamiems kliūčių perskridimo kriterijams.

▼M9

86. Skrydis virš jūros – skrydis sraigtasparniu, kai didelė skrydžio dalis vykdoma virš atviros jūros zonų į jūroje esančias vietas arba iš jų.

86a. Jūroje esanti vieta – įranga, skirta naudoti sraigtasparniams, įrengta ant pastovaus arba plūduriuojančio statinio jūroje arba laive.

86b. Atviros jūros zona – vandens zona nuo kranto linijos į jūrą.

▼B

►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.

▼B

►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.

►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.

▼M21

91a. Lengvatinės operacijų sąlygos – lengvata vykdyti operacijas pažangiu orlaiviu, kuriam galima taikyti žemesnius aerodromo naudojimo minimumus, nei vežėjas yra paprastai nustatęs baziniam orlaiviui, remiantis esama išorės infrastruktūra besinaudojančių pažangių orlaivių sistemų eksploataciniais parametrais. Mažesni naudojimo minimumai gali apimti mažesnį apsisprendimo aukštį / altitudę arba mažiausią žemėjimo aukštį / altitudę, sumažintus matomumo reikalavimus arba mažesnį antžeminės įrangos kiekį arba šių elementų derinį.

92. Vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas – vežėjo rengiamas egzaminas, kurį laiko pilotas arba techninės įgulos narys, kad įrodytų gebąs atlikti įprastas, neįprastas ir avarines procedūras.

▼B

►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.

▼M15

95a. darbuotojų gabenimo įtaisų sistema (PCDS) – iš vieno ar daugiau įtaisų sudaryta sistema, kabinama ant keliamojo arba krovinio kablio arba tvirtinama prie sukasparnio konstrukcijos vykdant žmogaus išorėje skrydžius (HEC) arba sraigtasparnių keliamuosius skrydžius (HHO). Įtaisų konstrukcija ir savybės yra pritaikytos žmonėms gabenti sraigtasparnio išorėje, pvz., saugos diržas su greituoju atkabikliu arba be jo, pakabinimo diržas su karabinu, standus krepšys arba narvas.

▼M15

95b. paprasta darbuotojų gabenimo įtaisų sistema (paprasta PCDS) – PCDS, atitinkanti šias sąlygas:

a) atitinka darnųjį standartą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/425 ([1]) arba Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/42/EB ([2]);

b) skirta apsaugoti ne daugiau kaip vienam asmeniui (pvz., keltuvo arba krovinio kablio operatoriui, užduoties specialistui ar fotografui) kabinoje arba ne daugiau kaip dviem asmenims už kabinos ribų;

c) yra ne standžioji konstrukcija, kaip antai narvas, platforma ar krepšys.

▼M29

96. Įgulos vadas vadovauti paskirtas pilotas, atsakingas už skrydžio saugą. Komercinių skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais įgulos vadas vadinamas orlaivio vadu.

▼M14

96a. Nešiojamoji EFB – pilotų kabinoje naudojama nešiojamoji EFB prieglobos platforma, neįtraukta į sertifikuoto orlaivio konfigūraciją.

96b. Nešiojamasis elektroninis prietaisas – elektroninis prietaisas (paprastai skirtas vartotojams), kurį orlaivio įgulos nariai ar keleiviai įsineša į orlaivį arba kuris įnešamas kaip krovinio dalis ir kuris nėra įtrauktas į sertifikuoto orlaivio konfigūraciją. Tai yra bet koks įrenginys, galintis vartoti elektros energiją. Tokie prietaisai elektros energija gali būti maitinami iš vidinių šaltinių, pvz., baterijų (įkraunamų arba neįkraunamų), arba gali būti prijungti prie tam tikrų orlaivio elektros energijos šaltinių.

▼B

►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.

▼M18

98a. Kvalifikuotas – įrodęs turintis reikiamų įgūdžių, žinių ir nuostatų, reikalingų bet kurioms nustatytoms užduotims laikantis nustatyto standarto atlikti.

▼M20

98b. Psichoaktyviosios medžiagos – alkoholis, opioidai, kanabinoidai, raminamieji (migdomieji) vaistai, hipnotikai, kokainas, kitos smegenų stimuliavimo ir haliucinogeninės medžiagos, lakieji skysčiai, išskyrus kofeiną ir tabaką.

▼B

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

([1]) 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/425 dėl asmeninių apsaugos priemonių, kuriuo panaikinama Tarybos direktyva 89/686/EEB (OL L 81, 2016 3 31, p. 51).

([2]) 2006 m. gegužės 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/42/EB dėl mašinų, iš dalies keičianti Direktyvą 95/16/EB (OL L 157, 2006 6 9, p. 24).

▼B

►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.

▼M29

102. Turimasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODA):

a) sraigtasparnių (RTODAH) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu sraigtasparniams, vykdantiems 1 klasės operaciją, užbaigti nutrauktąjį kilimą, arba

b) VCA (RTODAV) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu VCA užbaigti nutrauktąjį kilimą, atsižvelgiant į vykdomos operacijos kategoriją.

103. Būtinasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODR)

a) sraigtasparnių (RTODRH) – būtinas horizontalusis atstumas nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame sraigtasparnis visiškai sustoja po variklio gedimo nutraukus kilimą kilimo apsisprendimo taške;

b) VCA (RTODRV) – būtinas horizontalusis atstumas nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame VCA visiškai sustoja kilimą nutraukus apsisprendimo taške po veikimui kritiškai svarbaus gedimo pripažinimo.

▼M9

103a. Būtinųjų navigacijos charakteristikų (RNP) specifikacija – PBN skrydžių navigacijos specifikacija, į kurią įtrauktas orlaivyje įrengtos navigacijos sistemos veiksmingumo stebėsenos ir įspėjimo reikalavimas.

▼M15

103b. Skrydžių taisyklės – taisyklės, nustatytos Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012 ([1]).

▼M16

103c. Kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaita (RCR) – išsami standartizuota kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės, nurodomos kilimo ir tūpimo tako būklės kodu, ir jos poveikio lėktuvų tūpimo ir kilimo charakteristikoms ataskaita.

▼B

►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.

▼M29

104a. Saugus tūpimas kalbant apie degalų ir (arba) energijos politiką arba degalų ir (arba) energijos schemas, tūpimas tinkamame aerodrome ar skrydžių aikštelėje arba tinkamame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome ar alternatyvioje tūpimo vietoje likus ne mažiau kaip galutinėms degalų ir (arba) energijos atsargoms, laikantis taikomų veiklos procedūrų ir aerodromo naudojimo mažiausiųjų dydžių.

([1]) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).

▼B

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

▼M12

105a. saugai svarbus personalas – asmenys, galintys kelti grėsmę aviacijos saugai, jeigu jie netinkamai atlieka savo pareigas ir funkcijas, įskaitant skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos narius, orlaivio techninės priežiūros personalą ir skrydžių vadovus.

▼M18

105b. Scenarijais grindžiamo mokymo etapas – įrodymais grindžiamo mokymo modulio etapas, kuriame daugiausia dėmesio skiriama kompetencijų tobulinimui, o pilotas mokomas mažinti didžiausią nustatytą tam tikros kartos orlaiviams kylančią riziką. Jis turėtų apimti konkrečių su vežėju susijusių grėsmių ir klaidų valdymą tikruoju laiku oro linijų skrydžio aplinkoje.

▼B

►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.

▼M16

107a. Specialiai paruoštas žieminis kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, kurio sausas užšalęs suplūkto sniego ar ledo dengiamas paviršius pabarstytas smėliu ar žvyru arba mechaniškai apdorotas trinčiai padidinti.

▼B

►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.

▼M5

109a. Sterilusis skrydžio įgulos darbo tarpsnis bet kuris laikotarpis, kuriuo skrydžio įgulos nariai netrikdomi ir neblaškomi, išskyrus kritiniais su saugiu orlaivio naudojimu arba jame esančiųjų sauga susijusiais klausimais.

▼B

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

▼M29

111. Kilimo apsisprendimo taškas (TDP)

a) sraigtasparnių – nustatant kilimo charakteristikas naudojamas taškas, nuo kurio galima nutraukti kilimą arba saugiai jį tęsti, kai tame taške buvo pripažintas variklio gedimas;

▼M29

b) VCA – pirmasis taškas, nustatomas pagal greitį ir aukštį, nuo kurio atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui galima tęsti kilimą, atitinkantį sertifikuotas minimalias eksploatacines charakteristikas (CMP), ir paskutinis kilimo trajektorijos taškas, nuo kurio užtikrinamas kilimo nutraukimas.

▼B

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

▼M29

113. Turimasis kilimo nuotolis (TODA)

a) sraigtasparnių (TODAH) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis ir, jei numatyta, sraigtasparniui skirtos laisvosios juostos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu sraigtasparniui užbaigti kilimą;

b) VCA (TODAV) – priartėjimo tūpti ir kilimo zonos ilgis ir, jei numatyta, VCA skirtos laisvosios juostos ilgis, paskelbtas turimu ir tinkamu VCA užbaigti kilimą.

114. Būtinasis kilimo nuotolis (TODR)

a) sraigtasparnių (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;

b) VCA (TODRV) – horizontalusis atstumas, kurio VCA reikia nuo kilimo pradžios iki taško, kuriame pasiekiamas saugus kliūčių perskridimo aukštis ir teigiamas kilimo laipsnis po to, kai kilimo apsisprendimo taške (TDP) buvo pripažintas veikimui kritiškai svarbus gedimas.

115. Kilimo trajektorija

a) 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;

b) VCA atveju – vertikalioji ir horizontalioji trajektorija, kuri, esant veikimui kritiškai svarbiam gedimui, yra nuo nustatyto kilimo taško iki taško, kuriame VCA yra tokiame aukštyje virš kilimo aukščio, kuris yra suderinamas su maršruto profiliu ir yra ne didesnis kaip 305 m (1 000 pėdų).

116. Kilimo masė visos gabenamos įrangos ir žmonių masė sraigtasparniui arba VCA pradedant kilti ir lėktuvui pradedant riedėti kilimo taku.

▼B

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

▼M4

117 a. Užduočių specialistas – vežėjo ar trečiosios šalies paskirtas arba kaip įmonė veikiantis asmuo, kuris vykdo tiesiogiai su specialiąja užduotimi susijusias užduotis ant žemės arba vykdo specialiąsias užduotis orlaivyje ar iš jo.

▼M29

118. Techninės įgulos narys komercinių HEMS, VEMS, 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, VEMS, HHO skrydžius arba skrydžius su NVIS, per kuriuos gali reikėti naudoti specializuotą orlaivyje esančią įrangą.

▼B

►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.

▼M11

120. Vežamoji krova – bendra keleivių, bagažo, krovinių, vežamos specializuotos įrangos ir bet kokio balasto masė.

▼M14

120a. A tipo EFB taikomoji programa – EFB taikomoji programa, kurios sutrikimas arba netinkamas naudojimas nedaro poveikio saugai.

120b. B tipo EFB taikomoji programa – EFB taikomoji programa:

a) kurios sutrikimas arba netinkamas naudojimas laikomas nedidele arba dar mažesne triktimi ir

b) kuri nepakeičia ir nedubliuoja jokios sistemos ar funkcijos, būtinos laikantis tinkamumo skraidyti reikalavimų, oro erdvės reikalavimų arba skrydžių vykdymo taisyklių.

▼M21

120c. Įgūdžių mokymas – galutiniams profesionalumo tikslams pasiekti skirtas mokymas, kuriuo pakankamai užtikrinama, kad išmokytas asmuo visada galės saugiai ir efektyviai atlikti konkrečias užduotis.

120d. A tipo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai MDH arba DH yra ne mažesnis kaip 250 pėdų.

120e. B tipo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų. B tipo artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos skirstomos į šias kategorijas:

a) I kategorija (CAT I): DH yra ne mažesnis kaip 200 pėdų, o matomumas yra ne mažesnis kaip 800 m arba RVR yra ne mažesnis kaip 550 m;

b) II kategorija (CAT II): DH yra mažesnis nei 200 pėdų, bet ne mažesnis kaip 100 pėdų, o RVR yra ne mažesnis kaip 300 m;

c) III kategorija (CAT III): DH yra mažesnis nei 100 pėdų arba DH nėra, o RVR yra mažesnis nei 300 m arba RVR apribojimo nėra.

▼B

►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.

▼B

►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.

▼M21

124a. Matomumas (VIS) – aviacijos tikslams naudojama matomumo reikšmė, kuri yra didesnioji iš šių verčių:

a) didžiausias nuotolis, kuriuo galima matyti ir atpažinti tinkamų matmenų juodos spalvos objektą arti žemės paviršiaus apšviestame fone; ir

b) didžiausias nuotolis, kuriuo galima matyti ir atpažinti 1 000 kandelų šviesos žiburius neapšviestame fone.

125. Vizualiojo artėjimo tūpti operacija – IFR skrydį vykdančio orlaivio artėjimo tūpti operacija neužbaigus IAP dalies ar visų jos dalių, atliekama atsižvelgiant į vizualiuosius vietovės orientyrus.

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

▼M4

127. Nuomos su įgula sutartis – susitarimas, kurį:

— jei vykdomi komerciniai skrydžiai, sudaro oro vežėjai ir pagal kurį orlaivis naudojamas pagal nuomotojo AOC, arba

— jei komerciniai skrydžiai vykdomi ne komerciniu oro transportu, sudaro oro vežėjai ir pagal kurį orlaivio naudojimo atsakomybė tenka nuomininkui.

▼M16

128. Šlapias kilimo ir tūpimo takas – kilimo ir tūpimo takas, ant kurio numatyto naudoti paviršiaus matyti drėgmės arba vandens, kurio gylis ne didesnis kaip 3 mm.

▼M27

129. sudėtingas varikliu varomas orlaivis – tai:

a) lėktuvas:

— kurio didžiausioji sertifikuotoji kilimo masė viršija 5 700 kg arba

— kurio didžiausioji sertifikuotoji keleivių krėslų konfigūracija viršija devyniolika vietų, arba

— kuris sertifikuotas būti valdomas mažiausiai dviejų pilotų įgulos, arba

— kuris turi turboreaktyvinį variklį (-ius) arba daugiau nei vieną turbosraigtinį variklį, arba

▼M27

b) sertifikuotas sraigtasparnis:

i) kurio didžiausioji kilimo masė viršija 3 175 kg arba

ii) kurio didžiausioji keleivių krėslų konfigūracija viršija devynias vietas, arba

iii) kuris turi būti valdomas mažiausiai dviejų pilotų įgulos, arba

c) orlaivis su keičiamos padėties sraigtu.

▼M29

130. Antžeminis judėjimas orlaivio judėjimas aerodromo arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo judėjimo zonoje naudojant išorinę įrangą ar priedus, kurie nėra varomi orlaivio.

131. Antžeminis personalas personalas, išskyrus skrydžio įgulos narius arba techninės įgulos narius, paskirtas vykdyti užduotis, susijusias su VCA antžeminiu judėjimu arba bet kokia kita orlaiviui teikiama antžemine pagalba, ir kuris yra baigęs atitinkamų veiklos ir saugos procedūrų mokymus.

132. Didesnės saugos kategorija VCA sertifikavimo ir eksploatavimo kategorija, pagal kurią orlaivis atitinka saugaus skrydžio ir tūpimo tęsimo atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui reikalavimus.

133. Sertifikuotos minimalios eksploatacinės charakteristikos (CMP) VCA atveju eksploatacinių charakteristikų duomenų rinkinys, gautas įvertinus pavienių gedimų ir gedimų derinių, kurie nėra labai mažai tikėtini, poveikį vardiniams eksploataciniams parametrams.

134. Saugaus skrydžio ir tūpimo tęsimas didesnės saugos kategorijos VCA atveju tai reiškia, kad orlaivis gali tęsti valdomąjį skrydį ir tūpimą vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, galimai taikant avarines procedūras, ir tam nereikia ypatingų pilotavimo įgūdžių ar jėgos.

135. Veikimui kritiškai svarbus gedimas su VCA susijęs gedimas arba gedimų derinys, dėl kurio maksimaliai pablogėja tam tikros skrydžio fazės ir eksploatacinės charakteristikos rodikliai. Kritinių eksploatacinių charakteristikų gedimų rinkinys naudojamas sertifikuotoms minimalioms eksploatacinėms charakteristikoms (CMP) nustatyti.

136. Ribotos trukmės skrydis virš vandens VCA atliekama IAM skrydis, vykdomas ribotą skrydžio virš vandens laiką.

137. VEMS techninės įgulos narys techninės įgulos narys, paskirtas VEMS skrydžiui, kad padėtų pilotui skrydžio metu ir pasirūpintų bet kuriuo asmeniu, kuriam reikia medicininės pagalbos.

138. VEMS skrydžių bazė vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas, kuriame yra VEMS skrydžiams parengtas VCA, tokiems skrydžiams pasirengusi VCA skrydžių įgula ir VEMS įgulos nariai.

139. VEMS skrydžių aikštelė įgulos vado pasirinkta VEMS skrydžių, tūpimų ir kilimų vykdymo vieta.

▼**M29**

140. Vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas žemės, vandens ar statinio plotas, naudojamas arba skirtas naudoti VCA nusileidimui ir pakilimui bei VCA judėjimui.

141. Tinkamas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas, kuriame, atsižvelgiant į orlaivio matmenis, masę, artėjimo tūpti ir išskridimo trajektoriją, gali būti naudojamas VCA, kuriame teikiamos numatomam naudojimui būtinos paslaugos ir įranga ir kuris yra prieinamas numatomu naudojimo metu;

142. VTOL saugus kilimo greitis (V_{TOSS}) mažiausias greitis, kuriuo pasiekiamas kilimas TDP pripažinus veikimui kritiškai svarbų gedimą, kai vykdomas didesnės saugos kategorijos VCA skrydis.

143. Pilotuojamas VCA VCA, kurį pilotuoja bent vienas orlaivyje esantis pilotas.

▼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

▼M15

a) Agentūra parengia priimtinas atitikties užtikrinimo priemones (AMC), kuriomis remiantis gali būti įrodoma atitiktis Reglamentui (ES) 2018/1139 ir jo deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams.

b) Atitiktis Reglamentui (ES) 2018/1139 ir jo deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams gali būti užtikrinama alternatyviomis atitikties užtikrinimo priemonėmis.

c) Kompetentinga institucija sukuria sistemą, pagal kurią galėtų nuolat vertinti, ar jos pačios, jos prižiūrimų organizacijų ir asmenų taikomos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės atitinka Reglamentą (ES) 2018/1139 ir jo deleguotuosius bei įgyvendinimo aktus. Į tą sistemą įtraukiama tvarka, kuria reglamentuojamas patvirtintų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių apribojimas, atšaukimas ar pakeitimai, jei kompetentinga institucija įrodo, kad tos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės neatitinka Reglamento (ES) 2018/1139 ir juo remiantis priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų.

▼M14

d) Kompetentinga institucija visas organizacijos pasiūlytas alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones vertina pagal:

1. šio reglamento III priedo (ORO dalies) ORO.GEN.120 dalies b punktą;

2. jei tai oro balionams taikomos priemonės – pagal Komisijos reglamento (ES) 2018/395 ([1]) II priedo (BOP dalies) BOP.ADD.010 dalį arba.

3. jei tai sklandytuvams taikomos priemonės – pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/1976 ([2]) II priedo (SAO dalies) SAO.DEC.100 dalies c punktą,

analizuodama pateiktus dokumentus ir, jei manoma, kad reikia, atlikdama organizacijos patikrinimą.

([1]) 2018 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) 2018/395, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomos išsamios skrydžių oro balionais vykdymo taisyklės (OL L 71, 2018 3 14, p. 10).

([2]) 2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1976, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomos išsamios skrydžių sklandytuvais vykdymo taisyklės (OL L 326, 2018 12 20, p. 64);

▼M14

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, specialiųjų skrydžių leidimą arba išduotą pažymėjimą ir

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

▼M15

_____

▼B

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.

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

▼M15

a) Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 376/2014 ([1]) taikymui, kompetentinga institucija įdiegia sistemą, kurią taikydama galėtų tinkamai rinkti, analizuoti ir skleisti su sauga susijusią informaciją.

▼B

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.

([1]) 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 (OL L 122, 2014 4 24, p. 18).

▼B

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;

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 ►**M4** arba leidimą gavusių ◄ ►**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 ►**M4** , specialiųjų skrydžių leidimo išdavimu ◄ 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.

▼B

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 ►M4 , leidimo išdavimo ◄ arba nuolatinės priežiūros užduotis.

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;

▼M4

4a. didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimo išdavimo procesą ir nuolatinę leidimo turėtojo 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;

▼M4

7. valstybės narės teritorijoje veiklą vykdančių, bet kitos valstybės narės kompetentingos institucijos arba agentūros prižiūrimų, sertifikuotų ar įgaliotų 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 ►M4 , leidimo išdavimą ◄ 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.

▼M4

b) Kompetentinga institucija tvarko visų savo išduotų organizacijų pažymėjimų ir specialiųjų skrydžių leidimų, taip pat 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:

▼M4

1) atitiktį organizacijoms ar atitinkamo tipo skrydžiams taikytiniems reikalavimams prieš išduodama, atitinkamai, pažymėjimą, leidimą ar suteikdama patvirtinimą;

▼M15

2) nuolatinę jos sertifikuotų organizacijų, organizacijų, kurių deklaraciją ji gavo, ir specialiųjų skrydžių, kurių leidimą ji išdavė, atitiktį taikytiniems reikalavimams;

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) 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.

▼B

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.

▼M4

d) Kompetentingai institucijai savo veiklą deklaruojančių organizacijų priežiūros programa grindžiama konkrečiu organizacijos pobūdžiu, jos veiklos sudėtingumu, ankstesnės priežiūros veiklos duomenimis ir su vykdomos veiklos rūšimi susijusios rizikos vertinimu. Ji apima auditus ir patikrinimus, įskaitant atitinkamus patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama.

d1) Organizacijų, turinčių specialiųjų skrydžių leidimą, priežiūros programa nustatoma pagal d punktą ir joje atsižvelgiama į ankstesnį bei dabartinį leidimo išdavimo procesą ir leidimo galiojimo laikotarpį.

▼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) 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.

▼B

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

▼M14

a) Gavusi deklaraciją iš organizacijos, kuri vykdo arba ketina vykdyti veiklą, kuriai būtina deklaracija, kompetentinga institucija patikrina, ar deklaracijoje yra visa informacija, kurios reikalaujama:

1. pagal šio reglamento III priedo (ORO dalies) ORO.DEC.100 dalį;

2. oro balionų naudotojų atveju – pagal Reglamento (ES) 2018/395 II priedo (BOP dalies) BOP.ADD.100 dalį arba

3. sklandytuvų naudotojų atveju – pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/1976 II priedo (SAO dalies) SAO.DEC.100 dalį.

Patikrinusi reikalaujamą informaciją, kompetentinga institucija organizacijai patvirtina, kad deklaraciją gavo.

▼M1

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.

▼M4

b) Nustačiusi bet kokią reikšmingą neatitiktį taikomiems Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimams, organizacijos tvarkai ir vadovams arba patvirtinimo, pažymėjimo, specialiųjų skrydžių leidimo sąlygoms 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:

▼M11

1. kompetentinga institucija, pateikusi du raštiškus prašymus, negavo prieigos prie organizacijos infrastruktūros įprastomis darbo valandomis, nors prieigą suteikti privaloma pagal šio reglamento III priedo (ORO dalies) ORO.GEN.140 dalį, o oro balionų naudotojai prieigą suteikti privalo pagal Reglamento (ES) 2018/395 II priedo (BOP dalies) BOP.ADD.015 ir BOP.ADD.035 dalis;

▼B

2. organizacijos pažymėjimas ►M4 specialiųjų skrydžių leidimas ◄ gautas arba jo galiojimas išlaikytas pateikus suklastotus įrodomuosius dokumentus;

3. įrodoma neteisėta veikla arba nesąžiningas organizacijos pažymėjimo ►M4 specialiųjų skrydžių leidimo ◄ naudojimas ir

4. nėra atsakingo vadovo.

▼M4

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

▼B

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 ►M4 , specialiųjų skrydžių leidimui ◄ 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.

▼B

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.

▼M15

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

▼B

e) Nustačiusi bet kokią kitos valstybės narės kompetentingos institucijos arba agentūros sertifikuotos ►M4 arba jų leidimą gavusios ◄ ►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.

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 ►M4 Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ◄ ([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.

▼M4

ARO.GEN.360 Pažeidimai ir vykdymo užtikrinimo priemonės. Visi vežėjai

Jei vykdant priežiūrą arba kitais būdais randama įrodymų, kad vežėjas, kuriam taikomi Reglamente (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėse nustatyti reikalavimai, neatitinka taikomų reikalavimų, tą neatitiktį nustačiusi kompetentinga institucija imasi visų vykdymo užtikrinimo priemonių, būtinų siekiant užkirsti kelią tolesnėms neatitiktims.

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

▼B

OPS SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMAS

▼M29

I SKIRSNIS.

Komercinio oro transporto (CAT) vežėjų ir naujoviško oro transporto (IAM) vežėjų sertifikavimas

▼B

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.

▼M4

c) Kompetentinga institucija gali nustatyti konkrečius veiklos apribojimus. Šie apribojimai patvirtinami skrydžių specifikacijų dokumentuose.

▼B

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.

▼M11

ARO.OPS.110. Lėktuvų ir sraigtasparnių nuomos sutartys

▼B

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;

▼M15

3. ORO.AOC.110 dalies e punkto reikalavimų, jei orlaivis bet kuriam vežėjui išnuomojamas pagal nuomos be įgulos sutartį, išskyrus III priedo ORO.GEN.310 dalyje nurodytus atvejus;

▼B

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.

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

1. apribojamas arba panaikinamas nuomotojo arba nuomininko AOC;

▼M15

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

([1]) 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantis Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (OL L 344, 2005 12 27, p. 15).

▼M15

3. laikinai sustabdomas leidimo, išduoto pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 452/2014 ([1]), galiojimas, leidimas atšaukiamas arba jo atsisakoma.

▼M7

c) Orlaivio be įgulos išsinuomojimo sutarties patvirtinimas apribojamas arba panaikinamas, jei:

1. apribojamas arba panaikinamas orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimas;

2. orlaivis įtrauktas į vežėjų, kuriems taikomi veiklos apribojimai, sąrašą arba jis yra registruotas valstybėje, kurios visiems jos prižiūrimiems vežėjams pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 taikomas draudimas vykdyti veiklą.

▼B

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

▼M15

1. veiksmai būtų tinkamai derinami su kompetentinga institucija, pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 ([2]) atsakinga už nuolatinę orlaivio priežiūrą arba už orlaivio naudojimą, jei tai nėra ta pati institucija;

2. orlaivis būtų laiku išbrauktas iš vežėjo AOC, išskyrus III priedo O-RO.GEN.310 dalyje nurodytus atvejus.

▼M7

e) Paprašyta iš anksto patvirtinti orlaivio be įgulos išsinuomojimo sutartį pagal ORO.AOC.110 dalies d punktą kompetentinga institucija užtikrina tinkamą veiksmų koordinavimą su orlaivio registracijos valstybe, kad galėtų atlikti orlaivio priežiūros pareigas.

▼M4

Ia SKIRSNIS.

Didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimas

ARO.OPS.150. Didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimas

a) Gavusi prašymą išduoti didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimą, vežėjo kompetentinga institucija peržiūri vežėjo rizikos vertinimo dokumentus ir standartines veiklos procedūras (SOP), susijusius su vienu ar daugiau planuojamų skrydžių ir parengtus pagal atitinkamus VIII priedo (SPO dalies) reikalavimus.

▼M15

b) Jei rizikos vertinimas ir SOP tenkina vežėjo kompetentingą instituciją, ji išduoda leidimą, kaip nustatyta IV priedėlyje. Leidimas gali būti išduotas ribotam arba neribotam laikotarpiui. Leidime nurodomos sąlygos, kuriomis vežėjui leidžiama vykdyti vieną ar daugiau didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių.

([1]) 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 133, 2014 5 6, p. 12).

([2]) 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).

▼M4

c) Gavusi prašymą keisti leidimą, vežėjo kompetentinga institucija laikosi a ir b punktų. Ji nustato sąlygas, kuriomis vežėjas gali vykdyti skrydžius, kol vyksta pakeitimas, nebent kompetentinga institucija nustato, kad reikia sustabdyti leidimo galiojimą.

d) Gavusi prašymą atnaujinti leidimą, vežėjo kompetentinga institucija laikosi a ir b punktų. Ji gali atsižvelgti į ankstesnį leidimo išdavimo procesą ir priežiūros veiklą.

e) Jei vežėjas pakeitimus atlieka nepateikęs pakeisto rizikos vertinimo ir SOP, jo kompetentinga institucija, netrukdydama taikyti papildomų vykdymo užtikrinimo priemonių, sustabdo leidimo galiojimą, jį apriboja arba panaikina.

f) Gavusi prašymą išduoti tarpvalstybinių didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimą, vežėjo kompetentinga institucija, derindama veiklą su tos vietos, kurioje ketinama vykdyti skrydį, kompetentinga institucija, peržiūri vežėjo rizikos vertinimo dokumentus ir standartines veiklos procedūras (SOP). Jei rizikos vertinimas ir SOP tenkina abi kompetentingas institucijas, vežėjo kompetentinga institucija išduoda leidimą.

ARO.OPS.155 Nuomos sutartys

a) Kai SPO vežėjas įrodo, kad jis laikosi ORO.SPO.100 dalies reikalavimų, kompetentinga institucija patvirtina nuomos sutartį, kuri taikoma ir trečiojoje šalyje registruotam orlaiviui arba trečiosios šalies vežėjui.

b) Orlaivio be įgulos išsinuomojimo sutarties patvirtinimas sustabdomas arba panaikinamas, jei panaikinamas orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimas arba sustabdomas jo galiojimas.

▼B

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:

▼M29

1. II priedėlyje nustatytose skrydžių specifikacijose, taikomose komerciniams skrydžiams lėktuvais ir sraigtasparniais ir naujoviško oro transporto (IAM) skrydžiams VCA, arba

▼M15

2) specialiųjų patvirtinimų sąraše, kaip nustatyta III priedėlyje nekomerciniams ir specialiesiems 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.

▼B

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.

▼M4

ARO.OPS.210 Atstumo arba vietinės zonos nustatymas

Kompetentinga institucija gali nustatyti skrydžių atstumą arba vietinę zoną, kurioje skrydžiai gali būti vykdomi.

▼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.

▼M27

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

a) Gavusi prašymą suteikti sraigtasparnio skrydžių į viešojo intereso vietą arba iš jos patvirtinimą arba jį pakeisti, kompetentinga institucija įvertina prašymą pagal IV priedo CAT.POL.H.225 dalį ir prireikus atlieka papildomą vežėjo vertinimą.

b) IV priedo CAT.POL.H.225 dalyje nurodytame leidime pateikiamas vežėjo nurodytų viešojo intereso vietų ir sraigtasparnio tipų, kuriems taikomas leidimas, sąrašas.

c) Leidimas taikomas tik viešojo intereso vietoms, kurios pradėtos naudoti iki 2002 m. liepos 1 d., arba viešojo intereso vietoms, kurios pradėtos naudoti iki 2014 m. spalio 28 d. ir dėl kurių Komisijai ir agentūrai pranešta apie IV priedo CAT.POL.H.225 dalies 6 straipsnio 6 dalimi grindžiamą nukrypimą.

d) Jei pranešama apie pasikeitusį kliūčių išsidėstymą viešojo intereso vietoje arba jei toks pasikeitęs išsidėstymas nustatomas, kompetentinga institucija įvertina, ar jos suteikti leidimai, susiję su sraigtasparnių skrydžiais į tą vietą arba iš jos, tebegalioja. Jei kliūčių išsidėstymo nuolatiniai pokyčiai daro didelį neigiamą poveikį saugai, taikomos šios nuostatos:

1) kompetentinga institucija apriboja atitinkamais leidimais, išduotais pagal IV priedo CAT.POL.H.225 dalį, suteikiamas teises, neįtraukdama sraigtasparnių skrydžių į tą vietą ir iš jos bei išbraukdama atitinkamą vietą iš sąrašo, pateikiamo kartu su leidimu pagal b punktą;

2) vieta nebeatitinka leidimo suteikimo viešojo intereso vietai reikalavimų pagal IV priedo CAT.POL.H.225 dalį;

3) jei naujos kliūtys pašalinamos, vežėjai gali (pakartotinai) teikti prašymą išduoti su konkrečia vieta susijusį leidimą vykdyti skrydžius sraigtasparniu pagal IV priedo CAT.POL.H.225 dalį.

e) Pasikeitus kliūčių išsidėstymui, kompetentinga institucija pagal IV priedo CAT.POL.H.225 dalį neišduoda leidimo, susijusio su viešojo intereso vieta, kuri anksčiau buvo naudojama 1 klasės operacijoms.

▼M29

ARO.OPS.224. Degalų ir (arba) energijos schemų patvirtinimas IAM skrydžiams

a) Kompetentinga institucija patvirtina IAM vežėjo pasiūlytą degalų ir (arba) energijos schemą, jei tas vežėjas įrodo atitiktį ►C4 IX priedo UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.195 ir UAM.OP.MVCA.192 dalių reikalavimams ◄.

▼M29

b) Be to, kompetentinga institucija:

1. įvertina, ar taikant IAM vežėjo valdymo sistemą ir saugos rizikos valdymo procesą galima įgyvendinti siūlomą individualią degalų ir (arba) energijos schemą, ir

2. parengia priežiūros planą, skirtą periodiniams dabartinės IAM vežėjo degalų ir (arba) energijos schemos vertinimams atlikti, siekiant patikrinti, ar schema atitinka taikomus reikalavimus, arba nuspręsti, ar schema turėtų būti iš dalies pakeista ar atšaukta.

ARO.OPS.225. Degalų ir (arba) energijos schemų patvirtinimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai

▼M20

a) Kompetentinga institucija patvirtina komercinius skrydžius vykdančio vežėjo pasiūlytą degalų ir (arba) energijos schemą, jei vežėjas įrodo, kad laikosi visų šiame reglamente nustatytų taikytinų reikalavimų, susijusių su komerciniams skrydžiams naudojamų lėktuvų arba sraigtasparnių degalais ir (arba) energija.

b) Kompetentinga institucija vertina ir prižiūri degalų ir (arba) energijos planavimą ir skrydžių planų keitimą, aerodromo parinkimą ir degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politiką, susijusią su degalų ir (arba) energijos schemomis, taip pat procesus, padedančius įgyvendinti šias degalų ir (arba) energijos schemas.

c) Be to, kas nurodyta a ir b punktuose, patvirtindama individualias degalų ir (arba) energijos schemas, kompetentinga institucija:

1) patikrina, ar vežėjas įrodė dabartinės degalų ir (arba) energijos schemos bazinį saugos veiksmingumą;

2) įvertina vežėjo gebėjimą remti siūlomos individualios degalų ir (arba) energijos schemos įgyvendinimą; atsižvelgiama bent į šiuos elementus:

i) vežėjo valdymo sistemą,

ii) vežėjo veiklos gebėjimus;

3) patikrina, ar vežėjo saugos rizikos vertinimu, kuriuo grindžiama siūloma individuali degalų ir (arba) energijos schema, pasiekiamas toks pat saugos lygis, koks būdingas dabartinei degalų ir (arba) energijos schemai, ir

4) nustato priežiūros planą, pagal kurį reguliariai atliekami patvirtintos individualios degalų ir (arba) energijos schemos vertinimai, siekiant patikrinti, ar schema atitinka reikalavimus, arba nuspręsti, ar ją reikėtų iš dalies pakeisti arba panaikinti.

d) Į CAT.OP.MPA.182 dalies d punkto 2 papunktyje nurodytą patvirtinimą įtraukiamas atskirų vežėjo nurodytų aerodromų sąrašas kiekvienam orlaivių, kuriems taikomas patvirtinimas, tipui.

e) Nedarant poveikio ARO.GEN.120 dalies d ir e punktų taikymui, kompetentinga institucija praneša Agentūrai apie alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių, susijusių su degalų ir (arba) energijos schemomis, vertinimo pradžią.

▼M18

ARO.OPS.226. Įrodymais grindžiamo mokymo programų patvirtinimas ir priežiūra

(a) Kompetentingai institucijai patvirtinus įrodymais grindžiamo mokymo programas, inspektoriai turi įgyti kvalifikaciją, susijusią su įrodymais grindžiamo mokymo principais, prašymų teikimu, patvirtinimo procesais ir nuolatine priežiūra, ir dalyvauti su tuo susijusiame mokyme.

(b) Kompetentinga institucija vertina ir prižiūri, kaip įgyvendinama įrodymais grindžiamo mokymo programa, taip pat kaip vykdomi procesai, kuriais remiamas įrodymais grindžiamo mokymo programos įgyvendinimas ir veiksmingumas.

(c) Gavusi prašymą patvirtinti įrodymais grindžiamo mokymo programą, kompetentinga institucija:

▼M18

(1) užtikrina, kad būtų pašalinti 1 lygio pažeidimai tose srityse, kuriomis remiantis bus teikiamas įrodymais grindžiamo mokymo programos prašymas;

(2) vertina vežėjo gebėjimą remti įrodymais grindžiamo mokymo programos įgyvendinimą. Minimalūs reikalavimai:

(i) vežėjo valdymo sistemos išbaigtumas ir pajėgumas tose srityse, kuriomis remiantis bus teikiamas įrodymais grindžiamo mokymo programos prašymas, visų pirma skrydžio įgulos mokymo srityje;

(ii) vežėjo rengiamos įrodymais grindžiamo mokymo programos tinkamumas – įrodymais grindžiamo mokymo programa turi atitikti vežėjo dydį ir jo veiklos pobūdį bei sudėtingumą, atsižvelgiant į tai veiklai būdingą pavojų ir susijusią riziką;

(iii) vežėjo įrašų saugojimo sistemos tinkamumas, visų pirma susijęs su skrydžio įgulos mokymu, egzaminavimu ir kvalifikacijos įrašais, kaip visų pirma nurodyta ORO.GEN.220 dalyje ir ORO.MLR.115 dalies c ir d punktuose;

(iv) vežėjo vertinimo balais sistemos tinkamumas pilotų kompetencijai įvertinti;

(v) instruktorių ir kitų darbuotojų, dalyvaujančių įrodymais grindžiamo mokymo programoje, kompetencija ir patirtis vykdant procesus ir procedūras, padedančius įgyvendinti įrodymais grindžiamo mokymo programą, ir

(vi) vežėjo įrodymais grindžiamo mokymo įgyvendinimo planas ir saugos rizikos vertinimas, kuriais paremta įrodymais grindžiamo mokymo programa, siekiant parodyti, kaip galima pasiekti tokį saugos lygį, kuris būtų lygiavertis dabartinės mokymo programos saugos lygiui.

(d) Kompetentinga institucija patvirtina įrodymais grindžiamo mokymo programą, kai vertinime padaroma išvada, kad užtikrinama atitiktis bent ORO.FC.146, ORO.FC.231 ir ORO.FC.232 dalims.

(e) Nedarant poveikio ARO.GEN.120 dalies d ir e punktams, kompetentinga institucija praneša Agentūrai, kai pradeda vertinti alternatyvias su įrodymais grindžiamu mokymu susijusias atitikties užtikrinimo priemones.

▼M3

ARO.OPS.230 Trikdomųjų tvarkaraščių nustatymas

Siekdama apriboti skrydžių laiką, kompetentinga institucija, atsižvelgdama į III priedo ORO.FTL.105 dalyje pateiktas ankstyvojo tipo tvarkaraščio ir vėlyvojo tipo tvarkaraščio apibrėžtis, nustato, kuris iš šių dviejų trikdomųjų tvarkaraščių taikytinas visiems jos prižiūrimiems komercinio oro transporto (CAT) vežėjams.

ARO.OPS.235 Individualių skrydžio laiko specifikacijų schemų patvirtinimas

a) Kompetentinga institucija patvirtina komercinio oro transporto vežėjų pasiūlytas skrydžio laiko specifikacijų schemas, jei vežėjas įrodo atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir šio reglamento III priedo FTL daliai.

b) Jei vežėjo pasiūlyta skrydžio laiko specifikacijų schema nukrypsta nuo agentūros paskelbtų taikomų sertifikavimo specifikacijų, kompetentinga institucija taiko Reglamento (EB) Nr. 216/2008 22 straipsnio 2 dalyje aprašytą procedūrą.

c) Jei vežėjo pasiūlyta skrydžio laiko specifikacijų schema nukrypsta nuo taikomų įgyvendinimo taisyklių, kompetentinga institucija taiko Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnio 6 dalyje aprašytą procedūrą.

d) Pradėjus taikyti nukrypimus arba leidžiančias nukrypti nuostatas, įvertinama, ar tokius nukrypimus arba leidžiančias nukrypti nuostatas reikėtų patvirtinti ar pakeisti. Kompetentinga institucija ir agentūra atlieka nepriklausomą vertinimą remdamosi vežėjo pateikta informacija. Vertinimas turi būti proporcingas, skaidrus ir pagrįstas moksliniais principais bei žiniomis.

▼M9

ARO.OPS.240 Specialus RNP AR APCH patvirtinimas

a) Kai pareiškėjas įrodo, kad laikosi SPA.PBN.105 reikalavimų, kompetentinga institucija išduoda bendrąjį specialų RNP AR APCH patvirtinimą arba konkrečių procedūrų RNP AR APCH patvirtinimą.

b) Jei išduodamas konkrečių procedūrų patvirtinimas, kompetentinga institucija:

1) PBN patvirtinime išvardija patvirtintas artėjimo tūpti pagal prietaisus konkrečiuose aerodromuose procedūras;

2) prireikus koordinuoja veiklą su tų aerodromų kompetentingomis institucijomis ir

3) atsižvelgia į galimą patirtį, įskaitytiną pagal pareiškėjui jau išduotus RNP AR APCH specialiuosius patvirtinimus.

▼M4

III SKIRSNIS.

Skrydžių priežiūra

ARO.OPS.300 Įvadiniai skrydžiai

Kompetentinga institucija gali nustatyti papildomas įvadinių skrydžių, vykdomų valstybės narės teritorijoje pagal NCO dalį, sąlygas. Tokiomis sąlygomis turi būti užtikrinama, kad skrydžiai būtų saugūs, ir jos turi būti proporcingos.

▼B

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;

▼M15

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 Reglamentą (ES) Nr. 425/2014, yra ribotas arba kurio galiojimas atkurtas po galiojimo sustabdymo ar atšaukimo.

▼B

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.

▼M12

ARO.RAMP.106. Blaivumo patikrinimas

a) Kompetentinga institucija atlieka skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos narių blaivumo patikrinimus.

b) Agentūra kompetentingoms institucijoms pateikia Sąjungos ir trečiųjų valstybių vežėjų, kuriems, remiantis agentūros atliktu rizikos vertinimu atsižvelgiant į taikomų psichoaktyviųjų medžiagų vartojimo tikrinimo programų patikimumą ir veiksmingumą, atliekant patikrinimus perone pagal ARO.RAMP.105 dalį blaivumo patikrinimai atliekami pirmumo tvarka, sąrašą.

c) Pasirinkdama, kurių vežėjų skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos narių blaivumą tikrinti, kompetentinga institucija vadovaujasi pagal b punktą sudarytu sąrašu.

▼M12

d) Įvesdama blaivumo patikrinimų duomenis į centralizuotą duomenų bazę pagal ARO.RAMP.145 dalies b punktą, kompetentinga institucija užtikrina, kad juose nebūtų jokių susijusio įgulos nario asmens duomenų.

e) Jei yra pagrįstų priežasčių arba įtarimų, blaivumo patikrinimai gali būti atliekami bet kada.

f) Blaivumo tikrinimo metodikoje taikomi pripažinti kokybės standartai, užtikrinantys tikslius patikrinimo rezultatus.

g) Skrydžio įgulos arba keleivių salono įgulos narys, kuris atsisako bendradarbiauti atliekant patikrinimus arba kuris, kaip nustatyta per patikrinimą, yra neblaivus, turi būti nušalintas nuo pareigų.

▼B

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;

C) orlaivio būklės;

D) krovinių;

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

▼M15

3. palaikyti savo kvalifikaciją dalyvaudami kartotiniuose mokymuose ir atlikdami ne mažiau kaip 12 patikrinimų per kalendorinius metus.

▼B

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;

▼B

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

▼M15

a) Patikrinimai perone atliekami standartiniu būdu.

▼B

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

▼M15

c) Užbaigus patikrinimą perone, apie patikrinimo perone rezultatus informuojamas įgulos vadas arba, kai jo nėra, kitas skrydžio įgulos narys arba vežėjo atstovas.

▼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.

▼B

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.

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;

▼M15

2. jis gavo leidimą skraidyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012, jei orlaivis registruotas valstybėje narėje;

▼B

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.

▼B

ARO.RAMP.150. Agentūros vykdomos koordinavimo užduotys

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

▼M15

1. ARO.RAMP.145 dalyje nurodyta informacija;

▼B

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;

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.

▼B

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.

▼M29

I priedėlis

<table>
<tr><td colspan="3">ORO VEŽĖJO PAŽYMĖJIMAS
(Oro vežėjų patvirtinimo specifikacija)
Skrydžių tipai:
Komercinis oro transportas (CAT) ☐ Keleivių vežimo ☐ Krovinių vežimo ☐ Kita ([1]): .....
Naujoviškas oro transportas (IAM) ☐ Keleivių vežimo ☐ Krovinių vežimo ☐ Kita ([1]): .....</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Vežėjo valstybė ([2])</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Išduodančioji institucija ([3])</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Oro vežėjo pažymėjimo Nr. ([6]):</td><td rowspan="4">Vežėjo pavadinimas ([7])
Komercinis pavadinimas ([8])
Vežėjo pašto adresas ([10]):
Telefonas ([11])
Faksas
E. paštas</td><td rowspan="4">Vežėjo kontaktiniai punktai: ([9])
Kontaktinė informacija, kuria naudojantis galima nedelsiant susisiekti su vežėjo vadovybe, pateikta … ([12]).</td></tr>
<tr></tr>
<tr></tr>
<tr></tr>
<tr><td colspan="3">☐ Šiuo pažymėjimu patvirtinama, kad … ([13]) leidžiama vykdyti komercinius (CAT) skrydžius, nurodytus pridėtose skrydžių vykdymo specifikacijose, laikantis skrydžių vykdymo vadovo, Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų.
☐ Šiuo pažymėjimu patvirtinama, kad … ([13]) leidžiama vykdyti naujoviško oro transporto (IAM) skrydžius, nurodytus pridėtose skrydžių vykdymo specifikacijose, laikantis skrydžių vykdymo vadovo, Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų.</td></tr>
<tr><td>Išdavimo data ([14])</td><td colspan="2">Vardas, pavardė ir parašas ([15]):
Titulas:</td></tr>
<tr><td colspan="3">([1]) Nurodomas kito tipo vežimas.
([2]) Įrašomas vežėjo valstybės pavadinimas.
([3]) Įrašomas išduodančiosios kompetentingos institucijos pavadinimas.
([4]) Pildo kompetentinga institucija.
([5]) Pildo kompetentinga institucija.
([6]) Kompetentingos institucijos suteikto patvirtinimo nuoroda.
([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 telefono ir fakso 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 skirsnyje.“ arba „… pateikta skrydžių vykdymo specifikacijų 1 psl.“ arba „… pateikta šio dokumento priede.“
([13]) Registruotas vežėjo pavadinimas.
([14]) Oro vežėjo pažymėjimo išdavimo data (metai, mėnuo, diena).
([15]) Kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas. Be to, oro vežėjo pažymėjime gali būti dedamas oficialus antspaudas.
EASA 138 forma, 3 leidimas</td></tr>
</table>

▼M29

▼C4

II priedėlis

SKRYDŽIŲ VYKDYMO SPECIFIKACIJOS **(pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktas patvirtintas sąlygas)**			
Išduodančiosios institucijos kontaktinė informacija Telefonas ([1]) _____; faksas: _____; e. paštas: _____			
Oro vežėjo pažymėjimas ([2]):	Vežėjo pavadinimas ([3])	Data ([4])	Parašas:
	Veiklos vykdytojo komercinis pavadinimas		
Skrydžių vykdymo specifikacijų Nr.:			
Orlaivio modelis ([5]) Registracijos ženklai ([6])			
Skrydžių tipai: Komercinis oro transportas (CAT) □ Keleiviai □ Krovinys □ Kita ([7]): _____ Naujoviškas oro transportas (IAM) □ Keleiviai □ Krovinys □ Kita ([7]): _____			
Veiklos vieta ([8])			
Specialieji apribojimai ([9]):			

Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija ([10])	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	□	□		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis				
Kilimas	□	□	RVR ([11]): ... m	
Artėjimas tūpti ir tūpimas	□	□	CAT ([12]) .... DA/H: ...ft, RVR: ... m	
Lengvatinės operacijų sąlygos	□	□	CAT ([13]) …. DA/H: ...ft, RVR: ... m	
RVSM ([14]) □ Netaikoma	□	□		
ETOPS ([15]) □ Netaikoma	□	□	Ilgiausias nukreipimo laikas ([16]) ... min	
Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ([17])	□	□		([18])
Minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai	□	□		
Skrydžiai vieno turbininio variklio lėktuvu naktį arba IMC (SET-IMC)	□	□	([19])	
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo sistemomis	□	□		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	□	□		
Sraigtasparnius naudojančios avarinės medicinos tarnybos skrydžiai	□	□		
Sraigtasparnių skrydžiai virš jūros	□	□		

▼M29

▼C4

Mažesni skrydžio pagal VFR minimumai, taikomi sraigtasparnio artėjimui tūpti ir išskridimui naudojant tašką erdvėje	□	□		
Vertikaliai kilti ir tūpti galinčius orlaivius naudojančios avarinės medicinos tarnybos skrydžiai	□	□		
Keleivių salono įgulos mokymas ([20])	□	□		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ([21])	□	□		
B tipo EFB taikomųjų programų naudojimas	□	□	([22])	
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	□	□	([23])	
Kita ([24])				

([1]) Kompetentingos institucijos telefono numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas ir fakso numeris, jei yra.
([2]) Įrašomas atitinkamo oro vežėjo pažymėjimo 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“) arba įrašoma vertikaliai kilti ir tūpti galinčio orlaivio markė, modelis ir serija, priklausomai nuo to, kas taikytina.
([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. Jei orlaivio modeliui taikomi ne visi specialieji patvirtinimai, orlaivio registracijos ženklus galima įrašyti į atitinkamo specialiojo patvirtinimo pastabų skiltį.
([7]) Nurodoma kita transportavimo rūšis (pvz., avarinė medicinos tarnyba).
([8]) Nurodoma geografinė teritorija (-os), kurioje leidžiama vykdyti skrydžius, (pagal geografines koordinates arba konkrečius maršrutus, skrydžio informacijos regioną arba šalių ar regionų sienas).
([9]) Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).
([10]) Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo ar patvirtinimo tipo (pagal atitinkamus kriterijus) liberaliausieji kriterijai.
([11]) Įrašomas patvirtintas kilimo mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais. Jei suteikti skirtingi patvirtinimai, kiekvienam iš jų galima skirti po eilutę.
([12]) Įrašoma taikoma tiksliojo artėjimo tūpti kategorija: CAT II arba CAT III. Įrašomas mažiausias kilimo RVR metrais ir DH pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.
([13]) Įrašyti taikytiną lengvatinę operacijų sąlygą: SA CAT I, SA CAT II, EFVS ir kt. Įrašomas mažiausias kilimo RVR metrais ir DH pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų lengvatinių operacijų sąlygų skiriama po vieną eilutę.
([14]) Langelį „netaikoma“ galima pažymėti tik jei didžiausias orlaivio skrydžio aukštis mažesnis už FL290.
([15]) Padidinto nuotolio skrydžiai (ETOPS) šiuo metu taikomi tik dviejų variklių orlaiviams. Todėl, jei orlaivio modelis turi daugiau arba mažiau kaip du variklius, galima pažymėti langelį „netaikoma“.
([16]) Taip pat galima nurodyti kilimo ir tūpimo slenksčio atstumą (jūrmylėmis) ir variklio tipą.
([17]) Nustatytų charakteristikų navigacija (PBN): kiekvienam kompleksinės PBN specialiajam patvirtinimui (pvz., RNP AR APCH) skiriama po vieną eilutę, o atitinkami apribojimai nurodomi skiltyse „Specifikacijos“ ir (arba) „Pastabos“. Konkrečių RNP AR APCH procedūrų specialiuosius patvirtinimus galima nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
([18]) Nurodyti, ar specialusis patvirtinimas galioja tik tam tikriems kilimo ir tūpimo tako galams ir (arba) aerodromams.
([19]) Įrašyti konkretų sklandmenį arba variklių derinį.
([20]) Patvirtinimas rengti mokymo kursą ir egzaminus, kurį turi baigti ir kuriuos turi išlaikyti prašymo išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytą keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą teikėjai.
([21]) Patvirtinimas išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytus keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus.
([22]) Pateikiamas B tipo EFB taikomųjų programų sąrašas ir nuoroda į EFB aparatinę įrangą (nešiojamųjų EFB atveju). Šis sąrašas pateikiamas skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
([23]) Už orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti atsakingos organizacijos patvirtinimo nuoroda ir nuoroda į atitinkamą reglamentą (pvz., Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 Vc priedą (CAMO dalį)).
([24]) Čia galima įrašyti kitus patvirtinimus ar duomenis, skiriant po vieną eilutę (arba kelias eilutes) vienam leidimui (pvz., trumpo tūpimo skrydžiai, stataus artėjimo tūpti skrydžiai, sumažintas būtinasis tūpimo nuotolis, sraigtasparnių skrydžiai į viešojo intereso 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, didžiausiasis atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo).

EASA 139 forma, 9 leidimas.

▼**M15**

III Priedėlis

Specialiųjų patvirtinimų sąrašas

Nekomerciniai skrydžiai

Specialieji skrydžiai

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

Išduodančioji institucija ([1]):		
Specialiųjų patvirtinimų sąrašas ([2]): Vežėjo pavadinimas: Data ([3]): Parašas:		
Orlaivio modelis ir registracijos žymenys ([4]):		
Specialiųjų 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 (metai, mėnuo, diena) 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 išvardijami 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, su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai.
([6]) Šioje skiltyje išvardijami visi patvirtinti skrydžiai, pvz., pavojingųjų krovinių vežimo, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo liberaliausieji kriterijai, pvz., CAT II apsisprendimo aukštis ir mažiausieji RVR.

EASA 140 FORMA, 2 leidimas

▼M15

IV Priedėlis

DIDELĖS RIZIKOS KOMERCINIŲ SPECIALIŲJŲ SKRYDŽIŲ LEIDIMAS	
Išduodančioji institucija: (1) Leidimo Nr.: (2)	
Vežėjo pavadinimas: (3) Vežėjo adresas: (4) Telefonas: (5) Faksas: E. paštas:	
Orlaivio modelis ir registracijos žymenys: (6)	
Leidžiami specialieji skrydžiai: (7)	
Zona arba skrydžių erdvės dalis, kurioje leidžiama vykdyti skrydžius: (8)	
Specialieji apribojimai: (9)	
Patvirtinama, kad … leidžiama vykdyti didelės rizikos komercinį (-ius) specialųjį (-iuosius) skrydį (-džius) pagal šį leidimą, standartines vežėjo veiklos procedūras, Reglamento (ES) 2018/1139 V priedą ir jo deleguotuosius bei įgyvendinimo aktus.	
Išdavimo data (10):	Vardas, pavardė ir parašas (11): Pareigos:

(1) Kompetentingos institucijos pavadinimas ir kontaktiniai duomenys.
(2) Įrašomas atitinkamas leidimo numeris.
(3) Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.
(4) Pagrindinės vežėjo verslo vietos adresas.
(5) Pagrindinės vežėjo verslo vietos telefono ir fakso numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.
(6) 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 išvardijami specialiųjų patvirtinimų sąraše arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju specialiųjų patvirtinimų sąraše turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
(7) Nurodomas skrydžio tipas, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore, su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai.
(8) Nurodoma geografinė teritorija (-os), kurioje leidžiama vykdyti skrydžius (pagal geografines koordinates arba skrydžio informacijos regioną, arba šalių ar regionų sienas).
(9) Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).
(10) Leidimo išdavimo data (metai, mėnuo, diena).
(11) Kompetentingos institucijos atstovo pareigos, vardas, pavardė ir parašas. Be to, leidime gali būti dedamas oficialus antspaudas.

EASA 151 FORMA, 2 leidimas

_____

▼B

III PRIEDAS

ORGANIZACIJOMS TAIKOMI ORLAIVIŲ NAUDOJIMO REIKALAVIMAI

[ORO DALIS]

▼M29

ORO.GEN.005. Taikymo sritis

Šiame priede nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas, vykdantis:

a) komercinius skrydžius (CAT);

b) komercinius specialiuosius skrydžius;

c) nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais;

d) nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais;

e) naujoviško oro transporto (IAM) skrydžius.

▼B

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 ►M4 arba specialiųjų skrydžių leidimą ◄ vykdanti jų priežiūrą, yra tos valstybės narės paskirta institucija.

ORO.GEN.110. Vežėjo pareigos

▼M4

a) Vežėjas yra atsakingas už orlaivio naudojimą skrydžiams pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedą, jei jis taikomas, atitinkamus šio priedo reikalavimus ir jo turimą oro vežėjo pažymėjimą (AOC) arba specialiųjų skrydžių leidimą (SPO leidimą) ar deklaraciją.

▼B

b) Visi skrydžiai vykdomi laikantis skrydžių vykdymo vadovo nuostatų.

c) Vežėjas sukuria ir prižiūri sistemą, pagal kurią vadovaujama kiekvienam pagal jo pažymėjimo ►M4 , SPO leidimo ◄ ►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.

▼M5

f) Vežėjas nustato kiekvieno tipo orlaivių saugaus naudojimo procedūras ir parengia instrukcijas, kuriose nurodomos antžeminių darbuotojų ir įgulos narių pareigos ir atsakomybė vykdant visų tipų operacijas ant žemės ir skrendant. Pagal tas procedūras ir instrukcijas įgulos nariams kritinėmis skrydžio fazėmis neturi reikėti atlikti jokių veiksmų, išskyrus saugiam orlaivio naudojimui būtinus veiksmus. Įtraukiama ir steriliojo skrydžio įgulos darbo tarpsnio procedūros bei instrukcijos.

▼B

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.

▼M15

h) Vežėjas, siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi skrydžių vykdymo vadove nurodytų skrydžių vykdymo procedūrų, sukuria kiekvieno tipo orlaivio kontrolinį sąrašą, kuriuo įgulos nariai naudosis visais skrydžio etapais įprastomis, neįprastomis ir avarinėmis sąlygomis. Rengiant kontrolinius sąrašus ir jais naudojantis laikomasi žmogiškojo veiksnio principų ir atsižvelgiama į naujausius aktualius projekto patvirtinimo turėtojo 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.

▼M10

j) Vežėjas sukuria ir prižiūri darbuotojų mokymo apie pavojinguosius krovinius programas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose. Tokios mokymo programos turi atitikti darbuotojų atsakomybę. ►C1 Vežėjų, vykdančių komercinius skrydžius, nesvarbu, ar jie veža pavojinguosius krovinius ar ne, taip pat vežėjų, kurie vykdo ORO.GEN.005 dalies b, c ir d punktuose nurodytus ne CAT skrydžius ir veža pavojinguosius krovinius, mokymo programas turi peržiūrėti ir patvirtinti kompetentinga institucija. ◄

▼M14

k) Nepaisant j punkto, vežėjai, vykdantys komercinius skrydžius kuriais nors iš toliau išvardytų orlaivių, užtikrina, kad skrydžio įgula būtų išklausiusi atitinkamą mokymą arba instruktažą apie pavojinguosius krovinius, kad galėtų atpažinti nedeklaruotus pavojinguosius krovinius, kuriuos į orlaivį įneša keleiviai arba kurie į orlaivį patenka kaip kroviniai:

1. sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg, o MOPSC neviršija 5 krėslų ir kuriais skrydžiai vykdomi dieną pagal VFR, pakylant ir nutupiant tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje;

2. kitais vieno variklio sraigtasparniais (išskyrus sudėtingus varikliu varomus sraigtasparnius), kurių MOPSC neviršija 5 krėslų ir kuriais skrydžiai vykdomi dieną pagal VFR, pakylant ir nutupiant tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.

▼B

ORO.GEN.115. ►M4 Prašymas išduoti AOC ◄

a) Prašymas išduoti vežėjo pažymėjimą ►M4 oro ◄ 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.

▼B

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.

▼M4

d) Kai vežėjas, kuriam išduotas SPO leidimas, nori taikyti alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, jis laikosi b punkto, jei tos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės susijusios su standartinėmis veiklos procedūromis, kurias apima leidimas, ir taiko c punktą deklaruotai savo organizacijos ir skrydžių daliai.

▼B

ORO.GEN.125. ►M4 AOC turėtojo patvirtinimo sąlygos ir jo teisės ◄

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

ORO.GEN.130. ►M4 Pakeitimai, susiję su AOC turėtoju ◄

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,

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.

▼B

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. ►M4 Nepertraukiamasis AOC galiojimas ◄

▼M15

a) Vežėjo pažymėjimas galioja, jei įvykdytos visos šios sąlygos:

1. vežėjas tebevykdo atitinkamus Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų reikalavimus, atsižvelgdamas į šio priedo ORO.GEN.150 dalyje nurodytas su pažeidimais susijusių veiksmų įgyvendinimo nuostatas;

2. kompetentingai institucijai vežėjas suteikia šio priedo ORO.GEN.140 dalyje apibrėžtą prieigą, kad būtų galima nustatyti, ar ir toliau laikomasi atitinkamų Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų reikalavimų;

3. pažymėjimo nebuvo atsisakyta ir jis nebuvo atšauktas.

▼B

b) Panaikintas arba atsisakytas pažymėjimas nedelsiant grąžinamas kompetentingai institucijai.

ORO.GEN.140. Prieiga

▼M15

a) Kad būtų galima nustatyti, ar laikomasi atitinkamų Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų reikalavimų, vežėjas visuomet suteikia prieigą prie bet kurio įrenginio, orlaivio, dokumento, įrašų, duomenų, tvarkos arba bet kurių kitų su jo sutartine arba nesutartine veikla, kuriai taikoma sertifikavimo, SPO leidimo ar deklaravimo prievolė, susijusių dokumentų kiekvienam asmeniui, kurį įgaliojo viena iš šių institucijų:

1. šio reglamento III priedo ORO.GEN.105 dalyje apibrėžta kompetentinga institucija;

2. pagal šio reglamento II priedo ARO.GEN.300 dalies d punkto, ARO.GEN.300 dalies e punkto arba RAMP skyriaus nuostatas veikianti institucija.

▼M29

b) Prieiga prie a punkte paminėto orlaivio apima:

i) CAT skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais atveju – galimybę patekti į orlaivį ir jame pasilikti vykstant skrydžiams, išskyrus tuo atveju, jei pilotų kabinos vadas saugumo sumetimais pagal CAT.GEN.MPA.135 dalį nusprendžia kitaip;

ii) IAM skrydžių VCA atveju – galimybę patekti į orlaivį ir jame pasilikti vykstant skrydžiams, išskyrus tuo atveju, jei įgulos vadas saugumo sumetimais pagal IAM.GEN.MVCA.135 dalį nusprendžia kitaip.

▼B

ORO.GEN.150. Pažeidimai

Gavęs pranešimą apie pažeidimus, vežėjas:

a) nustato pagrindinę neatitikties priežastį;

▼B

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

▼M15

a) Vežėjas kompetentingai institucijai ir bet kuriai kitai organizacijai, kurią informuoti reikalauja vežėjo valstybė, praneša apie kiekvieną avariją, pavojingą incidentą ar įvykį, apibrėžtus Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 996/2010 ([1]) ir Reglamente (ES) Nr. 376/2014.

▼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.

▼M15

c) Nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 996/2010 ir Reglamento (ES) Nr. 376/2014, a ir b punktuose nurodyti pranešimai pateikiami kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu; juose pateikiama visa susijusi informacija apie vežėjui žinomas aplinkybes.

▼B

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;

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

([1]) 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL L 295, 2010 11 12, p. 35).

▼B

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.

▼M4

ORO.GEN.205 Pagal rangos sutartis atliekama veikla

▼M15

a) Sudarydamas sutartį dėl bet kurios paslaugos ar produkto, sudarančio (-ios) jo veiklos dalį, arba juos pirkdamas vežėjas užtikrina visus šiuos dalykus:

1. kad paslaugos arba produktai, dėl kurių sudaroma sutartis arba kurie perkami, atitiktų taikomus reikalavimus;

2. kad į visus su paslaugomis arba produktais, dėl kurių sudaroma sutartis arba kurie perkami, susijusius pavojus aviacijos saugai būtų atsižvelgta vežėjo valdymo sistemoje.

▼M4

b) Kai sertifikuotas vežėjas arba SPO leidimo turėtojas pagal rangos sutartį bet kurią savo veiklos dalį paveda atlikti organizacijai, kuri nėra pagal šią dalį sertifikuota arba neturi leidimo 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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

▼M15

3 SKIRSNIS

Papildomi organizaciniai reikalavimai

▼M29

ORO.GEN.310. AOC išvardytų lėktuvų ar sraigtasparnių naudojimas nekomerciniams skrydžiams ir specialiesiems skrydžiams

a) Į vežėjo AOC įrašytas lėktuvas arba sraigtasparnis gali likti įrašytas AOC, jei jis naudojamas bet kuriuo iš šių atvejų:

1) jį naudoja pats AOC turėtojas specialiesiems skrydžiams pagal VIII priedą (SPO dalį);

2) jį naudoja kiti vežėjai nekomerciniams skrydžiams varikliu varomais orlaiviais arba specialiesiems skrydžiams, vykdomiems pagal VI priedą (NCC dalį), VII priedą (NCO dalį) arba VIII priedą (SPO dalį), su sąlyga, kad orlaivis naudojamas ne ilgesnį kaip 30 dienų nenutrūkstamą laikotarpį.

b) Kai lėktuvas arba sraigtasparnis naudojamas pagal a punkto 2 papunktį, lėktuvą ar sraigtasparnį teikiantis AOC turėtojas ir lėktuvą ar sraigtasparnį naudojantis vežėjas nustato procedūrą, kurioje:

1. aiškiai nustatoma, kuris vežėjas atsakingas už vadovavimą kiekvienam skrydžiui, ir apibūdinama, kaip vadovavimą skrydžiams vienas vežėjas perduoda kitam;

2. aprašoma lėktuvo ar sraigtasparnio perdavimo po to, kai jis grąžinamas AOC turėtojui, procedūra.

Ta procedūra įtraukiama į kiekvieno vežėjo skrydžių vykdymo vadovą arba į AOC turėtojo ir vežėjo, naudojančio lėktuvą ar sraigtasparnį pagal a punkto 2 papunktį, sudarytą sutartį. AOC turėtojas nustato tokios sutarties šabloną. Toms sutartims taikoma ORO.GEN.220 dalis.

AOC turėtojas ir pagal a punkto 2 papunktį lėktuvą ar sraigtasparnį naudojantis vežėjas užtikrina, kad apie procedūrą būtų informuoti atitinkami darbuotojai.

c) AOC turėtojas b punkte nurodytos procedūros aprašą pateikia iš anksto tvirtinti kompetentingai institucijai. AOC turėtojas su kompetentinga institucija susitaria, kokiomis priemonėmis ir kaip dažnai tai institucijai perduodama informacija apie vadovavimo skrydžiams perdavimus pagal ORO.GEN.130 dalies c punktą.

d) Lėktuvo arba sraigtasparnio, naudojamo pagal a punktą, nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrina organizacija, atsakinga už į AOC įrašyto lėktuvo arba sraigtasparnio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014.

▼M29

e) Lėktuvą arba sraigtasparnį pagal a punktą teikiantis AOC turėtojas:

1) savo skrydžių vykdymo vadove nurodo suteikto lėktuvo ar sraigtasparnio registracijos ženklus ir tuo lėktuvu ar sraigtasparniu vykdomų skrydžių tipą;

2) kol lėktuvas ar sraigtasparnis negrąžintas AOC turėtojui, nuolat informuojamas, kuris vežėjas kiekvienu momentu vadovauja lėktuvo ar sraigtasparnio skrydžiams, ir registruoja tą informaciją;

3) užtikrina, kad jo nustatytos pavojingumo nustatymo, rizikos vertinimo ir mažinimo priemonės būtų taikomos visiems skrydžiams, vykdomiems tuo lėktuvu ar sraigtasparniu.

f) Vykdydamas skrydžius pagal VI priedą (NCC dalį) ir VIII priedą (SPO dalį), vežėjas, naudojantis lėktuvą arba sraigtasparnį pagal a punktą, užtikrina:

1) kad kiekvienas skrydis, vykdomas jam vadovaujant, būtų registruojamas lėktuvo arba sraigtasparnio techninių įrašų žurnalo sistemoje;

2) kad nebūtų padaryta lėktuvo ar sraigtasparnio sistemų ar jų konfigūracijos pakeitimų;

3) kad apie kiekvieną trūkumą arba techninį gedimą, įvykusį jam vadovaujant lėktuvo ar sraigtasparnio skrydžiui, būtų pranešta d punkte nurodytai organizacijai;

4) kad AOC turėtojas gautų kiekvienos įvykio ataskaitos, susijusios su lėktuvu ar sraigtasparniu vykdomais skrydžiais ir parengtos pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 ir Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2015/1018 ([1]), kopiją.

▼B

AOC SKYRIUS

ORO VEŽĖJO SERTIFIKAVIMAS

▼M29

ORO.AOC.100. Prašymas išduoti oro vežėjo pažymėjimą (AOC)

a) Nepažeisdamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 ([2]), prieš pradėdamas CAT skrydžius lėktuvais ar sraigtasparniais arba IAM skrydžius VCA, 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 oficialų pavadinimą ir įmonės pavadinimą, adresą ir adresą korespondencijai;

2) siūlomo skrydžio aprašą, įskaitant naudosimų orlaivių tipą (-us) ir skaičių;

3) valdymo sistemos aprašą, įskaitant organizacinę struktūrą;

4) atsakingo vadovo vardą ir pavardę;

5) pagal ORO.AOC.135 dalies a punktą reikalaujamų paskirtųjų asmenų vardus ir pavardes, nurodant jų kvalifikaciją ir patirtį;

([1]) 2015 m. birželio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas (OL L 163, 2015 6 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([2]) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

▼M29

6) skrydžių vykdymo vadovo kopiją, kaip reikalaujama ORO.MLR.100 dalyje;

7) pareiškimą, kad visus kompetentingai institucijai pateiktus dokumentus prašymo teikėjas patikrino ir nustatė, kad jie atitinka taikomus reikalavimus.

c) Pareiškėjai kompetentingai institucijai įrodo, kad:

1) CAT skrydžiai lėktuvais ir sraigtasparniais atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo, šio reglamento šio priedo (ORO dalies), IV priedo (CAT dalies) ir V priedo (SPA dalies) ir Reglamento (ES) 2015/640 ([1]) I priedo (26 dalies) esminius reikalavimus;

1a) IAM skrydžiai VCA atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo, šio III priedo (ORO dalies), V priedo (SPA dalies) ir IX priedo (IAM dalies) esminius reikalavimus ir Reglamento (ES) 2015/640 I priedo (26 dalies) reikalavimus;

2) visiems naudojamiems orlaiviams buvo išduoti tinkamumo skraidyti pažymėjimai (CofA) pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 arba jie nuomojami be įgulos pagal ORO.AOC.110 dalies d punktą, ir

3) jų organizacinė ir valdymo struktūros yra tinkamos ir reikiamai pritaikytos jų numatomos veiklos mastui ir apimčiai.

▼B

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.

▼M7

b) Pagal šią dalį sertifikuotas vežėjas negali išsinuomoti orlaivių, įtrauktų į vežėjų, kuriems taikomi veiklos apribojimai, sąrašą, registruotų valstybėje, kurios visiems jos prižiūrimiems vežėjams taikomas draudimas vykdyti veiklą, arba iš vežėjo, kuriam pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 taikomas draudimas vykdyti veiklą.

▼M15

Išsinuomojimas pagal nuomos su įgula sutartį

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

1. kad trečiosios šalies vežėjas turi galiojantį AOC, išduotą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedą;

2. kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti ir skrydžių vykdymu susiję trečiosios šalies vežėjo saugos standartai yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014 ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams;

3. kad orlaivis turi standartinį CofA, išduotą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 8 priedą.

([1]) 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

▼M7

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 einančių 12 mėnesių laikotarpį;

3. užtikrinama atitiktis taikytiniems Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 reikalavimams ir

4. orlaivis įrengtas pagal ES orlaivių naudojimo skrydžiams teisės aktus.

▼B

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.

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 ►M4 Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ◄ 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;

▼B

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 ►M4 Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ◄ 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

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.

▼M29

ORO.AOC.125. AOC turėtojo vykdomi nekomerciniai skrydžiai lėktuvais arba sraigtasparniais įrašytais į jo AOC

a) AOC turėtojas gali vykdyti nekomercinius skrydžius pagal VI priedą (NCC dalį) arba VII priedą (NCO dalį) į jo AOC skrydžių vykdymo specifikacijas arba į jo skrydžių vykdymo vadovą įrašytais lėktuvais ar sraigtasparniais, jei AOC turėtojas tokius skrydžius yra išsamiai aprašęs skrydžių vykdymo vadove, įskaitant šiuos dalykus:

1) taikomų reikalavimų nurodymą;

2) aiškų visų veiklos procedūrų, taikomų vykdant komercinius ir nekomercinius skrydžius, skirtumų aprašymą;

3) užtikrinimo, kad visi skrydžius vykdantys darbuotojai būtų visiškai susipažinę su atitinkama tvarka, priemones.

b) AOC turėtojas laikosi:

1) VIII priedo (SPO dalies) reikalavimų vykdydamas su technine priežiūra susijusius bandomuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais;

2) VII priedo (NCO dalies) reikalavimų vykdydamas su technine priežiūra susijusius bandomuosius skrydžius orlaiviais, kurie nėra sudėtingi varikliu varomi orlaiviai.

c) Nereikalaujama, kad AOC turėtojas, vykdantis a ir b punktuose nurodytus skrydžius, pateiktų deklaraciją pagal šį priedą.

▼M29

d) Savo skrydžių vykdymo vadove nurodytą skrydžio tipą AOC turėtojas nurodo su skrydžiu susijusiuose dokumentuose (operatyviniame skrydžio plane, krovinio važtaraštyje ir kituose aktualiuose dokumentuose).

▼M7

ORO.AOC.130. Skrydžio duomenų stebėsena. Lėktuvai

a) Vežėjas parengia ir taiko skrydžio duomenų stebėsenos programą, integruotą į jo valdymo sistemą, skirtą lėktuvams, kurių didžiausioji sertifikuota kilimo masė viršija 27 000 kg.

b) Skrydžio duomenų stebėsenos programa turi būti ne baudžiamoji; joje turi būti numatyta tinkamų priemonių duomenų šaltiniui (-iams) apsaugoti.

▼B

ORO.AOC.135. Reikalavimai darbuotojams

▼M15

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

1. skrydžių;

2. įgulos narių mokymo;

3. ant žemės atliekamų operacijų;

4. nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti arba nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo sutarties pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014, jei tokia sutartis sudaryta.

▼B

b) *Darbuotojų pakankamumas ir kompetencija*

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

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

▼B

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

▼M4

Vežėjas, sudėtingais varikliu varomais orlaiviais vykdantis nekomercinius skrydžius arba nekomercinius specialiuosius skrydžius, ir vežėjas, vykdantis komercinius specialiuosius skrydžius:

▼M1

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;

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.

▼M4

SPO DALIS

KOMERCINIAI SPECIALIEJI SKRYDŽIAI

ORO.SPO.100 Komercinius specialiuosius skrydžius vykdantiems vežėjams taikomi bendrieji reikalavimai

a) Be ORO.DEC.100 dalies reikalavimų, komercinius specialiuosius skrydžius vykdantis vežėjas laikosi ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 ir ORO.AOC.150 dalių reikalavimų.

b) Orlaiviai turi turėti tinkamumo skraidyti pažymėjimus (CofA) pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012 arba turi būti nuomojami pagal c punktą.

▼M15

c) Komercinius specialiuosius skrydžius vykdantis vežėjas turi gauti išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą ir laikytis toliau nurodytų sąlygų:

1. jei nuomojasi trečiosios šalies vežėjo orlaivį su įgula, užtikrina:

i) kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti ir skrydžių vykdymu susiję trečiosios šalies vežėjo saugos standartai yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014 ([1]) ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams;

([1]) 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).

▼M15

ii) kad trečiosios šalies vežėjo orlaivis turi standartinį CofA, išduotą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 8 priedą;

iii) kad nuomos su įgula trukmė neviršytų septynių mėnesių bet kuriuo nenutrūkstamu 12 mėnesių laikotarpiu;

2. jei nuomojasi trečiojoje šalyje registruotą orlaivį be įgulos, užtikrina:

i) kad yra nustatytas skrydžių vykdymo poreikis, kurio negalima patenkinti išsinuomojant Sąjungoje registruotą orlaivį;

ii) kad nuomos be įgulos trukmė neviršytų septynių mėnesių bet kuriuo nenutrūkstamu 12 mėnesių laikotarpiu;

iii) kad su nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti susiję trečiosios šalies orlaivio saugos standartai yra lygiaverčiai taikomiems Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014 ir šiuo reglamentu nustatytiems reikalavimams;

iv) kad orlaivis įrengtas pagal VIII priedą (SPO dalį).

▼M4

ORO.SPO.110 Didelės rizikos komercinių specialiųjų skrydžių leidimas

a) Komercinius specialiuosius skrydžius vykdantis vežėjas turi vežėjo kompetentingai institucijai pateikti prašymą išduoti leidimą, prieš pradėdamas vykdyti didelės rizikos komercinį specialųjį skrydį:

1. kuris vykdomas virš zonos, kurioje avarijos atveju tikėtinas pavojus ant žemės esančių trečiųjų subjektų saugai, arba

2. kuris, kaip nustatyta vietovės, kurioje vykdomas skrydis, kompetentingos institucijos, dėl savo specifinio pobūdžio ir vietovės, kurioje jis vykdomas, aplinkos, kelia didelę riziką, visų pirma ant žemės esantiems tretiesiems subjektams.

b) Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia šią informaciją:

1. prašymo teikėjo oficialų pavadinimą ir komercinį pavadinimą, adresą ir pašto adresą;

2. valdymo sistemos aprašą, įskaitant organizacinę struktūrą;

3. siūlomo skrydžio aprašą, įskaitant naudosimų orlaivių tipą (-us) ir skaičių;

4. rizikos vertinimo dokumentus ir susijusias standartines veiklos procedūras, kurių reikalaujama pagal SPO.OP.230 dalį;

5. pareiškimą, kad visus kompetentingai institucijai atsiųstus dokumentus vežėjas patikrino ir nustatė, kad jie atitinka taikomus reikalavimus.

c) Prašymas išduoti leidimą arba jį pakeisti pateikiamas kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu atsižvelgiant į taikomus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimus.

ORO.SPO.115 Pakeitimai

a) Bet kokį pakeitimą, dėl kurio pasikeičia leidimo taikymo sritis arba leistini skrydžiai, turi iš anksto patvirtinti kompetentinga institucija. Jei pakeitimas nebuvo nurodytas pradiniame rizikos vertinime, būtina kompetentingai institucijai pateikti pakeistą rizikos vertinimą ir SOP.

▼M4

b) Prašymas patvirtinti pakeitimą teikiamas prieš atliekant tokį pakeitimą, kad kompetentinga institucija galėtų nustatyti, ar tebesilaikoma Reglamento (EB) Nr. 216/2008 bei jo įgyvendinimo taisyklių, ir, jei reikia, leidimą iš dalies pakeisti. Vežėjas kompetentingai institucijai pateikia visus susijusius dokumentus.

c) Pakeitimas atliekamas tik gavus oficialų kompetentingos institucijos patvirtinimą pagal ARO.OPS.150 dalį.

d) Atliekant tokius pakeitimus vežėjas veikia kompetentingos institucijos nurodytomis taikomomis sąlygomis.

ORO.SPO.120 Nepertraukiamasis galiojimas

a) Vežėjas, turintis specialiųjų skrydžių leidimą, laikosi leidime nustatytos taikymo srities ir teisių.

b) Vežėjo leidimas 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 suteikta ORO.GEN.140 dalyje apibrėžta prieiga prie vežėjo siekiant nustatyti, ar tebevykdomi atitinkami Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimai; ir

3. jo nebuvo atsisakyta arba jis nebuvo panaikintas.

c) Atšauktas arba atsisakytas leidimas nedelsiant grąžinamas kompetentingai institucijai.

▼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.

▼M29

b) Skrydžių vykdymo vadovo turinys turi atitikti taikomus šiame priede, IV priede (CAT dalyje), V priede (SPA dalyje), VI priede (NCC dalyje), VIII priede (SPO dalyje) ir IX priede (IAM dalyje) nustatytus reikalavimus ir neturi prieštarauti atitinkamai oro vežėjo pažymėjimo (AOC) skrydžių vykdymo specifikacijose, SPO leidime arba deklaracijoje ir 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.

▼B

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.

▼M4

g1) SPO leidimo turėtojai, prieš atlikdami su leidžiamomis standartinėmis veiklos procedūromis susijusį pakeitimą, turi gauti išankstinį tokio pakeitimo patvirtinimą.

▼B

h) Nepaisant g ►M4 ir g1 ◄ 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.

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.

▼M29

ORO.MLR.101. Skrydžių vykdymo vadovas. CAT ir IAM skrydžių vykdymo vadovo sandara

Pagrindinė skrydžių (išskyrus skrydžius sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių MOPSC neviršija 5 krėslų, arba nesudėtingais vieno variklio sraigtasparniais, kurių MOPSC neviršija 5 krėslų, kai kylama ir tupiama tame pačiame aerodrome arba skrydžių aikštelėje pagal VFR dieną) vykdymo vadovo sandara 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. CAT skrydžiai lėktuvais ir sraigtasparniais, įskaitant maršruto (vaidmens, zonos) ir aerodromo (skrydžių aikštelės) instrukcijas ir informaciją, arba IAM skrydžiai VCA, įskaitant maršruto (vaidmens, zonos) ir vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo (alternatyvios tūpimo vietos, skrydžių aikštelės) instrukcijas ir informaciją;

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

▼B

ORO.MLR.105. Minimalios įrangos sąrašas

▼M5

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 nustatytuose duomenyse. Jei MMEL nenustatytas kaip tinkamumo naudoti duomenų sudedamoji dalis, MEL gali būti grindžiamas atitinkamu MMEL, priimtu atitinkamai vežėjo arba registracijos valstybėje.

▼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;

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:

▼B

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;

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.

ORO.MLR.115. Įrašų saugojimas

▼M29

a) Šie įrašai saugomi ne trumpiau kaip 5 metus:

1) CAT skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais ir VCA IAM vežėjų – ORO.GEN.200 dalyje nurodytos veiklos įrašai;

2) deklaracijas pateikusių vežėjų – vežėjo deklaracijos kopija, išsamūs gautų patvirtinimų ir skrydžių vykdymo vadovo duomenys;

3) SPO leidimo turėtojų – be a punkto 2 papunktyje nurodytų dalykų, įrašai, susiję su rizikos vertinimu, atliktu pagal SPO.OP.230 dalį, ir susijusios standartinės veiklos procedūros.

▼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 ►M4 , jei taikoma ◄;

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.

▼B

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.

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

▼M16

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

a) Lėktuve, kuriame įrengtos saugios 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 lėktuvuose, kuriais keleiviai skraidinami komerciniais tikslais, turi būti įrengtos patvirtintos saugios pilotų kabinos durys, kurias būtų galima užrakinti ir atrakinti iš bet kurio piloto vietos ir kurios suprojektuotos taip, kad atitiktų taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, kai tokie lėktuvai priskiriami prie kurios nors iš šių kategorijų:

1. lėktuvai, kurių MCTOM viršija 54 500 kg;

2. lėktuvai, kurių MCTOM viršija 45 500 kg, o MOPSC viršija 19; arba

▼M16

3. lėktuvai, kurių MOPSC viršija 60.

c) Visuose lėktuvuose, kuriuose pagal b papunktį yra įrengtos saugios pilotų 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 laikantis nacionalinių civilinės aviacijos saugumo programų būtina įeiti arba išeiti įgaliotiesiems asmenims;

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

▼M4

ORO.SEC.105. Skrydžio įgulos kabinos saugumas. Sraigtasparniai

▼B

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

▼M29

ORO.FC.005. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatyti su skrydžio įgulos mokymu, patirtimi ir kvalifikacija susiję reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas, ir jį sudaro:

a) 1 SKIRSNIS, kuriame nustatomi bendri reikalavimai;

b) 2 SKIRSNIS, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi CAT skrydžiams lėktuvais ir sraigtasparniais, išskyrus CAT skrydžius su keleiviais, kurie vykdomi dieną pagal VFR bei prasideda ir baigiasi tame pačiame aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir kompetentingos institucijos nurodytoje vietinėje zonoje, naudojant:

1) sraigtinius vieno variklio lėktuvus, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg, o MOPSC neviršija 5 krėslų, arba

2) kitus vieno variklio sraigtasparnius (išskyrus sudėtingus varikliu varomus sraigtasparnius), kurių MOPSC neviršija 5 krėslų.

c) 3 SKIRSNIS, kuriame nustatomi papildomi komercinių specialiųjų skrydžių ir b punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytų skrydžių reikalavimai.

d) 4 SKIRSNIS, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

▼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

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.

▼M21

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

▼B

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.

▼M21

f) Specialieji skrydžių sraigtasparniais reikalavimai.

Jei sraigtasparnį valdo dviejų pilotų įgula, kiekvienas pilotas privalo arba:

1) turėti pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad sėkmingai baigtas sraigtasparnio daugianarės įgulos sąveikos (MCC) kursas pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011; arba

2) būti išskraidęs bent 500 valandų kaip daugiapiločių skrydžių pilotas.

▼M29

ORO.FC.105. Skyrimas įgulos arba orlaivio vadu

a) Remiantis Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 8.6 punktu, vienas skrydžio įgulos pilotas, turintis įgulos vado kvalifikaciją pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį), vežėjo paskiriamas įgulos vadu arba, kai vykdomas komercinis skrydis lėktuvu arba sraigtasparniu, orlaivio vadu.

b) Vežėjas skrydžio įgulos narį įgulos arba orlaivio vadu skiria tik tuo atveju, jeigu įvykdomos visos šios sąlygos:

1) skrydžio įgulos narys turi būtiniausio lygio patirtį, nustatytą skrydžių vykdymo vadove;

2) skrydžio įgulos narys turi pakankamai žinių apie maršrutą ar zoną, kuriais bus skrendama, apie aerodromus, įskaitant atsarginius aerodromus, vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus ir įrangą, kuriais bus naudojamasi, ir procedūras, kurios bus taikomos;

3) daugianarės skrydžio įgulos narys yra baigęs vežėjo rengiamą vadovavimo kursą, jei vykdant daugianarės įgulos skrydžius iš antrojo piloto paaukštinamas įgulos arba orlaivio vadu.

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

▼M29

c) Vykdant komercinius skrydžius lėktuvais ir sraigtasparniais ir IAM skrydžius VCA, įgulos vadas ar orlaivio vadas arba pilotas, kuriam gali būti pavesta vykdyti skrydį, turi būti baigęs pirminį supažindinamąjį mokymą apie maršrutą ar zoną, kuriais bus skrendama, ir aerodromus, vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus, alternatyvias tūpimo vietas ir įrangą, kuriais bus naudojamasi, bei procedūras, kurios bus taikomos, ir šias žinias išlaiko taip:

1) žinias apie aerodromą arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus išlaiko vykdamas bent vieną kartą per 12 kalendorinių mėnesių laikotarpį skrydį aerodrome arba vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome;

2) žinias apie maršrutą ar zoną arba alternatyvios tūpimo vietos žinias išlaiko vykdydamas bent vieną kartą per 36 kalendorinių mėnesių laikotarpį skrydį pagal maršrutą arba zonoje ar skrydžio nukreipimo vietoje. Be to, jei maršrutu ar zonoje per 36 kalendorinių mėnesių laikotarpį 12 mėnesių operacijų nevykdyta, yra būtinas kvalifikacijos kėlimo mokymas, kad žinios apie maršrutą ar zoną būtų atnaujintos.

d) Nepaisant c punkto, skrydžiams dieną B ir C klasės lėktuvais ir sraigtasparniais pagal VFR, supažindinamąjį mokymą apie maršrutą ir aerodromus galima pakeisti supažindinamuoju mokymu apie zoną.

▼B

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

▼M29

a) Prieš pradėdamas neprižiūrimas skraidyti maršrutais, skrydžio įgulos narys turi baigti vežėjo rengiamą permokymo kursą:

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

2) kiekvieną kartą, kai skrydžio įgulos narys pradeda dirbti vežėjui.

▼B

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

▼M21

ORO.FC.125. Mokymas apie skirtumus, supažindinamasis mokymas, su įranga ir procedūromis susijęs mokymas

a) Skrydžio įgulos nariai baigia mokymą apie skirtumus arba supažindinamąjį mokymą, kai to reikalaujama pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį).

b) Kai keičiama įranga arba keičiamos procedūros ir dėl to reikia papildomų žinių apie šiuo metu naudojamus tipus ar variantus, skrydžio įgulos nariai turi baigti su įranga ir procedūromis susijusį mokymą.

c) Skrydžių vykdymo vadove turi būti nustatyta, kokiais atvejais būtinas toks mokymas apie skirtumus ar supažindinamasis mokymas, ar su įranga ir procedūromis susijęs mokymas.

▼B

ORO.FC.130. Kartotinis mokymas ir egzaminai

▼M21

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

▼B

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.

▼M21

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

a) Skrydžio įgulos nariai, skraidantys 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, egzaminavimo ir naujausios patirties reikalavimais susijusios lengvatos.

b) Vežėjas gali nustatyti vieno variklio sraigtasparnių tipų grupes. Vieno tipo vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas galioja visiems kitiems grupės tipams, jei tenkinamos abi šios sąlygos:

1) grupę sudaro tik vieno turbininio variklio sraigtasparniai, kuriais skrydžiai vykdomi pagal VFR, arba tik vieno stūmoklinio variklio sraigtasparniai, kuriais skrydžiai vykdomi pagal VFR;

2) dėl komercinių skrydžių per 3 metų ciklą atliekami bent du kiekvieno tipo vežėjo rengiami kvalifikacijos patikrinimai.

c) Specialiesiems skrydžiams vykdyti orlaivio / FSTD mokymo ir vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo elementai, apimantys aktualius su specialiaja užduotimi susijusius aspektus ir nesusiję su tipu ar tipų grupe, remiantis vežėjo atliktu rizikos vertinimu gali būti įskaityti kitoms grupėms ar tipams.

▼M29

d) Skrydžiams daugiau nei vieno tipo ar varianto sraigtasparniais arba VCA, naudojamais pakankamai panašiems skrydžiams, jei pakaitomis rengiami maršrutinio skrydžio skirtingais tipais ar variantais egzaminai, kiekvieno maršrutinio skrydžio egzaminu iš naujo patvirtinamas ir maršrutinio skrydžio kitų tipų ar variantų sraigtasparniais arba VCA egzamino galiojimas.

▼M21

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

▼M18

ORO.FC.145. Mokymo, egzaminavimo ir vertinimo vykdymas

a) Visas šiame skyriuje reikalaujamas mokymas, egzaminavimas ir vertinimas vykdomas pagal mokymo programas ir planus, vežėjo nustatytus skrydžių vykdymo vadove.

▼M18

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

▼M29

c) Tiek CAT skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais, tiek IAM skrydžių VCA atveju mokymo ir egzaminavimo programas, įskaitant mokymo planus ir atskirų imituojamo skrydžio treniruoklių naudojimą bei kitus mokymo sprendimus, patvirtina kompetentinga institucija.

▼M21

d) Šio skyriaus reikalavimams įvykdyti naudojamas FSTD turi atitikti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 reikalavimus ir, kiek tai praktiškai įmanoma, atkartoti vežėjo naudojamą orlaivį. FSTD ir orlaivio skirtumai aprašomi ir aptariami per instruktažą ar mokymą (priklausomai nuo atvejo).

▼M18

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

▼M21

f) Vežėjas stebi kiekvieno kartotinio mokymo ir egzaminų galiojimą.

g) Šiame skyriuje reikalaujami galiojimo laikotarpiai skaičiuojami nuo mėnesio, kurį buvo įgyta patirtis, užbaigtas mokymas ar išlaikytas egzaminas, pabaigos.

▼M18

ORO.FC.146. Mokymą, egzaminavimą ir vertinimą vykdantys darbuotojai

a) Visas šiame skyriuje reikalaujamas mokymas, egzaminavimas ir vertinimas vykdomas tinkamai kvalifikuotų darbuotojų.

▼M21

b) Skrydžio mokymą ir mokymą imituojamo skrydžio treniruokliais rengiantys, egzaminuojantys ir vertinimą atliekantys darbuotojai turi būti kvalifikuoti pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį). Be to, specialiųjų skrydžių mokymą rengiantys ir egzaminuojantys darbuotojai turi būti tinkamai kvalifikuoti atitinkamai operacijai.

▼M18

c) Įrodymais grindžiamo mokymo programos vertinimą ir mokymą vykdantys darbuotojai turi:

(1) turėti I priedo (FCL dalies) instruktoriaus arba egzaminuotojo pažymėjimą;

(2) būti baigę vežėjo parengtą įrodymais grindžiamo mokymo instruktorių standartizavimo programą. Tai apima pradinę ir kartotinę standartizavimo programas.

Užbaigus vežėjo rengiamą pradinę įrodymais grindžiamo mokymo standartizavimo programą, instruktoriui suteikiama teisė atlikti praktinį įrodymais grindžiamo mokymo vertinimą.

▼M21

d) Nepaisant b punkto, kompetencijos vykdyti maršrutinį skrydį vertinimą gali atlikti tinkamai kvalifikuotas orlaivio vadas, kurį paskiria vežėjas ir kuris yra baigęs įrodymais grindžiamo mokymo koncepcijų ir kompetencijų vertinimo standartizavimo programą (maršrutinio skrydžio vertintojas).

▼M29

e) Nepaisant b punkto, mokymą orlaiviu/imituojamo skrydžio treniruokliu ir vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą gali atlikti IAM skrydžiams tinkamai kvalifikuotas orlaivio vadas arba įgulos vadas, turintis FI/TRI/SFI pažymėjimą ir vežėjo paskirtas bet kuriai iš šių operacijų:

1) komerciniams skrydžiams sraigtasparniais, atitinkančiais ORO.FC.005 dalies b punkto 2 papunktyje nustatytus kriterijus;

▼M29

2) komerciniams skrydžiams kitais nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai, vykdomiems dieną maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus;

3) komerciniams skrydžiams B klasės lėktuvais, neatitinkančiais ORO.FC.005 dalies b punkto 1 papunktyje nustatytų kriterijų;

4) IAM skrydžiams VCA, vykdomiems dieną maršrutais pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus.

▼M21

f) Nepaisant b punkto, orlaivio / FSTD mokymą ir gebėjimų / vežėjo rengiamą kvalifikacijos demonstravimo patikrinimą gali atlikti tinkamai kvalifikuotas įgulos vadas / vadas, vežėjo paskirtas bet kuriems iš šių skrydžių:

1) specialiesiems skrydžiams;

▼M26

2) komerciniams skrydžiams lėktuvais, atitinkančiais ORO.FC.005 dalies b punkto 1 papunktyje nustatytus kriterijus.

▼M21

g) Nepaisant b punkto, maršrutinio skrydžio egzaminus gali atlikti vežėjo paskirtas tinkamai kvalifikuotas orlaivio vadas.

h) Vežėjas kompetentingą instituciją informuoja apie asmenis, paskirtus pagal e–g punktus.

▼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.

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.

▼M21

d) Specialieji skrydžių sraigtasparniais reikalavimai.

Vykdant visus skrydžius sraigtasparniais, kurių MOPSC viršija 19, ir skrydžius pagal IFR sraigtasparniais, kurių MOPSC viršija 9, skrydžio įgulą sudaro ne mažiau kaip du pilotai.

▼B

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

a) Vadas gali pavesti vykdyti skrydį:

1. kitam kvalifikuotam orlaivio vadui arba

▼B

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

▼M30

iii) kartotinis mokymas ir egzaminai pagal ORO.FC.230 dalį, jei tenkinamos šios sąlygos:

A. egzaminavimas neapima kilimo manevrų;

B. egzaminavimas apima tūpimo manevrus, atliekamus bent vykdant stebinčiojo piloto funkciją;

▼B

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

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

▼M21

Kad būtų galima skristi pagal IFR arba naktį su minimalia vieno piloto įgula, turi būti laikomasi šių reikalavimų:

▼B

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.

▼M21

b) SPECIALIAI PALIKTA TUŠČIA

▼B

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

▼B

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

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

▼B

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.

▼M21

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. Įgulos nariai gali būti paskirti skristi vieno variklio sraigtasparniais per vieno variklio sraigtasparnio vežėjo rengiamą permokymo kursą, jei dėl to nenukenčia mokymas.

▼B

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.

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.

▼M21

f) Jei dėl veiklos aplinkybių, tokių kaip paraiškos dėl naujo AOC (oro vežėjo pažymėjimo) pateikimas arba laivyno papildymas naujo tipo ar klasės orlaiviu, vežėjas negali įvykdyti d punkto reikalavimų, jis gali parengti specialų permokymo kursą, kuriuo laikinai naudotųsi ribotas pilotų skaičius.

ORO.FC.230. Kartotinis mokymas ir egzaminavimas

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

b) *Vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo egzaminas*

1) Kaip įprasto įgulos komplektavimo proceso dalį, kiekvienas įgulos narys išlaiko vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą.

2) Jei skrydžio įgulos narys turi skristi pagal IFR, vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimo egzaminas atitinkamai laikomas be išorinių vizualiųjų orientyrų.

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

c) *Maršrutinio skrydžio egzaminas*

Kiekvienas įgulos narys išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą orlaivyje. Maršrutinio skrydžio egzamino galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

▼M21

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

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

e) *CRM mokymas*

1) Į visus atitinkamus kartotinio mokymo etapus įtraukiami CRM elementai.

2) Kiekvienas skrydžio įgulos narys turi baigti specialų modulinį CRM mokymą. Visos pagrindinės CRM mokymo temos išnagrinėjamos, modulinio mokymo sesijas kuo tolygiau paskirsčius 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.

▼M18

ORO.FC.231. Įrodymais grindžiamas mokymas

(a) ĮRODYMAIS GRINDŽIAMO MOKYMO PROGRAMA

(1) Vežėjas gali netaikyti ORO.FC.230 dalies reikalavimų, o vietoj jų parengti, įgyvendinti ir prižiūrėti kompetentingos institucijos patvirtintą tinkamą įrodymais grindžiamo mokymo programą.

Vežėjas įrodo savo gebėjimą padėti įgyvendinti įrodymais grindžiamo mokymo programą (įskaitant įgyvendinimo planą) ir atlieka saugos rizikos vertinimą, iš kurio matyti, kaip pasiekiamas lygiavertis saugos lygis.

(2) Įrodymais grindžiamo mokymo programa turi:

(i) atitikti vežėjo dydį ir jo veiklos pobūdį bei sudėtingumą, atsižvelgiant į tai veiklai būdingą pavojų ir susijusią riziką;

(ii) užtikrinti piloto kompetenciją vertinant ir tobulinant piloto kompetencijas, reikalingas saugiam, veiksmingam ir efektyviam orlaivio naudojimui užtikrinti;

(iii) užtikrinti, kad kiekvienas pilotas galėtų susipažinti su vertinimo ir mokymo temomis, nustatytomis pagal ORO.FC.232 dalį;

(iv) apimti bent šešis įrodymais grindžiamo mokymo modulius, paskirstytus 3 metų programoje; kiekvieną įrodymais grindžiamo mokymo modulį sudaro vertinimo ir mokymo etapai. Įrodymais grindžiamo mokymo modulio galiojimo laikotarpis yra 12 mėnesių.

(A) Vertinimo etapą sudaro oro linijų skrydžio scenarijus (arba scenarijai), kuriuo (-iais) siekiama įvertinti visas kompetencijas ir nustatyti individualius mokymo poreikius.

▼**M18**

(B) Mokymo etapą sudaro:

(a) manevrų mokymo etapas, per kurį įgyjami įgūdžiai atlikti tam tikrus nustatytus manevrus;

(b) scenarijais grindžiamo mokymo etapas, kurį sudaro oro linijų skrydžio scenarijus (arba scenarijai), kuriuo (-iais) siekiama tobulinti kompetencijas ir tenkinti individualius mokymo poreikius.

Mokymo etapas vykdomas laiku po vertinimo etapo.

(3) Vežėjas užtikrina, kad kiekvienas įrodymais grindžiamo mokymo programoje užsiregistravęs pilotas baigtų:

(i) per tipo kvalifikacijos galiojimo laikotarpį – ne mažiau kaip du įrodymais grindžiamo mokymo modulius, tarp kurių daroma ne trumpesnė kaip 3 mėnesių pertrauka. Įrodymais grindžiamo mokymo modulis užbaigiamas, kai:

(A) nuodugniai susipažįstama su įrodymais grindžiamo mokymo programoje numatytu to įrodymais grindžiamo mokymo modulio turiniu (pilotas susipažino su vertinimo ir mokymo temomis) ir

(B) įrodoma, kad pagal visas stebimas kompetencijas vertinami gebėjimai vykdyti užduotis yra priimtino lygio;

(ii) atliekamas (-i) kompetencijos vykdyti maršrutinį skrydį vertinimas (-ai) ir

(iii) baigiamas ant žemės vykdomas mokymas.

(4) Vežėjas parengia įrodymais grindžiamo mokymo instruktorių standartizavimo ir vertinimo atitikties užtikrinimo programą, siekdamas užtikrinti, kad įrodymais grindžiamo mokymo instruktoriai turėtų tinkamą kvalifikaciją savo užduotims atlikti.

(i) Ši programa turi būti taikoma visiems instruktoriams;

(ii) vertinimo atitikčiai nustatyti vežėjas taiko tinkamus metodus ir matus;

(iii) vežėjas įrodo, kad instruktorių vertinimo atitiktis yra pakankama.

(5) Į įrodymais grindžiamo mokymo programą gali būti įtrauktos nenumatytomis aplinkybėmis vykdytinos nenumatytų atvejų procedūros, kurios galėtų turėti įtakos įrodymais grindžiamo mokymo modulių įgyvendinimui. Vežėjas įrodo, kad šios procedūros yra būtinos. Procedūromis užtikrinama, kad pilotas nebevykdytų maršrutinių skrydžių, jei nustatyti gebėjimai vykdyti užduotis buvo prastesni už minimalų priimtiną lygį. Tai gali būti:

(i) skirtingas įrodymais grindžiamo mokymo modulių atskyrimo laikotarpis ir

(ii) skirtinga įrodymais grindžiamo mokymo modulio etapų seka.

(b) KOMPETENCIJŲ SISTEMA

Vežėjas kompetencijų sistemą taiko visiems vertinimo ir mokymo pagal įrodymais grindžiamo mokymo programą aspektams. Kompetencijų sistema turi:

(1) būti visapusiška, tiksli ir tinkama naudoti;

▼**M18**

(2) apimti stebimus veiksmus, būtinus norint vykdyti skrydžius saugiai, veiksmingai ir efektyviai;

(3) apimti apibrėžtas kompetencijas, jų aprašymus ir su jais susijusius stebimus veiksmus.

(c) MOKYMO SISTEMOS VEIKSMINGUMAS

(1) Įrodymais grindžiamo mokymo sistemos veiksmingumas matuojamas ir vertinamas taikant atsiliepimų teikimo procedūrą, siekiant:

(i) patvirtinti ir patobulinti vežėjo rengiamą įrodymais grindžiamo mokymo programą;

(ii) įsitikinti, kad įgyvendinant vežėjo rengiamą įrodymais grindžiamo mokymo programą tobulinamos pilotų kompetencijos.

(2) Atsiliepimų teikimo procedūra įtraukiama į vežėjo valdymo sistemą.

(3) Vežėjas parengia įrodymais grindžiamo mokymo duomenų apsaugos procedūras.

(d) VERTINIMO BALAIS SISTEMA

(1) Piloto kompetencijai įvertinti vežėjas taiko vertinimo balais sistemą. Vertinimo balais sistema:

(i) užtikrinamas pakankamas detalumo lygis, siekiant tiksliai ir naudingai įvertinti kiekvieno asmens gebėjimus vykdyti užduotis;

(ii) užtikrinama, kad būtų nustatytas užduočių įvykdymo kriterijus ir kiekvienos kompetencijos vertinimo skalė, kurioje nustatomas balas, rodantis minimalų priimtiną lygį, kurį pasiekus gali būti vykdomi maršrutiniai skrydžiai. Vežėjas parengia procedūras, skirtas spręsti tokius klausimus, kaip prasti piloto gebėjimai vykdyti užduotis;

(iii) užtikrinamas duomenų vientisumas ir

(iv) duomenų saugumas.

(2) Vežėjas reguliariai tikrina vertinimo balais sistemos tikslumą naudodamasis kriterijais grindžiama sistema.

(e) TINKAMI TRENIRUOKLIAI IR VALANDŲ SKAIČIUS VEŽĖJO RENGIAMAI ĮRODYMAIS GRINDŽIAMO MOKYMO PROGRAMAI BAIGTI

(1) Kiekvienas įrodymais grindžiamo mokymo modulis vykdomas naudojant FSTD, kurio kvalifikacijos lygis yra pakankamas tinkamam vertinimo ir mokymo temų išdėstymui užtikrinti.

(2) Vežėjas pilotui suteikia pakankamai valandų atlikti užduotis tinkamame skrydžio treniruoklyje, kad jis galėtų užbaigti vežėjo rengiamą įrodymais grindžiamo mokymo programą. Įrodymais grindžiamo mokymo programos apimties nustatymo kriterijai yra šie:

(i) apimtis atitinka įrodymais grindžiamo mokymo programos dydį ir sudėtingumą;

(ii) apimtis yra pakankama įrodymais grindžiamo mokymo programai užbaigti;

(iii) apimtimi užtikrinamas įrodymais grindžiamo mokymo programos veiksmingumas, atsižvelgiant į ICAO, Agentūros ir kompetentingos institucijos pateiktas rekomendacijas;

(iv) apimtis atitinka naudojamų treniruoklių technologiją.

(f) LYGIAVERTĖS TRIKTYS

(1) Kiekvienas pilotas vertinamas, kaip jis geba valdyti orlaivio sistemos triktis, ir mokomas tai daryti.

▼**M18**

(2) Orlaivio sistemos triktys, dėl kurių kvalifikuotai įgulai gerokai padidėja krūvis, sukeliamos atsižvelgiant į šias charakteristikas:

(i) skubumą;

(ii) sudėtingumą;

(iii) orlaivio kontrolės pablogėjimą;

(iv) matavimo įrangos gedimą;

(v) padarinių valdymą.

(3) Kiekvienam pilotui vertinimo ir mokymo temų lentelėje nustatytu dažnumu pateikiama užduotis, susijusi su bent viena kiekvienos charakteristikos triktimi.

(4) Įrodytas įgūdis valdyti vieną triktį laikomas lygiaverčiu įrodytam įgūdžiui valdyti kitas tų pačių charakteristikų triktis.

(g) SU SKRYDŽIAIS SUSIJĘ LYGIAVERČIAI ARTĖJIMAI TŪPTI

(1) Vežėjas užtikrina, kad kiekvienas pilotas būtų reguliariai mokomas vykdyti su skrydžiais susijusių tipų artėjimus tūpti ir taikyti artėjimo tūpti metodus.

(2) Šis mokymas apima artėjimus tūpti, dėl kurių kvalifikuotai įgulai padidėja krūvis.

(3) Šis mokymas apima artėjimus tūpti, kuriems reikalingas specialus patvirtinimas pagal šio reglamento V priedą (SPA dalį).

(h) KOMPETENCIJOS VYKDYTI MARŠRUTINĮ SKRYDĮ VERTINIMAS

(1) Kiekvienas pilotas reguliariai dalyvauja kompetencijos vykdyti maršrutinį skrydį orlaiviu vertinime, kad įrodytų esąs kompetentingas saugiai, veiksmingai ir efektyviai vykdyti įprastą maršrutinį skrydį, aprašytą skrydžių vykdymo vadove.

(2) Kompetencijos vykdyti maršrutinį skrydį vertinimo galiojimo laikotarpis yra 12 mėnesių.

(3) Kompetentingai institucijai pritarus, leidimą rengti įrodymais grindžiamą mokymą turintis vežėjas gali pratęsti kompetencijos vykdyti maršrutinį skrydį vertinimo galiojimą:

(i) dvejais metais, atlikus rizikos vertinimą,

(ii) arba trejais metais, jei taikoma atsiliepimų teikimo maršrutinių skrydžių stebėsenos tikslais procedūra, kurios metu nustatomos skrydžių metu kylančios grėsmės, sumažinama tokių grėsmių rizika ir įgyvendinamos priemonės, skirtos žmogaus klaidoms skrydžių metu šalinti.

(4) Norėdamas sėkmingai sudalyvauti kompetencijos vykdyti maršrutinį skrydį vertinime, pilotas turi įrodyti, kad jo gebėjimai vykdyti su visomis stebimomis kompetencijomis susijusias užduotis yra priimtino lygio.

(i) ANT ŽEMĖS VYKDOMAS MOKYMAS

(1) Kas 12 kalendorinių mėnesių kiekvienas pilotas:

(i) dalyvauja ant žemės vykdomame techniniame mokyme;

(ii) dalyvauja žinių apie visos orlaivyje turimos avarinės ir saugos įrangos buvimo vietą ir naudojimą vertinime ir su tuo susijusiame mokyme.

▼M18

(2) Įvertinus riziką ir kompetentingai institucijai pritarus, vežėjas gali pratęsti žinių apie visos orlaivyje turimos avarinės ir saugos įrangos buvimo vietą ir naudojimą vertinimo ir su tuo susijusio mokymo laikotarpį iki 24 mėnesių.

ORO.FC.232. Įrodymais grindžiamo mokymo programos vertinimo ir mokymo temos

(a) Vežėjas užtikrina, kad kiekvienas pilotas galėtų susipažinti su vertinimo ir mokymo temomis.

(b) Vertinimo ir mokymo temos turi būti:

(1) parengtos remiantis saugos ir veiklos duomenimis, kurie naudojami siekiant nustatyti tobulintinas pilotų mokymo sritis ir prioritetus, kad būtų galima parengti tinkamas įrodymais grindžiamo mokymo programas;

(2) paskirstytos per 3 metų laikotarpį nustatyto dažnumo intervalais;

(3) susijusios su orlaivio, kuriuo pilotas skraido, tipu ar variantu.

▼M21

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

a) Lėktuvų 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, kad taptų kvalifikuoti atlikti reikiamas įprastas, neįprastas ir avarines procedūras bet kuriame krėsle. Toks mokymas ir egzaminai aprašomi skrydžių vykdymo vadove. Egzaminai gali būti rengiami kartu su ORO.FC.230 dalies b punkte arba ORO.FC.231 dalyje paminėtoje įrodymais grindžiamo mokymo programoje nurodytu vežėjo rengiamu kvalifikacijos patikrinimo egzaminu.

b) Papildomas mokymas ir egzaminai apima bent šiuos dalykus:

1) variklio gedimą kylant;

2) artėjimą tūpti, kai neveikia vienas variklis, ir kilimą po nutraukto tūpimo; ir

3) tūpimą neveikiant vienam varikliui.

c) Galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių. Vežėjų, turinčių patvirtintą įrodymais grindžiamo mokymo programą, atveju galiojimas nustatomas atsižvelgiant į vertinimą ir mokymo temas pagal ORO.FC.232 dalį.

d) Kai skrendama antrojo piloto krėsle, be kita ko, turi galioti ir būti aktualūs ORO.FC.230 dalyje reikalaujami egzaminai arba ORO.FC.231 dalyje reikalaujamas vertinimas ir mokymas, kurių reikia norint skristi orlaivio vado krėsle.

e) Orlaivio vadą pakeičiantis pilotas, be ORO.FC.230 dalies b punkte nustatyto vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo arba ORO.FC.231 dalyje reikalaujamo vertinimo ir mokymo, turi būti įrodęs, 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.

f) Pilotas, išskyrus orlaivio vado krėsle sėdintį orlaivio vadą, be ORO.FC.230 dalies b punkte nustatyto vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo arba ORO.FC.231 dalyje reikalaujamo vertinimo ir mokymo, įrodo gebėjimą atlikti veiksmus ir taikyti procedūras, už kuriuos atsakingas vadas, einantis stebinčiojo piloto pareigas. Jei kairiojo ir dešiniojo krėslų skirtumai nereikšmingi, praktika gali būti atliekama bet kuriame krėsle.

▼M21

ORO.FC.236. Piloto kvalifikacija skristi bet kurio piloto krėsle. Sraigtasparniai

a) Sraigtasparnio pilotai, kurie dėl savo pareigų privalo skristi bet kurio piloto krėsle, baigia papildomą mokymą ir išlaiko egzaminus, kad taptų kvalifikuoti atlikti reikiamas įprastas, neįprastas ir avarines procedūras bet kuriame krėsle. Šios kvalifikacijos galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

b) Laikoma, kad esami reikiamo tipo FI arba TRI atitinka a punkto reikalavimą, jei per pastaruosius 6 mėnesius jie vykdė FI arba TRI veiklą, susijusią su tuo tipu ir sraigtasparniu.

▼B

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.

▼M21

b) SPECIALIAI PALIKTA TUŠČIA

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

▼B

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

▼M21

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

1) nustatytus SPA.LVO.120 dalyje dėl skrydžio įgulos mokymo ir kvalifikacijos;

2) nustatytus ORO.FC.220 dalyje dėl permokymo ir susijusio egzaminavimo;

3) nustatytus ORO.FC.125 dalyje dėl mokymo apie skirtumus, supažindinamojo mokymo, su įranga ir procedūromis susijusio mokymo;

4) nustatytus ORO.FC.205 dalyje dėl vadovavimo kurso;

5) nustatytus ORO.FC.230 dalyje dėl kartotinio mokymo ir susijusio egzaminavimo ir

6) nustatytus ORO.FC.240 dalyje dėl skrydžių daugiau negu vieno tipo ar varianto orlaiviu.

▼B

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.

▼B

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

▼M21

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 išlaiko maršrutinio skraidymo vertinimą (LOE), kuris atliekamas naudojant FSTD. LOE galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių. LOE yra baigtas, kai įvykdomos abi šios sąlygos:

1) baigta LOE programa ir

2) skrydžio įgulos narys įrodė, kad jo rezultatai yra priimtino lygio.

e) Po dvejų metų veiklos vykdymo pagal patvirtintą ATQP vežėjas, gavęs kompetentingos institucijos patvirtinimą, ORO.FC.230 dalyje nurodytų egzaminų galiojimo laikotarpius gali pratęsti taip:

1) Vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo egzamino – iki 12 kalendorinių mėnesių.

2) Maršrutinio skrydžio egzamino – iki 24 kalendorinių mėnesių.

3) Su avarine ir saugos įranga susijusio egzamino – iki 24 kalendorinių mėnesių.

f) Kiekvienas skrydžio įgulos narys turi baigti specialų modulinį CRM mokymą. Visos pagrindinės CRM mokymo temos išnagrinėjamos, modulinio mokymo sesijas kuo tolygiau paskirsčius per kiekvieną trejų metų laikotarpį.

g) Alternatyvi mokymo ir kvalifikacijos tobulinimo programa (ATQP) apima tolygiai per 3 metų programą paskirstytas 48 valandas FSTD kiekvienam skrydžio įgulos nariui. Vežėjas gali sumažinti FSTD valandų skaičių, bet ne daugiau kaip iki 36 valandų, jei įrodo, kad pasiektas saugos lygis yra lygiavertis programos, kurią ATQP gali pakeisti pagal a punktą, saugos lygiui.

▼B

ORO.FC.A.250. CPL(A) licenciją turintys lėktuvų vadai

▼M10

a) CPL(A) (lėktuvo) licencijos turėtojas eina komerciniams skrydžiams naudojamo vienpiločio lėktuvo vado pareigas tik jei tenkinama bent viena iš šių sąlygų:

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;

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. Vietoje 400 valandų, išskraidytų einant įgulos vado pareigas, gali būti įskaitomos valandos, 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;

3. tuo atveju, kai vieno variklio 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. Vietoje 400 valandų, išskraidytų einant įgulos vado pareigas, gali būti įskaitomos valandos, 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

b) Skrydžiams B klasės lėktuvais pagal VFR dieną a punkto 1 papunktis netaikomas.

▼B

ORO.FC.H.250. CPL(H) licenciją turintys sraigtasparnių vadai

▼M21

a) CPL(H) (sraigtasparnio) licencijos turėtojas eina komerciniams skrydžiams naudojamo vienpiločio sraigtasparnio vado pareigas tik 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. Bendras skrydžio sraigtasparniais laikas turi apimti 100 valandų skrydžio pagal IFR. Į 100 valandų gali būti įskaitoma iki 50 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, praleisto mokantis FFS(H) B lygio arba FTD 3 ar aukštesnio lygio mokymo prietaisais, kurie laikomi tinkamomis mokymo pagal prietaisus priemonėmis. 300 valandų, išskraidytų einant įgulos vado pareigas, gali būti pakeistos valandomis, išskraidytomis einant antrojo piloto pareigas pagal įdiegtą skrydžių vykdymo vadove reikalaujamą daugianarės įgulos sistemą, 2 valandas skrydžio einant antrojo piloto pareigas prilyginant 1 valandai skrydžio einant įgulos vado pareigas;

▼B

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.

▼M4

3 SKIRSNIS

Papildomi komercinių specialiųjų skrydžių ir ORO.FC.005 dalies b punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytų komercinių skrydžių reikalavimai

▼M21

ORO.FC.320. Vežėjo rengiamas permokymas ir egzaminai

Vežėjo rengiamas permokymo kursas apima vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą.

ORO.FC.325. Su įranga ir procedūromis susijęs mokymas ir egzaminai

Jei skrydžio įgulos narys dalyvauja su įranga ir procedūromis susijusiame mokyme, kuriam reikia naudoti tinkamą FSTD arba orlaivį, kiek tai susiję su specialiesiems skrydžiams skirtomis standartinėmis veiklos procedūromis, skrydžio įgulos narys turi išlaikyti vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą.

ORO.FC.330. Kartotinis mokymas ir egzaminai. Vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas

a) Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia kartotinį mokymą ir išlaiko vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą. Su specialiaisiais skrydžiais susijęs kartotinis mokymas ir egzaminai apima aktualius aspektus, susijusius su skrydžių vykdymo vadove aprašytomis specialiosiomis užduotimis.

b) Turi būti atitinkamai atsižvelgiama į skrydžius, vykdomus pagal IFR arba naktį.

c) Vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

▼M29

4 SKIRSNIS

Papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA)

ORO.FC.400. Skrydžio įgulos sudėtis

Minimali skrydžio įgulos sudėtis IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA) turi atitikti skrydžių vykdymo vadove nurodytą sudėtį, atsižvelgiant į minimalų skaičių, nurodytą orlaivio skrydžių vadove arba kituose su konkretaus orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimu (CofA) susijusiuose dokumentuose.

▼M29

ORO.FC.415. Pradinis vežėjo įgulos išteklių valdymo (CRM) mokymas

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

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

ORO.FC.420. Vežėjo rengiamas permokymas ir egzaminai

a) CRM mokymas įtraukiamas į vežėjo rengiamą permokymo kursą.

b) Prasidėjus IAM vežėjo rengiamam permokymo kursui, skrydžio įgulos nariui skraidymo kito tipo ar klasės orlaiviu pareigos neskiriamos, kol mokymo kursas nebus išklausytas ar užbaigtas.

c) Skrydžio įgulos nariui būtina IAM vežėjo rengiamo permokymo apimtis nustatoma laikantis skrydžių vykdymo vadove nustatytų kvalifikacijos ir patirties standartų ir atsižvelgiant į to įgulos nario ankstesnį mokymą ir patirtį.

d) Skrydžio įgulos narys:

1) prieš pradėdamas maršrutinius skrydžius su priežiūra (LIFUS), išlaiko IAM vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą ir baigia mokymą apie avarinę ir saugos įrangą bei išlaiko atitinkamą egzaminą ir,

2) atlikęs maršrutinius skrydžius su priežiūra, išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą.

e) Jei dėl veiklos aplinkybių, tokių kaip paraiškos dėl naujo AOC pateikimas arba laivyno papildymas naujo tipo ar klasės orlaiviu, IAM vežėjas negali įvykdyti d punkto reikalavimų, jis gali parengti specialų permokymo kursą, kuriuo laikinai naudotųsi ribotas skrydžio įgulos narių skaičius.

ORO.FC.430. Kartotinis mokymas ir egzaminavimas

a) Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia kartotinį mokymą ir išlaiko egzaminus, susijusius su VCA, kurį jis valdo, tipu ar variantu, ir su susijusia įranga.

b) IAM vežėjo rengiamas kvalifikacijos patikrinimas.

1) Kaip įprasto įgulos komplektavimo proceso dalį kiekvienas skrydžio įgulos narys išlaiko IAM vežėjo rengiamą kvalifikacijos patikrinimą, kad įrodytų savo kompetenciją atlikti įprastus bei neįprastus veiksmus ir veiksmus avarinėse situacijose, apimančius atitinkamus aspektus, susijusius su skrydžių vykdymo vadove aprašytomis užduotimis.

2) Rezervuota.

3) IAM vežėjo rengiamo kvalifikacijos patikrinimo galiojimo laikotarpis yra 6 kalendoriniai mėnesiai.

c) Maršrutinio skrydžio egzaminas

Kiekvienas įgulos narys išlaiko maršrutinio skrydžio egzaminą vertikaliai kilti ir tūpti galinčiu orlaiviu. Maršrutinio skrydžio egzamino galiojimo laikotarpis yra 12 kalendorinių mėnesių.

▼M29

d) Mokymas apie avarinę ir saugos įrangą ir egzaminavimas

Kiekvienas skrydžio įgulos narys baigia kartotinį mokymą apie visos orlaivyje vežamos 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) Į visus atitinkamus kartotinio mokymo etapus įtraukiami CRM mokymo elementai.

2) Kiekvienas skrydžio įgulos narys turi baigti specialų modulinį CRM mokymą. Visos pagrindinės CRM mokymo temos išnagrinėjamos modulinio mokymo sesijas kuo tolygiau paskirsčius per kiekvieną trejų metų laikotarpį.

f) Kiekvienam skrydžio įgulos nariui ne rečiau kaip kas 12 kalendorinių mėnesių surengiamas antžeminis mokymas ir skrydžio mokymas imituojamo skrydžio treniruokliu arba VCA arba mokymas ir imituojamo skrydžio treniruokliu, ir VCA.

ORO.FC.440. Skrydžių vykdymas daugiau negu vieno tipo ar varianto orlaiviu

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

1) reikalaujamą skrydžio įgulos narių minimalią patirtį;

2) reikalaujamą skrydžių atitinkamo tipo ar varianto orlaiviais minimalią patirtį prieš pradedant mokytis skristi ir skrendant kito tipo ar varianto orlaiviu;

3) skrydžio įgulos narių, turinčių kvalifikaciją skristi vieno tipo ar varianto orlaiviu, mokymo ir kvalifikacijos skristi kito tipo ar varianto orlaiviu įgijimo procesą ir

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

b) Skrydžio įgulos nariai neturėtų valdyti daugiau kaip trijų tipų ar tipų grupių orlaivius, įskaitant bent vieną VCA.

▼B

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

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

▼B

1 SKIRSNIS

▼M1

Bendri reikalavimai

▼M15

ORO.CC.100. Keleivių salono įgulos narių skaičius ir sudėtis

a) Vykdant skrydį orlaiviu, kuriuo didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, kai vežamas bent vienas keleivis, paskiriamas bent vienas keleivių salono įgulos narys.

b) Kad būtų laikomasi a punkto, mažiausias keleivių salono įgulos narių skaičius turi atitikti didžiausiąjį iš šių skaičių:

1. keleivių salono įgulos narių skaičių, vežėjo taikomai orlaivio keleivių salono konfigūracijai nustatytą sertifikuojant orlaivį pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas;

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;

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 keleivių salono įgulą sudaro daugiau kaip vienas narys, vežėjas paskiria vieną įgulos vadui arba orlaivio vadui atskaitingą keleivių salono įgulos narį.

d) Nukrypstant nuo a punkto, nekomerciniai skrydžiai orlaiviu, kurio didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, gali būti vykdomi be pareigas einančių keleivių salono įgulos narių, jei tai iš anksto patvirtina kompetentinga institucija. Norėdamas gauti patvirtinimą, vežėjas užtikrina, kad būtų įvykdytos visos šios sąlygos:

1. orlaivyje yra ne daugiau kaip 19 keleivių;

2. vežėjas yra parengęs to skrydžio vykdymo tvarką.

▼B

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

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.

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 ►**M4** Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ◄ 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 ►**M4** Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ◄ V priedą (CC dalį):

1. turi baigti pradinį mokymo kursą, nurodytą to priedo CC.TRA.220 dalyje, ir

▼B

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

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;

▼B

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;

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

▼B

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;

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).

▼B

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;

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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

▼M15

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 pasirengusių veikti keleivių salono įgulos narių skaičius.

b) Nukrypstant nuo a punkto, mažiausias keleivių salono įgulos narių skaičius gali būti sumažintas bet kuriuo iš šių atvejų:

1. per įprastas ant žemės atliekamas operacijas, kai neatliekamas degalų papildymas arba išleidimas orlaiviui esant savo stovėjimo vietoje;

2. nenumatytomis aplinkybėmis, jei sumažėja vežamų keleivių skaičius. Šiuo atveju po skrydžio kompetentingai institucijai pateikiama ataskaita;

3. siekiant užtikrinti galimybę pailsėti skrydžio kreiserinio etapo metu, pagal ORO.FTL.205 dalies e punktą arba taikant vežėjo įgyvendintą nuovargio mažinimo priemonę.

c) Taikant b punkto 1 ir 2 papunkčius, vežėjo skrydžių vykdymo vadove nustatyta tvarka turi užtikrinti, kad:

1. su mažesne keleivių salono įgula būtų pasiektas lygiavertis saugos lygis, ypač evakuojant keleivius;

2. nepaisant mažesnio keleivių salono įgulos narių skaičiaus, pagal ORO.CC.200 dalį būtų paskirtas 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 3 papunktį nustatytas skaičius padidinimas vienu keleivių salono įgulos nariu kiekvienai grindų lygyje esančių avarinių išėjimų porai.

▼M15

d) Taikant b punkto 3 papunktį, vežėjas:

1. atlieka rizikos vertinimą, kad nustatytų keleivių salono įgulos narių, kurie skrydžio kreiserinio etapo metu visą laiką turi būti pasirengę veikti, skaičių;

2. nustato sumažėjusio įgulos narių, kurie skrydžio kreiserinio etapo metu yra pasirengę veikti, skaičiaus poveikio mažinimo priemones;

3. skrydžių vykdymo vadove nustato konkrečią tvarką, įskaitant vyresniojo keleivių salono įgulos nario poilsio skrydžio metu tvarką, kuri užtikrintų, kad keleiviai visuomet būtų tinkamai aptarnaujami ir visos neįprastos ir avarinės situacijos efektyviai valdomos;

4. skrydžio laiko specifikacijos schemoje pagal ORO.FTL.125 dalį nustato sąlygas, kuriomis keleivių salono įgulos nariams galima ilsėtis skrydžio metu.

▼B

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 ►M4 Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ◄ 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

▼M29

ORO.TC.100. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatyti reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas naudodamas orlaivį su techninės įgulos nariais komerciniams sraigtasparnius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (HEMS) skrydžiams, VCA naudojančių avarinių medicinos tarnybų (VEMS) skrydžiams, skrydžiams su naktinio matymo sistema (NVIS) arba sraigtasparnių keliamiesiems skrydžiams (HHO).

▼B

ORO.TC.105. Pareigų skyrimo sąlygos

▼M29

a) Techninės įgulos nariai, vykdantys komercinius HEMS, VEMS, HHO arba NVIS skrydžius, paskiriami eiti pareigas tik jeigu jie:

1) yra sulaukę 18 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) išlaikė egzaminus ir iš jų rezultatų nustatyta, kad jie yra kvalifikuoti eiti visas paskirtas pareigas skrydžių vykdymo vadove nustatyta tvarka.

▼B

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.

▼M27

b) Baigęs pradinį mokymą, vežėjo rengiamą permokymą ir skirtumų mokymą ir atlikęs visus reikalaujamus supažindinamuosius skrydžius, kiekvienas techninės įgulos narys laiko egzaminą, kad įrodytų savo kvalifikaciją atlikti įprastas ir avarines procedūras.

▼B

c) Kiekvieną mokymo kursą ir egzaminą rengia tinkamos kvalifikacijos ir mokomojo dalyko patirties turintys darbuotojai. Vežėjas kompetentingą instituciją informuoja apie egzaminus rengiančius asmenis.

▼M29

d) Egzaminai po baigto vežėjo rengiamo permokymo ir visų reikalaujamų supažindinamųjų skrydžių laikomi prieš pradedant eiti techninės įgulos nario pareigas per HEMS, VEMS, HHO arba NVIS skrydžius.

▼M27

e) Techninės įgulos nario egzamino, kuriuo įrodoma jo kvalifikacija atlikti įprastas ir avarines procedūras, rezultatai galioja 12 kalendorinių mėnesių.

▼B

ORO.TC.115. Pradinis mokymas

Prieš dalyvaudamas vežėjo rengiamame permokyme kiekvienas techninės įgulos narys baigia pradinį mokymą, apimantį:

▼B

a) bendras teorines aviacijos ir aviacijos taisyklių žinias, įskaitant visus elementus, susijusius su būtinomis techninės įgulos pareigomis ir atsakomybe;

b) priešgaisrinį ir priešdūminį mokymą;

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.

▼M29

b) Per vežėjo rengiamą permokymą mokoma:

1) kur orlaivyje laikoma visa saugos ir gelbėjimosi įranga ir kaip ja naudotis;

2) visų įprastų ir avarinių procedūrų;

3) kokia orlaivio įranga, naudojama vykdant pareigas orlaivyje arba ant žemės padedant pilotui per HEMS, HHO arba NVIS skrydžius.

▼B

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.

▼M27

ORO.TC.130. Supažindinamieji skrydžiai

Jei vežėjo rengiamas permokymas neapima mokymo orlaivyje/FSTD, kiekvienas techninės įgulos narys vykdo supažindinamuosius skrydžius.

▼B

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.

▼M3

FTL DALIS

SKRYDŽIO LAIKO IR DARBO LAIKO APRIBOJIMAI IR POILSIO REIKALAVIMAI

1 SKIRSNIS

Bendrosios nuostatos

▼M29

ORO.FTL.100. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas ir jo skrydžio bei keleivių salono įgulos nariai, kiek tai susiję su skrydžio ir darbo laiko apribojimais bei poilsio reikalavimais, taikomais komerciniams skrydžiams (CAT) lėktuvais paskirtai orlaivių įgulai.

▼M3

ORO.FTL.105. Apibrėžtys

Šiame skyriuje vartojamų terminų apibrėžtys:

1) aklimatizavęsis – būsena, kai įgulos nario cirkadinis biologinis ritmas yra prisiderinęs prie laiko juostos, kurioje yra tas įgulos narys. Laikoma, kad įgulos narys yra aklimatizavęsis 2 valandų pločio laiko juostoje, apimančioje išvykimo vietos laiką. Jei vietos, kurioje įgulos narys pradeda darbą, laikas skiriasi daugiau kaip 2 valandom nuo vietos, kurioje jis pradės kitą darbą, laiko, skaičiuojant didžiausią paros darbo laiką laikoma, kad įgulos narys yra aklimatizavęsis pagal 1 lentelėje pateiktas vertes.

1 lentelė

Atskaitos laiko ir vietos, kurioje įgulos narys pradeda dirbti kitą darbą, laiko skirtumas (val.)	Laikas, praėjęs nuo atvykimo į darbą atskaitos laiku				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

B – aklimatizavęsis pagal vietos laiką išvykimo vietos laiko juostoje,

D – aklimatizavęsis pagal vietos laiką vietoje, kurioje įgulos narys pradeda kitą darbą, ir

X – įgulos nario aklimatizavimosi būsena nežinoma.

2) atskaitos laikas – vietos laikas pranešimo punkte, esančiame dviejų valandų pločio laiko juostos ruože, apimančiame vietos, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis, laiką;

3) apgyvendinimo vieta – budintiems arba dirbantiems su pertraukomis įgulos nariams skirta rami ir patogi, pašaliniams neprieinama vieta, kurioje galima reguliuoti apšvietimą ir temperatūrą, yra įrengti įgulos nariui miegoti tinkami baldai, yra pakankamai vietos visiems dirbantiems įgulos nariams vienu metu apgyvendinti ir galima pavalgyti bei atsigerti;

4) tinkama apgyvendinimo vieta – kiekvienam budinčiam, dirbančiam su pertraukomis ar besiilsinčiam įgulos nariui skirtas atskiras kambarys ramioje vietoje, kuriame yra lova, tinkama vėdinimo įranga, temperatūros ir apšvietimo intensyvumo reguliavimo prietaisas ir galima pavalgyti bei atsigerti;

▼M3

5) padidinta skrydžio įgula – skrydžio įgula, kurią sudaro daugiau narių nei orlaiviui valdyti būtinas mažiausias įgulos narių skaičius, kad kiekvienas skrydžio įgulos narys galėtų palikti jam paskirtą postą ir pailsėti skrydžio metu, o tuo metu jį pakeistų kitas tinkamos kvalifikacijos skrydžio įgulos narys;

6) pertrauka – į tarnybinį skrydžio laiką įskaičiuojamas ir darbu laikomas už poilsio laiką trumpesnis laikotarpis, kurio metu įgulos narys nevykdo jokių užduočių;

7) atidėta darbo pradžia – tvarkaraštyje numatyto tarnybinio skrydžio laiko atidėjimas vežėjo iniciatyva prieš įgulos nariui paliekant poilsio vietą;

8) trikdomasis tvarkaraštis – toks įgulos nario tvarkaraštis, kai sutrikdoma galimybė miegoti optimaliu metu dėl numatyto tarnybinio skrydžio laiko (FDP) arba kelių FDP derinio, kuriame FDP trunka, prasideda arba baigiasi dienos ar nakties laiku, pagal kurį įgulos narys yra aklimatizavęsis; Tvarkaraštis gali būti trikdomasis, jei darbas prasideda anksti, baigiasi vėlai arba dirbama naktį.

a) ankstyvojo tipo trikdomasis tvarkaraštis:

i) ankstyva darbo pradžia – darbo laikas, kuris prasideda tarp 5.00 val. ir 5.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis; ir

ii) vėlyva darbo pabaiga – darbo laikas, kuris baigiasi tarp 23.00 val. ir 1.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis;

b) vėlyvojo tipo trikdomasis tvarkaraštis:

i) ankstyva darbo pradžia – darbo laikas, kuris prasideda tarp 5.00 val. ir 6.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis, ir

ii) vėlyva darbo pabaiga – darbo laikas, kuris baigiasi tarp 00.00 val. ir 1.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis.

9) naktinis darbas – darbo laikas bet kuriuo metu tarp 2.00 val. ir 4.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis.

10) darbas – bet kokia užduotis, kurią įgulos narys atlieka vežėjui, įskaitant skrydžio vykdymą, administracinį darbą, mokymo kursų rengimą arba dalyvavimą juose, taip pat patikrinimus, perkėlimą į kitą darbo vietą ir kai kuriuos budėjimo elementus;

11) darbo laikas – laikas, kuris prasideda, kai vežėjo reikalavimu įgulos narys atvyksta į darbą arba pradeda vykdyti savo pareigas, ir baigiasi, kai jis baigia vykdyti pareigas, įskaitant užduotis, kurias reikia atlikti po skrydžio;

12) tarnybinis skrydžio laikas (FDP) – laikas, kuris prasideda, kai įgulos narys privalo atvykti į darbą, ir kuris apima vieną sektorių ar kelis sektorius ir baigiasi tuomet, kai po paskutinio sektoriaus, kuriame įgulos narys vykdo įgulos nario pareigas, orlaivis galutinai sustoja ir išjungiami jo varikliai;

▼**M14**

13) skrydžio laikas – skrydžio lėktuvu laikas, skaičiuojamas nuo jo pajudėjimo iš stovėjimo vietos pakilti iki sustojimo jam paskirtoje stovėjimo vietoje ir visų variklių arba oro sraigtų išjungimo;

▼**M3**

14) pagrindinė buvimo vieta – įgulos nariui oro vežėjo priskirta vieta, kurioje paprastai prasideda ir baigiasi jo darbo laikas arba darbo laikų seka, ir kurioje įprastomis aplinkybėmis oro vežėjas nėra atsakingas už atitinkamo įgulos nario apgyvendinimą;

15) para vietos laiku – 24 valandų laikotarpis, prasidedantis 24.00 val. vietos laiku.

16) naktis vietos laiku – aštuonių valandų laikotarpis nuo 22.00 val. iki 8.00 val. vietos laiku;

17) dirbantis įgulos narys – įgulos narys, vykdantis pareigas orlaivyje sektoriaus metu;

18) perkėlimas į kitą darbo vietą – nedirbančio įgulos nario perkėlimas iš vienos vietos į kitą oro vežėjo paliepimu, į kurį neįskaičiuojama:

— kelionės laikas iš privačios poilsio vietos į paskirtą atvykimo į darbą vietą, esančią pagrindinėje buvimo vietoje, ir analogiškos grįžimo kelionės laikas, taip pat

— laikas vietoje nuvykti iš poilsio vietos į darbo pradžios vietą ir analogiškas grįžimo laikas;

19) poilsio priemonė – gultas arba krėslas su kojų ir pėdų atrama, tinkamas įgulos nariams miegoti orlaivyje.

20) atsarga – laikotarpis, per kurį įgulos narys vežėjo reikalavimu turi būti pasirengęs gauti FDP pavedimą, būti perkeltas į kitą darbo vietą ar vykdyti kitą darbą, apie kurį pranešama bent prieš 10 valandų;

21) poilsio laikas – tęstinis nepertraukiamas apibrėžtas laikas po darbo arba prieš jį, kai įgulos narys yra laisvas nuo visų pareigų, įskaitant budėjimą ir buvimą atsargoje;

22) rotacija – darbas arba darbų seka, įskaitant bent vieną tarnybinį skrydį ir poilsio laiką ne pagrindinėje buvimo vietoje, kurie prasideda pagrindinėje buvimo vietoje ir baigiasi, kai grįžtama poilsio į pagrindinę buvimo vietą, kurioje vežėjas nebėra atsakingas už įgulos nario apgyvendinimą;

23) viena laisva diena – laikantis Tarybos direktyvos 2000/79/EB ([1]), laisvas nuo bet kokių pareigų ir budėjimo laikas, kurį sudaro viena diena ir dvi naktys vietos laiku ir apie kurį pranešama iš anksto. Poilsio laikotarpis gali būti vienos laisvos dienos sudedamoji dalis;

24) sektorius – FDP segmentas nuo orlaivio pajudėjimo kilti iki sustojimo nutūpus jam paskirtoje stovėjimo vietoje;

25) budėjimas – iš anksto nurodytas ir apibrėžtas laikotarpis, kuriuo oro vežėjo reikalavimu įgulos narys turi būti pasirengęs gauti pavedimą skristi, būti perkeltas į kitą darbo vietą arba vykdyti kitą darbą be tarpinio poilsio laikotarpio;

([1]) OL L 302, 2000 12 1, p. 57.

▼M3

26) budėjimas oro uoste – oro uoste atliekamas budėjimas;

27) budėjimas kitoje vietoje – budėjimas namuose arba tinkamoje apgyvendinimo vietoje;

28) cirkadinio ritmo mažo aktyvumo intervalas (WOCL) – laikas nuo 2.00 val. iki 5.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis.

ORO.FTL.110. Vežėjo pareigos

Vežėjas:

a) iš anksto paskelbia darbo grafikus, kad įgulos nariai galėtų tinkamai planuoti poilsį;

b) užtikrina, kad tarnybinis skrydžio laikas būtų planuojamas taip, kad įgulos nariai nebūtų pavargę ir galėtų bet kokiomis aplinkybėmis pakankamai saugiai naudoti orlaivį;

c) nurodo tokį atvykimo į darbą laiką, kad liktų pakankamai laiko antžeminėms pareigoms vykdyti;

d) atsižvelgia į tarnybinių skrydžio laikų ir poilsio laikų dažnio ir išsidėstymo tarpusavio sąveiką ir bendrą ilgų darbo valandų, derinamų su trumpiausiais poilsio laikais, poveikį;

e) darbo laiką skirsto taip, kad nebūtų smarkiai trikdomas įprastas miego ir darbo režimas, pvz., kaitaliojant dieninį ir naktinį darbą;

f) laikosi ARO.OPS.230 nuostatų dėl trikdomųjų tvarkaraščių;

g) nustato pakankamos trukmės poilsio laikotarpius, kad įgulos nariams praeitų ankstesnio darbo poveikis ir kad kito tarnybinio skrydžio laiko pradžioje jie būtų pailsėję;

h) planuoja periodinius pailgintus poilsio laikotarpius ir iš anksto apie juos praneša įgulos nariams;

i) skrydžius planuoja taip, kad neviršytų leistinos tarnybinio skrydžio laiko trukmės, atsižvelgdamas į laiką, reikalingą pasirengti skrydžiui, sektoriaus laiką ir darbų atlikimo punkte laiką.

j) jei daugiau nei 33 % tvarkaraštyje numatytų suplanuoto sezono skrydžių faktinis darbo laikas viršija didžiausią tarnybinį skrydžio laiką, pakeičia tvarkaraštį ir (arba) įgulos darbo tvarką.

ORO.FTL.115. Įgulos narių pareigos

Įgulos nariai:

a) laikosi IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.100 dalies b punkto; taip pat

b) kuo geriau naudojasi turimomis poilsio galimybėmis ir priemonėmis bei tinkamai planuoja poilsio laiką ir jį išnaudoja.

▼M3

ORO.FTL.120. Nuovargio rizikos valdymas (FRM)

a) Kai pagal šį skyrių arba taikomas sertifikavimo specifikacijas reikalaujama valdyti nuovargio riziką, vežėjas nustato, įgyvendina ir prižiūri nuovargio rizikos valdymą kaip neatsiejamą savo valdymo sistemos dalį. Nuovargio rizikos valdymu turi būti užtikrinamas Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7 punkto f ir g papunkčiuose ir 8 punkto f papunktyje nustatytų esminių reikalavimų vykdymas. Nuovargio rizikos valdymas aprašomas skrydžių vykdymo vadove.

b) Nustatytu, įgyvendintu ir prižiūrimu nuovargio rizikos valdymu siekiama nuolat gerinti nuovargio rizikos valdymo veiksmingumą ir jis apima:

(1) vežėjo nuovargio rizikos valdymo filosofijos ir principų, vadinamosios nuovargio rizikos valdymo strategijos, aprašą;

(2) nuovargio rizikos valdymo procesų dokumentavimą, įskaitant darbuotojų informavimą apie jų atsakomybę ir šių dokumentų keitimo tvarkos nustatymą;

(3) mokslinius principus ir žinias;

(4) pavojų nustatymo ir rizikos vertinimo procesą, suteikiantį galimybę nuolat valdyti vežėjo veiklos riziką, kylančią dėl įgulos narių nuovargio;

(5) rizikos mažinimo procesą, kuriame numatomi skubūs taisomieji veiksmai, būtini norint veiksmingai sumažinti vežėjo riziką, kylančią dėl įgulos narių nuovargio, ir nuolatinė stebėsena bei reguliarus vertinimas, kaip šiais veiksmais pavyksta sumažinti nuovargio riziką;

(6) nuovargio rizikos valdymo saugos užtikrinimo procesus;

(7) nuovargio rizikos valdymo skatinimo procesus.

c) Nuovargio rizikos valdymas turi atitikti skrydžio laiko specifikacijų schemą, vežėjo dydį ir jo veiklos pobūdį bei sudėtingumą, atsižvelgiant į šiai veiklai būdingus pavojus ir susijusią riziką, taip pat taikomą skrydžio laiko specifikacijų schemą.

d) Jei įgyvendinant nuovargio rizikos valdymo saugos užtikrinimo procesą paaiškėja, kad reikiamas saugos lygis neužtikrinamas, vežėjas imasi rizikos mažinimo veiksmų.

ORO.FTL.125. Skrydžio laiko specifikacijų schemos

a) Vežėjai nustato, įgyvendina ir prižiūri skrydžio laiko specifikacijų schemas, atitinkančias jų vykdomą veiklą ir Reglamentą (EB) Nr. 216/2008, šią dalį ir kitus taikomus teisės aktus, įskaitant Direktyvą 2000/79/EB.

b) Prieš pradedant įgyvendinti skrydžio laiko specifikacijų schemas, įskaitant, jei reikalaujama, atitinkamą nuovargio rizikos valdymą, jas turi patvirtinti kompetentinga institucija.

c) Siekdamas įrodyti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir šiai daliai, vežėjas taiko agentūros patvirtintas taikomas sertifikavimo specifikacijas. Kitu atveju, jei vežėjas nori nukrypti nuo tų sertifikavimo specifikacijų pagal Reglamento (EB) NR. 216/2008 22 straipsnio 2 dalį, prieš įgyvendindamas tą nukrypimą jis turi kompetentingai institucijai pateikti išsamų numatomo nukrypimo aprašą. Apraše nurodomi vadovų arba procedūrų patikslinimai, kurie gali būti svarbūs, ir įvertinimas, kuriuo įrodoma, kad Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir šios dalies reikalavimai įvykdyti.

▼M3

d) Taikant ARO.OPS.235 dalies d punktą, per 2 metus nuo nukrypimo ar nukrypti leidžiančios nuostatos įgyvendinimo vežėjas surenka duomenis apie leistą nukrypimą ar nukrypti leidžiančią nuostatą ir juos išanalizuoja pagal mokslinius principus siekdamas įvertinti nukrypimo poveikį įgulos nuovargiui. Tokia analizė pateikiama kaip ataskaita kompetentingai institucijai

2 SKIRSNIS

Komercinio oro transporto vežėjai

ORO.FTL.200. Pagrindinė buvimo vieta

Vežėjas kiekvienam įgulos nariui tam tikrą vietą priskiria kaip jo pagrindinę buvimo vietą.

ORO.FTL.205. Tarnybinis skrydžio laikas (FDP)

a) Vežėjas:

(1) atsižvelgdamas į ORO.FTL.110 dalies c punktą, kiekvienam atskiram skrydžiui nustato tinkamą atvykimo į darbą laiką;

(2) nustato procedūras, kuriose nustatyta, kaip orlaivio vadas, susiklosčius ypatingoms aplinkybėms, dėl kurių įgulos nariai gali pervargti, ir pasikonsultavęs su jais, sutrumpina faktinį FDP ir (arba) pailgina poilsio laiką, kad nekiltų pavojaus skrydžio saugai.

b) Pagrindinis didžiausias FDP per parą.

(1) Įgulos narių, kurie yra aklimatizavęsi, didžiausias FDP per parą be pratęsimų turi atitikti šioje lentelėje nurodytas vertes:

2 lentelė

Didžiausias FDP per parą. Aklimatizavęsi įgulos nariai

FDP pradžia atskaitos laiku	1–2 sektoriai	3 sektoriai	4 sektoriai	5 sektoriai	6 sektoriai	7 sektoriai	8 sektoriai	9 sektoriai	10 sektorių
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

(2) Didžiausias FDP per parą, kai įgulos narių aklimatizavimosi būsena nežinoma, turi atitikti šioje lentelėje nurodytas vertes:

3 lentelė

Įgulos nariai, kurių aklimatizavimosi būsena nežinoma

Didžiausias FDP per parą pagal sektorius						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Didžiausias FDP per parą, kai įgulos narių aklimatizavimosi būsena nežinoma ir vežėjas įgyvendino nuovargio rizikos valdymo sistemą, turi atitikti šioje lentelėje nurodytas vertes:

4 lentelė

Įgulos nariai, kurių aklimatizavimosi būsena nežinoma, kai nuovargio rizika valdoma

Vežėjas gali laikytis toliau pateiktoje lentelėje nurodytų verčių, jei jo nuovargio rizikos valdymo sistema visuomet užtikrinamas reikiamas saugos lygis.

Didžiausias FDP per parą pagal sektorius						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) FDP, kai skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos atvykimo į darbą laikas skiriasi.

Kai prieš tą patį sektorių arba sektorių seką keleivių salono įgulos instruktažui prieš skrydį reikia daugiau laiko nei skrydžio įgulos instruktažui, keleivių salono įgulos FDP galima pailginti tiek, kiek keleivių salono įgulos atvykimo į darbą laikas skiriasi nuo skrydžio įgulos atvykimo į darbą laiko. Šis skirtumas neturi viršyti 1 valandos. Didžiausias keleivių salono įgulos FDP per parą skaičiuojamas nuo to laiko, kai skrydžio įgula atvyksta į darbą ir prasideda jų FDP, bet FDP skaičiuojamas nuo to laiko, kai į darbą atvyksta keleivių salono įgula.

d) Didžiausias aklimatizavusių įgulos narių FDP per parą, kai darbo laikas pailginamas nenumatant poilsio skrydžio metu.

(1) Didžiausias FDP per parą gali būti pailgintas ne daugiau kaip viena valanda ne daugiau kaip du kartus per septynias dienas iš eilės. Tokiu atveju:

i) trumpiausias poilsio laikas prieš skrydį ir po jo pailginamas dviem valandomis; arba

ii) poilsio laikas po skrydžio pailginamas keturiomis valandomis.

(2) Kai pailginami du FDP iš eilės, 1 dalyje numatyti papildomi poilsio laikotarpiai prieš skrydį ir po skrydžio tarp dviejų pailgintų FDP eina vienas po kito.

▼M3

(3) Pailginimas planuojamas iš anksto ir apribojamas iki:

i) penkių sektorių, kai jis nesikerta su WOCL, arba

ii) keturių sektorių, kai jis kertasi su WOCL ne daugiau kaip dviem valandomis, arba

iii) dviejų sektorių, kai jis kertasi su WOCL daugiau nei dviem valandomis.

(4) Pailginant didžiausią pagrindinį pamainos FDP per parą ir neskiriant laiko poilsiui skrydžio metu jos darbo laiko negalima ilginti dėl poilsiui skrydžio metu skirto laiko arba darbo su pertraukomis.

(5) Skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomi didžiausio pagrindinio FDP per parą pailginimo apribojimai, atsižvelgiant į:

i) skrendamų sektorių skaičių; taip pat

ii) kirtimąsi su WOCL.

e) Didžiausias FDP per parą, kai darbo laikas pailginamas dėl poilsio skrydžio metu

Skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomos didžiausio pagrindinio FDP per parą, kai skiriama poilsio skrydžio metu, pailginimo sąlygos, atsižvelgiant į:

i) skrendamų sektorių skaičių;

ii) trumpiausią kiekvienam įgulos nariui skirtą poilsio laiką skrydžio metu;

iii) poilsio priemonių, kuriomis galima naudotis skrydžio metu, tipą ir taip pat

iv) pagrindinės skrydžio įgulos padidinimą.

f) Nenumatytos aplinkybės vykdant skrydžių operacijas. Orlaivio vado veikimas savo nuožiūra

(1) Orlaivio vadas, laikydamasis toliau nurodytų reikalavimų, gali pakeisti skrydžio laiko, darbo laiko ir poilsio laiko apribojimus, jei, vykdant skrydžių operacijas, atvykimo į darbą metu arba po atvykimo į darbą susiklosto nenumatytos aplinkybės:

i) didžiausias FDP per parą, nustatytas pritaikius ORO.FTL.205 dalies b ir e punktus arba ORO.FTL.220 dalį, negali būti ilginamas daugiau kaip dviem valandomis, nebent būtų padidinta skrydžio įgula; tokiu atveju didžiausią tarnybinį skrydžio laiką galima pailginti ne daugiau kaip trimis valandomis;

ii) jei paskutinio FDP sektoriaus metu dėl nenumatytų aplinkybių, susiklosčiusių orlaiviui jau pakilus, viršijama leistina pailginimo riba, skrydį galima tęsti į suplanuotą paskirties vietą arba nukreipti į kitą aerodromą; taip pat

iii) poilsio laiką po FDP galima sutrumpinti, bet jis jokiu atveju negali būti trumpesnis nei dešimt valandų.

▼M3

(2) Susiklosčius nenumatytoms aplinkybėms, dėl kurių įgulos nariai gali pervargti, orlaivio vadas sutrumpina faktinį tarnybinį skrydžio laiką ir (arba) pailgina poilsio laiką, kad nekiltų pavojus skrydžio saugai.

(3) Prieš nuspręsdamas dėl 1 ir 2 dalyje numatytų pakeitimų, orlaivio vadas su visais įgulos nariais aptaria jų budrumo lygį.

(4) Orlaivio vadas, savo nuožiūra pailginęs FDP arba sutrumpinęs poilsio laiką, pateikia ataskaitą vežėjui.

(5) Kai FDP pailginamas arba poilsio laikas sutrumpinamas daugiau kaip viena valanda, per 28 dienas po įvykio vežėjas kompetentingai institucijai išsiunčia pranešimo kopiją su savo pastabomis.

(6) Vežėjas parengia ir skrydžių vykdymo vadove aprašo nebaudžiamąjį šioje nuostatoje aprašyto veikimo savo nuožiūra procesą.

g) Nenumatytos aplinkybės vykdant skrydžių operacijas. Atidėta darbo pradžia

Vežėjas pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas skrydžių vykdymo vadove nustato darbo pradžios atidėjimo dėl nenumatytų aplinkybių procedūras.

ORO.FTL.210. Skrydžio laikas ir darbo laikas

a) Visas įgulos nario darbo laikas neturi viršyti:

(1) 60 darbo valandų 7 dienas iš eilės;

(2) 110 darbo valandų 14 dienų iš eilės; taip pat

(3) 190 darbo valandų, kuo tolygiau paskirstytų per 28 dienas iš eilės.

b) Visas sektorių, kuriuose dirba įgulos narys, laikas neturi viršyti:

(1) 100 skrydžio laiko valandų 28 dienas iš eilės;

(2) 900 skrydžio laiko valandų per kalendorinius metus; taip pat

(3) 1 000 skrydžio laiko valandų per dvylika kalendorinių mėnesių iš eilės.

c) Po skrydžio vykdomos užduotys skaičiuojamos kaip darbo laikas. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo trumpiausią laiką, kuris turi būti skiriamas užduotims po skrydžio.

ORO.FTL.215. Perkėlimas į kitą darbo vietą

Jei vežėjas įgulos narį perkelia į kitą darbo vietą, taikomi šie reikalavimai:

a) perkėlimas į kitą darbo vietą po atvykimo į darbą, bet prieš pradedant vykdyti skrydžio įgulos nario pareigas, įskaičiuojamas į FDP, bet ne į sektoriaus laiką;

b) Visas persikeliant į kitą darbo vietą sugaištas laikas skaičiuojamas kaip darbo laikas.

▼M3

ORO.FTL.220. Darbas su pertrauka

Pagrindinio didžiausio FDP per parą pailginimo dėl pertraukos ant žemės sąlygoms taikomi šie reikalavimai:

a) skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomi šie darbo su pertrauka elementai:

(1) mažiausia pertraukos ant žemės trukmė; taip pat

(2) galimybė pailginti FDP, kaip numatyta ORO.FTL.205 dalies b punkte, atsižvelgiant į pertraukos ant žemės trukmę, įgulos nariui suteiktas poilsio priemones ir kitus svarbius veiksnius.

b) Visa pertrauka ant žemės įskaitoma į FDP.

c) Darbo su pertraukomis negalima skirti po sutrumpinto poilsio laiko.

ORO.FTL.225. Budėjimas ir darbas oro uoste

Jei vežėjas paskiria įgulos narius budėti arba atlikti kokį nors darbą oro uoste, pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas taikomi šie reikalavimai:

a) budėjimas ir bet koks darbas oro uoste įtraukiamas į darbo grafiką, budėjimo pradžios ir pabaigos laikas nustatomas ir apie jį iš anksto pranešama atitinkamiems įgulos nariams, kad jie galėtų tinkamai planuoti poilsį.

b) Laikoma, kad įgulos narys budi oro uoste nuo tada, kai jis atvyksta į atvykimo punktą, iki iš anksto numatyto budėjimo oro uoste pabaigos.

c) Taikant ORO.FTL.210 ir ORO.FTL.235 dalis, visas budėjimas oro uoste skaičiuojamas kaip darbo laikas.

d) Visas budėjimo oro uoste laikas įskaitomas į darbo laiką, o FDP skaičiuojamas nuo tada, kai atvykstama budėti oro uoste.

e) Oro uoste budinčiam įgulos nariui oro vežėjas suteikia apgyvendinimo vietą.

f) Skrydžio laiko specifikacijų schemose nurodomi šie elementai:

(1) didžiausia bet kokio budėjimo trukmė;

(2) budint praleisto laiko poveikis didžiausiam FDP, kuris gali būti paskirtas, atsižvelgiant į įgulos nariui suteiktas poilsio priemones ir kitus svarbius veiksnius, kaip antai:

— ar įgulos narys privalo būti nedelsiant pasiruošęs vykdyti užduotis,

— ar budėjimas trukdo miegoti,

— pakankamą informavimą siekiant išsaugoti galimybę miegoti tarp iškvietimo į tarnybą ir paskirto FDP;

(3) trumpiausią poilsio laiką po budėjimo, po kurio nepaskiriamas FDP;

▼M3

(4) kaip budint, išskyrus budėjimą oro uoste, praleidžiamas laikas įskaitomas į bendrą darbo laiką.

ORO.FTL.230. Atsarga

Jei vežėjas įgulos narius paskiria būti atsargoje, pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas taikomi šie reikalavimai:

a) buvimo atsargoje laikas nurodomas darbo grafike;

b) skrydžio laiko specifikacijų schemose nurodomi šie elementai:

(1) didžiausia kiekvieno atskiro atsargos laikotarpio trukmė;

(2) kiek atsargos dienų iš eilės gali būti paskiriama įgulos nariui.

ORO.FTL.235. Poilsio laikas

a) Trumpiausias poilsio laikas pagrindinėje buvimo vietoje.

1) Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš FDP, kai išvykstama iš pagrindinės buvimo vietos, turi trukti bent tiek, kiek prieš tai trukęs darbo laikas, arba 12 valandų, pasirenkant ilgesnį laiką.

2) Nukrypstant nuo 1 punkto, b punkte nurodytas trumpiausias poilsio laikas taikomas, jei vežėjas įgulos nariui suteikia tinkamą apgyvendinimo vietą pagrindinėje buvimo vietoje.

b) Trumpiausias poilsio laikas ne pagrindinėje buvimo vietoje

Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš FDP, kai išvykstama ne iš pagrindinės buvimo vietos, turi trukti bent tiek, kiek prieš tai trukęs darbo laikas, arba 10 valandų, pasirenkant ilgesnį laiką. Šis laikotarpis apima 8 valandas miegui ir kelionei bei fiziologiniams poreikiams skirtą laiką.

c) Sutrumpintas poilsio laikas

Nukrypstant nuo a ir b punktų, skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas gali būti nurodyti trumpesni poilsio laikotarpiai, atsižvelgiant į toliau nurodytus elementus:

(1) trumpiausią sutrumpintą poilsio laiką,

(2) kito poilsio laiko pailginimą; taip pat

(3) po sutrumpinto poilsio laiko prasidedančio FDP sutrumpinimą.

d) Periodiniai pailginti poilsio laikotarpiai

Skrydžio laiko specifikacijų schemose nurodomi periodiniai pailginti poilsio laikotarpiai, skirti pailsėti nuo susikaupusio nuovargio. Trumpiausias periodinis pailgintas poilsio laikotarpis yra 36 valandos, įskaitant dvi vietos naktis; bet kokiu atveju nuo vieno periodinio pailginto poilsio laikotarpio pabaigos iki kito periodinio pailginto poilsio laikotarpio pradžios negali praeiti daugiau kaip 168 valandos. Periodinis pailgintas poilsio laikotarpis du kartus per mėnesį pailginamas iki dviejų parų vietos laiku.

▼M3

e) Skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomi papildomi poilsio laikotarpiai, kuriais kompensuojama:

(1) laiko juostų skirtumų ir FDP pailginimo poveikis;

(2) papildomas nuovargis, susikaupęs dirbant pagal trikdomuosius tvarkaraščius, taip pat

(3) pagrindinės buvimo vietos pasikeitimas.

ORO.FTL.240. Maitinimas

a) FDP metu įgulos narys turi turėti galimybę pavalgyti ir atsigerti, kad neprastėtų jo darbo kokybė, ypač jei FDP yra ilgesnis nei šešios valandos.

b) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo, kaip užtikrinamas įgulos narių maitinimas FDP metu.

ORO.FTL.245. Įrašai apie pagrindinę buvimo vietą, skrydžio laiką, darbo laiką ir poilsio laiką

a) Vežėjai 24 mėnesius saugo:

(1) atskirus įrašus apie kiekvieną įgulos narį, įskaitant:

i) skrydžio laikus;

ii) kiekvieno darbo laiko ir FDP pradžią, trukmę ir pabaigą;

iii) poilsio laikotarpius ir laisvas dienas; taip pat

iv) priskirtą pagrindinę buvimo vietą.

(2) Pranešimus apie pailgintą tarnybinį skrydžio laiką ir sutrumpintą poilsio laiką.

b) Paprašytas vežėjas atskirų įrašų apie skrydžio, darbo ir poilsio laiką kopijas pateikia:

(1) atitinkamam įgulos nariui; taip pat

(2) kitam vežėjui apie įgulos narį, kuris yra arba tampa to vežėjo įgulos nariu.

c) CAT.GEN.MPA.100 dalies b punkto 5 papunktyje nurodyti įrašai, susiję su daugiau nei vienam vežėjui dirbančiais įgulos nariais, saugomi 24 mėnesius.

ORO.FTL.250. Nuovargio valdymo mokymas

a) Vežėjas rengia pirminius ir kartotinius nuovargio valdymo mokymo kursus įgulos nariams, įgulos darbo grafikus sudarantiems darbuotojams ir atitinkamiems vadovybės darbuotojams.

b) Šie mokymo kursai rengiami pagal vežėjo parengtą ir skrydžių vykdymo vadove aprašytą mokymo programą. Į mokymo programą įtraukiami galimų nuovargio priežasčių ir padarinių bei nuovargio šalinimo priemonių klausimai.

▼**M21**

I priedėlis

DEKLARACIJA

pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo skrydžiams

Vežėjas

Pavadinimas:

Vežėjo pagrindinė verslo vieta arba, jei vežėjas pagrindinės verslo vietos neturi, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, ir vieta, iš kurios vadovaujama skrydžiams:

Atsakingo vadovo vardas, pavardė ir duomenys ryšiams:

Orlaivių naudojimas skrydžiams

Naudojimo pradžios data ir pakeitimo taikymo data:

Informacija apie orlaivį, naudojimą ir nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančią organizaciją ([1]):

Orlaivių tipas (-ai), registracijos numeris (-iai) ir pagrindinė bazė:

Orlaivio MSN ([2])	Orlaivio tipas	Orlaivio registracijos numeris ([3])	Pagrindinė bazė	Skrydžių tipas (-ai) ([4])	Organizacija, atsakinga už orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymą ([5])

Prieš vykdydamas tokius skrydžius vežėjas turi gauti išankstinį patvirtinimą ([6]) arba specialų patvirtinimą ([7]) dėl tam tikrų skrydžių.

Jei taikoma, išsami informacija apie turimus patvirtinimus. Pridėti specialiųjų patvirtinimų sąrašą. Nurodyti:

— trečiosios šalies suteiktus specialiuosius patvirtinimus, jei taikoma,

— operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis pavadinimus (pvz., EFVS 200, SA CAT I ir t. t.).

Kai tinka, išsamūs turimo leidimo vykdyti specialiuosius skrydžius duomenys (pridėti leidimą (-us), jei yra).

Kai taikoma, alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašas su nuorodomis į susijusias atitikties užtikrinimo priemones, kurios jomis pakeičiamos (pridėti alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones).

Pareiškimai

☐ Vežėjas laikosi ir toliau laikysis esminių reikalavimų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 V priede, ir Reglamento (ES) Nr. 965/2012 reikalavimų.

☐ Valdymo sistemos dokumentai, įskaitant skrydžių vykdymo vadovą, atitinka Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalies), V priedo (SPA dalies), VI priedo (NCC dalies) arba VIII priedo (SPO dalies) reikalavimus, ir visi skrydžiai vykdomi laikantis skrydžių vykdymo vadovo nuostatų, kaip reikalaujama ORO dalies ORO.GEN.110 dalies b punkte.

☐ Visi naudojami orlaiviai turi:

— galiojantį tinkamumo skraidyti pažymėjimą pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 arba, jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, pagal ICAO 8 priedą;

— o kai naudojami SPO veiklai vykdyti – galiojančią nuomos sutartį, kaip nurodyta ORO.SPO.100 dalyje.

▼M21

☐ Visi skrydžio įgulos nariai turi licenciją pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą, kaip reikalaujama (ORO dalies) ORO.FC.100 dalies c punkte, ir, kai taikoma, keleivių salono įgulos nariai yra išmokyti pagal (ORO dalies) CC skyrių.
☐ (Jei taikoma) Vežėjas užtikrina ir įrodo atitiktį pripažintam pramonės standartui. Standarto nuoroda: Sertifikavimo įstaiga: Paskutinio atitikties reikalavimams audito data:
☐ Vežėjas kompetentingai institucijai praneš apie pasikeitusias aplinkybes, nuo kurių priklauso šia deklaracija kompetentingai institucijai deklaruojamas Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo esminių reikalavimų ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 reikalavimų laikymasis, taip pat apie visus pokyčius, susijusius su informacija ir alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašais, įrašytais į šią deklaraciją arba pridėtais prie jos, kaip reikalaujama (ORO dalies) ORO.GEN.120 dalies a punkte.
☐ Vežėjas patvirtina, kad šioje deklaracijoje pateikta informacija yra teisinga.
Data, atsakingo vadovo vardas, pavardė ir parašas
([1]) Jei deklaracijos laukelyje nepakanka vietos informacijai pateikti, ją galima pateikti atskirame priede. Priede turi būti data ir parašas. ([2]) Gamintojo serijos numeris. ([3]) Jei orlaivį yra užregistravęs ir AOC turėtojas, nurodyti AOC turėtojo AOC numerį. ([4]) „Skrydžių tipas (-ai)“ reiškia orlaiviu vykdomų skrydžių tipą, pvz., nekomerciniai skrydžiai arba specialieji skrydžiai, kaip antai aerofotografavimo, reklamos ore, žiniasklaidos, televizijos ar kino veiklos, parašiutininkų skraidinimo, šuolių su uždelstiniu parašiuto išskleidimu skrydžiai, su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai. ([5]) Pateikiant informaciją apie organizaciją, atsakingą už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą, turi būti nurodytas organizacijos pavadinimas, adresas ir patvirtinimo numeris. ([6]) a) Skrydžiai neveikiant bet kuriam į minimalios įrangos sąrašą (MEL) įtrauktam prietaisui, įrenginiui, elementui ar funkcijai (ORO.MLR.105 dalies b, f ir j punktai, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 ir SPO.IDE.H.105 dalys). b) Skrydžiai, kuriems reikia išankstinio leidimo arba patvirtinimo, įskaitant visus šiuos skrydžius: — specialiuosius skrydžius, vykdomus trečiojoje šalyje registruotu orlaiviu, išsinuomotu su įgula arba be įgulos (ORO.SPO.100 dalies c punktas), — didelės rizikos komercinius specialiuosius skrydžius (ORO.SPO.110 dalis), — nekomercinius skrydžius orlaiviais, kurių MOPSC didesnė kaip 19, vykdomus be pareigas vykdančio keleivių salono įgulos nario (ORO.CC.100 dalies d punktas), — žemesnių nei valstybės paskelbtųjų IFR naudojimo minimumų naudojimą (NCC.OP.110 ir SPO.OP.110 dalys), — degalų pildymą veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams (NCC.OP.157 dalis), — specialiuosius skrydžius (SPO) be deguonies aukščiau nei 10 000 pėdų (SPO.OP.195 dalis). ([7]) Skrydžiai pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedą (SPA dalį), įskaitant skyrius B „Nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) skrydžiai“, C „Skrydžiai pagal minimalius navigacijos galimybių techninius reikalavimus (MNPS)“, D „Skrydžiai sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje“, E „Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis (LVO) ir operacijos lengvatinėmis operacijų sąlygomis“, G „Pavojingųjų krovinių vežimas“, K „Skrydžiai sraigtasparniais virš jūros“ ir N „Sraigtasparnio artėjimas tūpti ir išskridimas naudojant tašką erdvėje, esant mažesniems VFR minimumams“.

▼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.

▼M14

_____

▼B

1 SKIRSNIS

Varikliu varomi orlaiviai

▼M21

CAT.GEN.MPA.100. Įgulos narių 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) 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 skrydžio saugai, 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 jo 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,

ii) kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus; ir

iii) kiekvienam vežėjui pateikia reikiamus duomenis, susijusius su skrydžiais daugiau nei vieno tipo ar varianto orlaiviu.

▼M21

c) Įgulos narys negali eiti pareigų orlaivyje:

1) jei yra apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų arba yra susižeidimo, nuovargio, vaistų vartojimo, ligos ar kitų panašių priežasčių nulemtos darbui atlikti netinkamos būklės;

2) nepraėjus pakankamam laikui po giluminio nardymo arba kraujo donorystės;

3) jei neįvykdyti taikomi medicinos reikalavimai;

4) jeigu jis turi kokių nors abejonių dėl gebėjimo vykdyti paskirtas pareigas; arba

5) jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 7.5 punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalįs savo pareigų vykdyti pakankamai gerai ir dėl to galėtų kilti pavojus skrydžiui.

▼B

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;

▼B

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;

▼M8

10. užtikrina, kad:

i) skrydžio metu nebūtų sustabdytas skrydžio duomenų savirašių veikimas ir jie nebūtų išjungti;

ii) įvykus įvykiui (išskyrus avariją ar pavojingą incidentą), apie kurį turi būti pranešama pagal ORO.GEN.160 dalies a punktą, skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami ir

iii) įvykus avarijai ar pavojingam incidentui arba jeigu išsaugoti skrydžio duomenų savirašių įrašus nurodo tyrimą atliekanti institucija:

A) skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami;

B) pasibaigus skrydžiui skrydžio duomenų savirašių veikimas būtų iškart sustabdomas ir

C) prieš paliekant pilotų kabiną būtų imtasi atsargumo priemonių skrydžio duomenų savirašių įrašams išsaugoti;

▼B

11. priima sprendimą dėl orlaivio su trūkumais priimtinumo pagal nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba minimalios įrangos sąrašą (MEL);

▼M15

12. užtikrina, kad būtų atlikta patikra prieš skrydį, laikantis Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) reikalavimų;

13. įsitikina, kad reikiama avarinė įranga yra lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti;

14. baigęs skrydį orlaivio techninių įrašų žurnale arba kelionės žurnale užregistruoja naudojimo duomenis ir visus žinomus ar įtariamus orlaivio defektus, kad būtų užtikrinta nuolatinė skrydžių sauga.

▼B

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.

▼B

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.

▼M15

e) Orlaivio vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.

▼B

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.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Orlaivių riedėjimas

Vežėjas nustato orlaivių riedėjimo tvarką, kad užtikrintų saugų orlaivio naudojimą ir pagerintų kilimo ir tūpimo tako saugą.

▼B

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;

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.

▼B

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.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas

a) Jei EFB naudojama orlaivyje, vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio orlaivio sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.

b) Vežėjas naudojasi tik pagal V priedo (SPA dalies) M skyrių patvirtintomis B tipo EFB taikomosiomis programomis.

▼B

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).

▼M15

CAT.GEN.MPA.150. Priverstinis tūpimas ant vandens. Lėktuvai

Vežėjas 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), naudoja tik jei lėktuvas atitinka priverstinio tūpimo ant vandens reikalavimus, nustatytus taikomoje sertifikavimo specifikacijoje ar specifikacijose.

▼B

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) Jei sutikimas duotas, vežėjas užtikrina, kad kariniai ginklai ir amunicija:

1. orlaivyje būtų sukrauti tokioje vietoje, į kurią skrydžio metu negali patekti keleiviai, ir

▼B

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.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170. Psichoaktyviosios medžiagos

a) Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių siekdamas užtikrinti, kad į orlaivį nepatektų ir jame nebūtų asmenų, apsvaigusių nuo psichoaktyviųjų medžiagų tiek, kad sukeltų pavojų orlaivio ar jame esančių asmenų saugai.

b) Vežėjas parengia ir įgyvendina skrydžio įgulos narių, keleivių salono įgulos narių ir kito jam tiesiogiai pavaldaus saugai svarbaus personalo piktnaudžiavimo psichoaktyviosiomis medžiagomis prevencijos ir aptikimo strategiją, siekdamas užtikrinti, kad nekiltų pavojus orlaivio ar jame esančių asmenų saugai.

▼M12

c) Nedarant poveikio nacionalinės teisės aktų, kuriais reglamentuojama su asmenų tikrinimu susijusių duomenų apsauga, taikymui, vežėjas parengia ir įgyvendina objektyvią, skaidrią ir nediskriminacinę savo skrydžio įgulos narių, keleivių salono įgulos narių ir kito saugai svarbaus personalo piktnaudžiavimo psichoaktyviosiomis medžiagomis atvejų prevencijos ir aptikimo procedūrą.

d) Jei patikrinus paaiškėja, kad asmuo negali eiti savo pareigų, vežėjas informuoja savo kompetentingą instituciją ir už atitinkamą personalą atsakingą instituciją, pvz., licencijas išduodančios institucijos sveikatos būklės vertintoją.

CAT.GEN.MPA.175. Grėsmė saugai

a) Vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog nė vienas asmuo dėl neatsakingų, tyčinių ar neatsargių veiksmų arba neveikimo:

1) nesukeltų pavojaus orlaiviui ar jame esantiems žmonėms ir

2) nesudarytų sąlygų ir neleistų orlaiviui kelti pavojaus asmenims arba turtui.

b) Vežėjas užtikrina, kad prieš pradedant maršrutinius skrydžius būtų atliekamas skrydžio įgulos narių psichologinis vertinimas siekiant:

1) nustatyti skrydžio įgulos narių psichologines savybes ir tinkamumą eiti pareigas darbo aplinkoje ir

2) sumažinti neigiamo poveikio saugiam orlaivio naudojimui tikimybę.

c) Atsižvelgiant į vežėjo dydį ir jo veiklos pobūdį bei sudėtingumą, vežėjas vietoje b punkte nurodyto psichologinio vertinimo gali taikyti skrydžio įgulos psichologinių savybių ir tinkamumo vidaus vertinimą.

▼B

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;

▼M4

5. patvirtintą tikrą oro vežėjo pažymėjimo (AOC) kopiją, įskaitant vertimą į anglų kalbą, jei AOC išduotas kita kalba;

6. su AOC išduotas skrydžių atitinkamo tipo orlaiviu vykdymo specifikacijas, įskaitant vertimą į anglų kalbą, jei tos specifikacijos paskelbtos kita kalba;

▼B

7. leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi originalą, jei taikoma;

8. trečiosios šalies atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);

9. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;

▼M15

10. orlaivio techninių įrašų žurnalą pagal Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedą (M dalį);

▼B

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;

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.

▼B

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.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195. Skrydžio savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas

a) Įvykus avarijai, pavojingam incidentui ar kitam tyrimą atliekančios institucijos nurodytam įvykiui, orlaivio naudotojas skrydžio savirašių įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų arba kitą laikotarpį, jei jį nurodo tyrimą atliekanti institucija.

b) Vežėjas atlieka įrašų operatyvinius patikrinimus ir vertinimus, siekdamas užtikrinti nuolatinį skrydžio savirašių, kuriuos turėti būtina pagal šį reglamentą, eksploatacinį patikimumą.

c) Vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrų įrašai ir ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai, kurie turi būti registruojami skrydžio savirašiuose. Tačiau šių skrydžio savirašių bandymo ir priežiūros tikslu bandymo metu gali būti pašalinama iki 1 valandos trukmės seniausių užregistruotų duomenų.

d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.

▼M16

e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia visus išsaugotus skrydžio savirašio įrašus.

f) Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (ES) Nr. 996/2010 ir (ES) 2016/679 ([1]) taikymui:

1. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio garso įrašai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.

1a. Tikrindamas skrydžio savirašio garso įrašus skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleisti ar naudojami kitais tikslais nei skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti.

2. Skrydžio savirašio įrašyti skrydžio parametrai arba ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:

i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;

ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;

iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

3. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.

3a. Jeigu skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai tikrinami skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, tuomet:

i) tų vaizdų negalima atskleisti ar naudoti kitais nei skrydžio savirašio eksploatacinio patikimumo užtikrinimo tikslais;

ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, operatorius turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.

([1]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

▼B

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;

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.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205. Orlaivių sekimo sistema. Lėktuvai

a) Ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 16 d. vežėjas, kaip vadovavimo skrydžiams sistemos sudedamąją dalį, sukuria ir naudoja orlaivių sekimo sistemą, kuri apima b punkto reikalavimus atitinkančius skrydžius, vykdomus šiais lėktuvais:

(1) didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, o pirmas individualus CofA išduotas iki 2018 m. gruodžio 16 d., ir kuriuose be antrinio apžvalgos radaro atsakiklio įgyvendinta papildoma galimybė teikti buvimo vietos duomenis;

(2) visais didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvais, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, o pirmas individualus CofA išduotas 2018 m. gruodžio 16 d. arba vėliau, ir

(3) visais didesnės nei 45 500 kg MCTOM lėktuvais, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2018 m. gruodžio 16 d. arba vėliau.

b) vežėjas seka skrydžius nuo pakilimo iki nutūpimo, išskyrus kai visas planuojamas maršrutas ir visas planuojamas nukrypimo maršrutas yra oro erdvės blokuose, kuriuose:

▼M8

(1) įprastai teikiama ATS apžvalgos paslauga naudojant skrydžių valdymo apžvalgos sistemas, kuriomis orlaivio buvimo vieta nustatoma tinkamos trukmės laiko intervalais, ir

(2) vežėjas kompetentingiems oro navigacijos paslaugų teikėjams yra pateikęs būtiną kontaktinę informaciją.

▼M24

CAT.GEN.MPA.210. Į nelaimę patekusio orlaivio buvimo vietos nustatymas. Lėktuvai

Nuo 2025 m. sausio 1 d. šiuose lėktuvuose turi būti patikimos automatinės priemonės, kurios padėtų po avarijos, per kurią lėktuvas stipriai apgadinamas, tiksliai nustatyti skrydžio pabaigos taško vietą:

a) visuose didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, o pirmas individualus CofA išduotas 2024 m. sausio 1 d. arba vėliau;

b) visuose didesnės nei 45 500 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2024 m. sausio 1 d. arba vėliau.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215. Paramos programa

a) Vežėjas įdiegia prevencinę nebaudžiamojo pobūdžio paramos programą, kuri padėtų skrydžio įgulos nariams atpažinti, spręsti ir įveikti visas problemas, kurios galėtų neigiamai paveikti jų gebėjimą saugiai naudotis jų licencijomis suteikiamomis teisėmis, ir sudaro sąlygas bei suteikia galimybę jiems ta programa naudotis. Galimybė naudotis ta programa suteikiama visiems skrydžio įgulos nariams.

b) Nedarant poveikio nacionalinės teisės aktų dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo taikymui, duomenų konfidencialumo apsauga yra būtina paramos programos veiksmingumo užtikrinimo sąlyga, nes yra paskata tokia programa naudotis ir padeda užtikrinti, kad programa būtų įgyvendinama taip, kaip numatyta.

▼M14

———————

▼B

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

▼M20

3. sraigtasparnių vietos skrydžiams (LHO),

▼B

jei galima laikytis paieškos ir gelbėjimo tarnybų susitarimų.

▼M21

CAT.OP.MPA.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) Vežėjas nustato aukščiamačio tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.

b) Aukščiamačio nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams vežėjas nustato atsižvelgdamas į aerodromo valstybės arba, jei taikoma, oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.

▼B

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.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107. Tinkamas aerodromas

Vežėjas laiko aerodromą tinkamu, jei numatytu naudojimosi metu aerodromas yra prieinamas ir jame teikiamos būtinos pagalbinės paslaugos, pvz., oro eismo paslaugos (ATS), pakankamas apšvietimas, ryšių paslaugos, meteorologiniai pranešimai, navigacijos priemonės ir avarinių tarnybų paslaugos.

CAT.OP.MPA.110. Aerodromo naudojimo minimumai

a) Vežėjas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Taikant aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą turi būti atsižvelgta į visus šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) atitinkamą naudotojo praktinę patirtį.

▼M21

5) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

6) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

7) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP);

8) kliūtis pradinio kilimo zonose ir būtinus skiriamuosius atstumus;

9) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

10) IAP;

11) aerodromo charakteristikas ir teikiamas oro navigacijos paslaugas (ANS);

12) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

13) skrydžio vykdymo specifikacijose nustatytas sąlygas, įskaitant visus specialiuosius patvirtinimus skrydžiams prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijoms lengvatinėmis operacijų sąlygomis;

14) visas nestandartines aerodromo, IAP arba aplinkos charakteristikas.

c) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą.

d) Vežėjo taikytą aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą ir visus to metodo pakeitimus tvirtina kompetentinga institucija.

CAT.OP.MPA.115. Artėjimo tūpti skrydžio metodika. Lėktuvai

a) Per visas artėjimo tūpti operacijas turi būti skrendama stabilaus artėjimo tūpti operacijos režimu, išskyrus tuo atveju, jei kompetentinga institucija patvirtino kitą konkretaus artėjimo tūpti ant konkretaus kilimo ir tūpimo tako metodiką.

b) Nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti (CDFA) būdas turi būti taikomas artėjant tūpti pagal netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) procedūras, išskyrus tų konkrečių kilimo ir tūpimo takų, kuriems kompetentinga institucija yra patvirtinusi kitą skrydžio būdą, atveju.

▼M9

_____

▼B

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

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.

c) Nepaisant a punkto, vežėjas gali taikyti kitas nei a punkte nurodytas procedūras, jeigu jas patvirtino aerodromo valstybė ir jos nurodytos skrydžių vykdymo vadove.

▼M9

CAT.OP.MPA.126. Nustatytų charakteristikų navigacija

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdant numatomą procedūrą reikalaujama naudoti nustatytų charakteristikų navigaciją (PBN), vežėjas užtikrina, kad:

a) atitinkama PBN navigacijos specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir

b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.

▼B

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:

▼M9

1. kuriuose galima naudotis kosmine įranga, antžemine įranga ir paslaugomis, įskaitant meteorologines paslaugas, tinkamomis planuojamam skrydžiui vykdyti;

▼B

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.

▼M10

CAT.OP.MPA.136. Skrydžių maršrutai ir zonos. Vieno variklio lėktuvai

Jei pagal V priedo (SPA dalies) L skyrių „SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)“ kompetentinga institucija nėra patvirtinusi kitaip, 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

▼M16

a) Negavęs kompetentingos institucijos patvirtinimo pagal V priedo (SPA dalies) F skyrių, standartinėmis sąlygomis ramiu oru vežėjas negali naudoti dviejų variklių lėktuvo maršrutui, kuriame yra taškas, iki tinkamo aerodromo esantis didesniu nei konkretaus vieno iš šių tipų lėktuvui tinkamu atstumu:

1. A klasės lėktuvams, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra ne mažesnė kaip 20, – pagal b punktą nustatytu atstumu, kurį kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OEI) galima nuskristi per 60 minučių;

2. A klasės lėktuvams, kurių MOPSC yra ne didesnė kaip 19, – pagal b punktą nustatytu atstumu, kurį kreiseriniu greičiu OEI galima nuskristi per 120 minučių, o turboreaktyviniais lėktuvais, jei tai patvirtina kompetentinga institucija, – per 180 minučių;

▼M16

3. B arba C klasės lėktuvams (taikoma mažesnioji vertė):

i) pagal b punktą nustatytu atstumu, kurį kreiseriniu greičiu OEI galima nuskristi per 120 minučių;

ii) 300 jūrmylių.

▼B

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.

▼M16

d) Kad gautų a punkto 2 papunktyje nurodytą patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad:

1. yra nustatytos skrydžių planavimo ir išleidimo skristi procedūros;

2. siekiant užtikrinti numatytą lėktuvo nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti lygį ir lėktuvo bei jo variklių patikimumą, pagal Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedą (M dalį) yra nustatytos ir į vežėjo orlaivių techninės priežiūros programą įtrauktos specialios techninės priežiūros instrukcijos ir procedūros, įskaitant:

i) variklio alyvos suvartojimo programą;

ii) variklio būklės stebėjimo programą.

▼B

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.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 SPECIALIAI PALIKTA TUŠČIA

▼M20

_____

▼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

▼M15

b) būtų pateikiamos saugos instruktažo kortelės, kuriose piešiniais paaiškinama, kaip veikia saugos ir avarinė įranga, ir nurodyti avariniai išėjimai, kuriais keleiviams gali prireikti pasinaudoti.

▼B

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) 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;

▼M9

6. planuojamam skrydžiui būtina kosminė įranga, antžeminė įranga ir paslaugos yra prieinamos ir tinkamos;

▼M20

7. planuojamo skrydžio metu galima laikytis skrydžių vykdymo vadovo nuostatų dėl degalų ir (arba) energijos, tepalų, deguonies, mažiausiojo saugaus aukščio, aerodromo naudojimo minimumų ir atsarginių aerodromų buvimo, kai reikia;

▼M9

7a. nustatytų charakteristikų navigacijai būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios ir

▼B

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.

▼M20

CAT.OP.MPA.177. ATS skrydžio plano teikimas

a) Jei oro eismo paslaugų (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.180. Degalų ir (arba) energijos schema. Lėktuvai

a) Vežėjas sukuria, įgyvendina ir prižiūri degalų ir (arba) energijos schemą, kuri:

1) yra tinkama vykdomų skrydžių tipui (-ams);

2) atitinka vežėjo gebėjimą remti jos įgyvendinimą ir

3) yra arba:

i) bazinė degalų ir (arba) energijos schema, kuria grindžiama bazinė degalų ir (arba) energijos schema su pakeitimais ir individuali degalų ir (arba) energijos schema; bazinė degalų ir (arba) energijos schema rengiama remiantis plataus masto ankstesnių veiklos rezultatų ir patirties moksline saugos ir veiklos duomenų analize; bazinė degalų ir (arba) energijos schema nurodyta tvarka turi užtikrinti saugų, veiksmingą ir efektyvų orlaivių naudojimą; arba

ii) bazinė degalų ir (arba) energijos schema su pakeitimais, kuri yra bazinė degalų ir (arba) energijos schema, kurioje panaudojama i papunktyje nurodyta analizė siekiant nustatyti bazinės degalų ir (arba) energijos schemos pakeitimus, kuriais nurodyta tvarka užtikrinamas saugus, veiksmingas ir efektyvus orlaivių naudojimas; arba

iii) individuali degalų ir (arba) energijos schema, parengta remiantis moksline vežėjo saugos ir veiklos duomenų lyginamąja analize; analizė naudojama siekiant sukurti degalų ir (arba) energijos schemą, kurios saugos lygis būtų aukštesnis arba lygiavertis bazinės degalų ir (arba) energijos schemos saugos lygiui ir kuri nurodyta tvarka užtikrintų saugų, veiksmingą ir efektyvų orlaivių naudojimą.

b) Visas degalų ir (arba) energijos schemas turi sudaryti:

1) degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika;

2) aerodromo parinkimo politika ir

3) degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika.

c) Degalų ir (arba) energijos schemą ir visus jos pakeitimus iš anksto tvirtina kompetentinga institucija.

d) Jei vežėjas ketina taikyti individualią degalų ir (arba) energijos schemą, jis:

1) nustato savo dabartinės degalų ir (arba) energijos schemos bazinį saugos veiksmingumą;

▼M20

2) įrodo savo gebėjimą remti siūlomos individualios degalų ir (arba) energijos schemos įgyvendinimą, įskaitant gebėjimą vykdyti tinkamą veiklos kontrolę ir užtikrinti, kad skrydžių valdymo darbuotojai ir skrydžio įgula keistųsi aktualia saugos informacija, ir

3) atlieka saugos rizikos vertinimą, kuriuo įrodo, kaip pasiekiamas saugos lygis, lygiavertis dabartinės degalų ir (arba) energijos schemos saugos lygiui.

CAT.OP.MPA.181. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika. Lėktuvai

a) Vežėjas:

1) nustato degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politiką, kuri yra degalų ir (arba) energijos schemos dalis;

2) užtikrina, kad lėktuve būtų pakankamai tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos, kad būtų galima saugiai užbaigti planuojamą skrydį ir būtų galima nukrypti nuo planuojamo skrydžio;

3) parengia degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politikos procedūras, kurios turi būti įtrauktos į skrydžių vykdymo vadovą;

4) užtikrina, kad skrydžio degalų ir (arba) energijos planavimas būtų grindžiamas:

i) naujausiais konkretaus orlaivio degalų ir (arba) energijos sunaudojimo kontrolės sistemos duomenimis arba, jei tokių duomenų nėra,

ii) lėktuvo gamintojo pateiktais duomenimis.

b) Vežėjas užtikrina, kad į skrydžių planavimą būtų įtrauktos skrydžio vykdymo sąlygos; į skrydžio vykdymo sąlygas įtraukiama bent:

1) orlaivio degalų ir (arba) energijos sunaudojimo duomenys;

2) numatomos masės;

3) numatomos meteorologinės sąlygos;

4) atidėtų techninės priežiūros elementų ir (arba) konfigūracijos nuokrypių poveikis;

5) numatomi išvykimo ir atvykimo maršrutai ir kilimo ir tūpimo takai ir

6) numatomi vėlavimai.

c) Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų:

1) degalus ir (arba) energiją riedėjimui, kurių turi būti ne mažiau kaip kiekis, kurį numatyta sunaudoti iki pakilimo;

2) degalus ir (arba) energiją kelionei, kurių reikia tam, kad lėktuvas galėtų skristi nuo pakilimo arba skrydžio plano pakeitimo vietos iki tūpimo paskirties aerodrome;

3) degalus ir (arba) energiją ypatingajam atvejui, kurių reikia nenumatytiems veiksniams kompensuoti;

▼M20

4) degalus ir (arba) energiją atsarginiam paskirties aerodromui:

i) kai skrydis vykdomas pasirinkus bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, tai yra degalų ir (arba) energijos kiekis, reikalingas nuskristi iš paskirties aerodromo į atsarginį paskirties aerodromą, arba

ii) kai skrydis vykdomas be atsarginio paskirties aerodromo, tai yra degalų ir (arba) energijos kiekis, kurį būtina turėti paskirties aerodrome, kad lėktuvas galėtų saugiai nutūpti ir būtų galima nukrypti nuo planuojamo skrydžio; šis kiekis turi užtikrinti galimybę skristi bent 15 minučių laukimo greičiu 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis ir apskaičiuojamas pagal numatomą lėktuvo masę pasiekus paskirties aerodromą;

5) galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą – degalų ir (arba) energijos kiekį, kuris suvartojamas skrendant laukimo greičiu 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis, atsižvelgiant į numatomą lėktuvo masę pasiekus atsarginį paskirties aerodromą arba paskirties aerodromą, kai atsarginis paskirties aerodromas nebūtinas, ir kuris turi būti ne mažesnis kaip:

i) lėktuvų su stūmokliniais varikliais – degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas 45 minučių skrydžiui; arba

ii) lėktuvų su turbininiais varikliais – degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas 30 minučių skrydžiui;

6) papildomus degalus ir (arba) energiją, jeigu būtina atsižvelgiant į skrydžio tipą; tai degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas, kad lėktuvas galėtų nutūpti atsarginiame maršruto aerodrome (pagal kritinį degalų ir (arba) energijos atsarginio maršruto aerodromo scenarijų) įvykus orlaivio gedimui, dėl kurio labai padidėja degalų ir (arba) energijos sąnaudos labiausiai kritiniame maršruto taške; šie papildomi degalai ir (arba) energija reikalingi tik tuo atveju, jei pagal c punkto 2–5 papunkčius apskaičiuoto minimalaus degalų ir (arba) energijos kiekio nepakanka tokiam įvykiui;

7) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir

8) orlaivio vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją.

d) Vežėjas užtikrina, kad plano keitimo skrydžio metu procedūros, pagal kurias apskaičiuojamas panaudotinas degalų ir (arba) energijos kiekis, kurio reikia tam, kad skrydį būtų galima tęsti kitu maršrutu arba į kitą paskirties aerodromą, nei planuota iš pradžių, apimtų c punkto 2–7 papunkčius.

CAT.OP.MPA.182 Degalų ir (arba) energijos schema. Aerodromų pasirinkimo politika. Lėktuvai

a) Planavimo etapu vežėjas užtikrina, kad pradėjus skrydį būtų galima pagrįstai pasikliauti, kad aerodromas, kuriame galima saugiai nutūpti, bus prieinamas numatytu naudojimosi tuo aerodromu laiku.

b) Planavimo etapu vežėjas parenka ir skrydžio plane nurodo atsarginį kilimo aerodromą, kad susidarius neįprastai ar avarinei padėčiai po kilimo būtų galima saugiai nutūpti, jei:

1) meteorologinės sąlygos išvykimo aerodrome yra prastesnės už vežėjo tam skrydžiui nustatytus aerodromo tūpimo minimumus; arba

▼M20

2) būtų neįmanoma grįžti į išvykimo aerodromą dėl kitų priežasčių.

c) Atsarginis kilimo aerodromas nuo išvykimo aerodromo turi neviršyti tokio, kuris padėtų kuo labiau sumažinti galimų neįprastų ar avarinių situacijų riziką. Pasirinkdamas atsarginį kilimo aerodromą, vežėjas atsižvelgia bent į šiuos aspektus:

1) faktines ir numatomas meteorologines sąlygas;

2) aerodromo infrastruktūros prieinamumą ir kokybę;

3) orlaivio navigacijos ir tūpimo galimybes neįprastomis arba avarinėmis sąlygomis, atsižvelgiant į ypatingos svarbos sistemų dubliavimą, ir

4) turimus patvirtinimus (pvz., padidinto nuotolio skrydžiai dviejų variklių lėktuvais (ETOPS), skrydžiai prasto matomumo sąlygomis (LVO) ir t. t.).

d) Planavimo etape kiekvienam skrydžiui, vykdomam pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), vežėjas veiklos ir oro eismo paslaugų (ATS) skrydžių planuose pasirenka ir nurodo vieną ar daugiau aerodromų, kad įprasto skrydžio metu būtų galima pasinaudoti dviem saugaus tūpimo galimybėmis, kai:

1) pasiekiamas paskirties aerodromas, arba

2) pasiekus negrįžtamumo tašką nukreipiama į bet kurį atsarginį maršruto aerodromą, iki kurio pakanka turimų degalų ir (arba) energijos, kai vykdomi su izoliuotais aerodromais susiję skrydžiai; skrydžio į izoliuotą aerodromą negalima tęsti už negrįžtamumo taško, nebent naujausias meteorologinių sąlygų, eismo ir kitų veiklos sąlygų vertinimas rodo, kad paskirties aerodrome bus galima saugiai nutūpti numatytu naudojimosi tuo aerodromu laiku.

Vežėjas turi gauti išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą naudoti izoliuotą aerodromą kaip paskirties aerodromą.

e) Skrydžių planavimui vežėjas numato tinkamas saugos atsargas, kad būtų atsižvelgta į galimą prognozuojamų meteorologinių sąlygų pablogėjimą numatytu tūpimo laiku.

f) Kiekvienam IFR skrydžiui vežėjas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima nuskristi į paskirties aerodromą ar bet kurį atsarginį paskirties aerodromą ir jame nutūpti, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.

CAT.OP.MPA.185 Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika. Lėktuvai

a) Vežėjas nustato degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu procedūras, kuriomis užtikrinama:

1) nuolatinis planavimo etape (prieš skrydį arba skrydžio metu keičiant planą, arba abiem atvejais) padarytų prielaidų patvirtinimas;

2) pakartotinė analizė ir prireikus koregavimas;

3) kad orlaivyje likęs naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis būtų apsaugotas ir būtų ne mažesnis kaip kiekis, būtinas norint pasiekti aerodromą, kuriame galima saugiai nutūpti, ir

4) taikant 1, 2 ir 3 papunkčius, registruojami aktualūs degalų ir (arba) energijos duomenys.

▼M20

b) Vežėjas nustato procedūras, pagal kurias reikalaujama, kad orlaivio vadas gautų informaciją apie vėlavimą iš patikimo šaltinio, kai dėl nenumatytų aplinkybių paskirties aerodrome gali tekti tūpti turint mažiau nei galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, pridėjus bet kurį iš šių elementų:

1) degalus ir (arba) energiją, reikalingus pasiekti atsarginiam aerodromui, jei reikia, arba

2) degalus ir (arba) energiją, reikalingus pasiekti izoliuotam aerodromui.

c) Orlaivio vadas praneša skrydžių valdymo tarnybai (ATC) apie minimalią degalų ir (arba) energijos būseną, deklaruodamas „MINIMUM FUEL“, kai jis:

1) yra įsipareigojęs nutūpti konkrečiame aerodrome ir

2) yra apskaičiavęs, kad bet koks esamo leidimo tūpti tame aerodrome pakeitimas gali lemti tūpimą su mažesniu degalų ir (arba) energijos kiekiu nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

d) Orlaivio vadas paskelbia avarinę padėtį, susijusią su degalais ir (arba) energija, transliuodamas „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kai apskaičiuotas tupiant artimiausiame aerodrome, kuriame galima saugiai nutūpti, turimas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis yra mažesnis nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

_____

CAT.OP.MPA.190. degalų ir (arba) energijos schema. Sraigtasparniai

a) Vežėjas sukuria, įgyvendina ir prižiūri degalų ir (arba) energijos schemą, kurią sudaro:

1) degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika; ir

2) degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika.

b) Degalų ir (arba) energijos schema:

1) turi būti tinkama vykdomų skrydžių tipui (-ams) ir

2) turi atitikti vežėjo gebėjimą remti jos įgyvendinimą.

c) Degalų ir (arba) energijos schemą ir visus jos pakeitimus iš anksto tvirtina kompetentinga institucija.

CAT.OP.MPA.191. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika. Sraigtasparniai

a) Kaip degalų ir (arba) energijos schemos sudedamąją dalį vežėjas nustato degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politiką, kad užtikrintų, jog orlaivyje būtų pakankamai naudotinų degalų ir (arba) energijos, kad būtų galima saugiai užbaigti planuojamą skrydį ir kad būtų galima nukrypti nuo planuojamo skrydžio.

b) Vežėjas užtikrina, kad planuojant skrydžių degalus ir (arba) energiją būtų vadovaujamasi bent:

1) skrydžių vykdymo vadove pateiktomis procedūromis ir:

i) naujausiais konkretaus orlaivio degalų ir (arba) energijos sunaudojimo kontrolės sistemos duomenimis arba

ii) orlaivio gamintojo pateiktais duomenimis ir

▼**M20**

2) sąlygomis, kuriomis turės būti vykdomas skrydis, įskaitant:

i) orlaivio degalų ir (arba) energijos sunaudojimo duomenis;

ii) numatomas mases;

iii) numatomas meteorologines sąlygas;

iv) atidėtų techninės priežiūros elementų ir (arba) konfigūracijos nuokrypių poveikį ir

v) oro navigacijos paslaugų teikėjų nustatytas procedūras ir apribojimus.

c) Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų:

1) degalus ir (arba) energiją riedėjimui, kurių turi būti ne mažiau kaip kiekis, kurį numatyta sunaudoti iki pakilimo;

2) degalus ir (arba) energiją kelionei;

3) degalus ir (arba) energiją ypatingajam atvejui;

4) degalus ir (arba) energiją skrydžiui į atsarginį paskirties aerodromą, jei būtinas atsarginis paskirties aerodromas;

5) galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, kuri turi būti ne mažesnė kaip:

i) jei skrydis vykdomas pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) ir dieną pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, 20 minučių degalų ir (arba) energijos skrendant didžiausio nuotolio greičiu, arba

ii) jei skrydis vykdomas pagal VFR ir ne pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus arba naktį, 30 minučių degalų ir (arba) energijos skrendant didžiausio nuotolio greičiu, arba

iii) jei skrydis vykdomas pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), 30 minučių skrydžiui laukimo greičiu 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis, kiekį apskaičiuojant pagal atvykus į atsarginį paskirties aerodromą arba, kai atsarginis paskirties aerodromas nebūtinas, į paskirties aerodromą apskaičiuotą sraigtasparnio masę.

6) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir

7) orlaivio vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją.

d) Vežėjas užtikrina, kad jei skrydis turi būti vykdomas kitu maršrutu arba į kitą nei iš pradžių planuota paskirties aerodromą, plano keitimo skrydžio metu procedūros, pagal kurias apskaičiuojamas reikiamas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis, apimtų:

1) kelionės degalus ir (arba) energiją likusiam skrydžiui;

2) degalų ir (arba) energijos atsargą, kurią sudaro:

i) degalai ir (arba) energija ypatingajam atvejui;

ii) degalai ir (arba) energija skrydžiui į atsarginį paskirties aerodromą, jei būtinas atsarginis paskirties aerodromas;

iii) galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga ir

iv) papildomi degalai ir (arba) energija, jeigu būtina atsižvelgiant į skrydžio tipą;

▼M20

3) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir

4) orlaivio vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją.

e) Vietoj b–d punktų sraigtasparniams, kurių didžiausioji sertifikuotoji kilimo masė (MCTOM) neviršija 3 175 kg, skrendantiems dieną maršrutais, kurių laikomasi pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, arba vykdantiems vietinius skrydžius (LHO) degalų ir (arba) energijos politika turi užtikrinti, kad pabaigus skrydį ar skrydžių seką galutinės degalų ir (arba) energijos atsargos pakaktų:

1) 30 minučių skrydžiui didžiausio nuotolio greičiu arba

2) 20 minučių skrydžiui didžiausio nuotolio greičiu, jei skrendama zonoje, kurioje nuolat yra tinkamų skrydžių aikštelių.

CAT.OP.MPA.192. Aerodromų ir skrydžių aikštelių parinkimas. Sraigtasparniai

a) Skrydžiams meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) vežėjas parenka atsarginį kilimo aerodromą ne toliau kaip vienos valandos skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu atstumu, jei dėl meteorologinių sąlygų taptų neįmanoma grįžti į išvykimo vietą.

b) Planavimo etapu kiekvienam skrydžiui, vykdomam pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), vežėjas veiklos ir oro eismo paslaugų (ATS) skrydžių planuose parenka ir nurodo vieną ar daugiau aerodromų ar skrydžių aikštelių, kad įprasto skrydžio metu būtų galima pasinaudoti dviem saugaus tūpimo galimybėmis, išskyrus SPA.HOFO.120 dalies b punkte numatytą atvejį.

c) Skrydžių planavimui vežėjas taiko tinkamas saugos atsargas, kad būtų atsižvelgta į galimą prognozuojamų meteorologinių sąlygų pablogėjimą numatytu tūpimo laiku.

d) Kiekvienam IFR skrydžiui vežėjas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima nuskristi į paskirties aerodromą ar bet kurį atsarginį paskirties aerodromą ir jame nutūpti, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.

CAT.OP.MPA.195. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika. Sraigtasparniai

a) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad skrydžio metu būtų vykdomas degalų ir (arba) energijos tikrinimas ir apskaita.

b) Orlaivio vadas stebi orlaivyje liekantį naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekį, siekdamas užtikrinti, kad jis būtų apsaugotas ir ne mažesnis kaip kiekis, būtinas norint pasiekti aerodromą ar skrydžių aikštelę, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti,

c) Orlaivio vadas praneša skrydžių valdymo tarnybai (ATC) apie minimalią degalų ir (arba) energijos būseną, deklaruodamas „MINIMUM FUEL“, kai jis:

1) yra įsipareigojęs tūpti aerodrome ar skrydžių aikštelėje ir

2) yra apskaičiavęs, kad bet koks esamo leidimo tūpti tame aerodrome ar skrydžių aikštelėje pakeitimas gali lemti tūpimą su mažesniu degalų ir (arba) energijos kiekiu nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

▼M20

d) Orlaivio vadas paskelbia avarinę padėtį, susijusią su degalais ir (arba) energija, transliuodamas „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kai apskaičiuotas tupiant artimiausiame aerodrome ar skrydžių aikštelėje, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti, turimas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis yra mažesnis nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

CAT.OP.MPA.200. Ypatingasis orlaivio degalų papildymas arba išpylimas

a) Ypatingasis degalų papildymas arba išpylimas vykdomas tik tuo atveju, jei vežėjas:

1) atliko rizikos vertinimą;

2) yra parengęs procedūras ir

3) yra parengęs savo darbuotojų, dalyvaujančių tokiose operacijose, mokymo programą.

b) Ypatingasis degalų papildymas arba išpylimas taikomas:

1) degalų papildymui veikiant varikliui arba sukantis keliamiesiems sraigtams;

2) degalų papildymas arba išpylimui keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo ir

3) plataus diapazono degalų papildymui ir išpylimui.

c) Visos lėktuvų ypatingosios degalų papildymo ar išpylimo procedūros ir visi jų pakeitimai turi būti iš anksto patvirtinti kompetentingos institucijos.

d) Sraigtasparnių degalų papildymo sukantis keliamiesiems sraigtams procedūros ir visi jų pakeitimai turi būti iš anksto patvirtinti kompetentingos institucijos.

▼B

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.

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

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. Krėslai, 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) *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.

▼B

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.

▼M21

CAT.OP.MPA.245. Meteorologinės sąlygos. Visi orlaiviai

a) Vykdant skrydį pagal IFR, orlaivio vadas:

1) pradeda skrydį arba,

2) jei skrydžio metu pakeičiamas planas, tęsia skrydį už taško, nuo kurio galioja pakeistas ATS skrydžio planas,

tik tada, kai turi informacijos, rodančios, kad paskirties ir (arba) būtiname atsarginiame 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 reikalaujama pagal taikomus aerodromo naudojimo minimumus.

▼M21

c) Vykdant skrydį pagal VFR, orlaivio vadas pradeda skrydį tik tada, kai meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad meteorologinės sąlygos maršrute ar toje maršruto dalyje, kuria skrendama pagal VFR, atitinkamu laiku bus ne prastesnės nei nustatyta pagal VFR.

CAT.OP.MPA.246. Meteorologinės sąlygos. Lėktuvai

Be CAT.OP.MPA.245 dalies reikalavimų, vykdydamas IFR skrydžius lėktuvu, lėktuvo vadas tęsia skrydį už:

a) apsisprendimo taško pagal sumažinto degalų ir (arba) energijos ypatingajam atvejui kiekio (RCF) procedūrą arba

b) negrįžtamumo taško, kai taikoma izoliuoto aerodromo procedūra,

tik tada, kai turi informacijos, rodančios, kad paskirties ir (arba) būtiname atsarginiame aerodrome (-uose) tikėtinos oro sąlygos yra ne prastesnės nei reikalaujama pagal taikomus aerodromo naudojimo minimumus.

▼B

CAT.OP.MPA.247. Meteorologinės sąlygos. Sraigtasparniai

Papildant CAT.OP.MPA.245 dalį:

▼M21

a) Vykdydamas VFR skrydį sraigtasparniu virš vandens nematant sausumos, orlaivio vadas pradeda kilimą tik tada, kai atitinkami meteorologiniai pranešimai ir (arba) prognozės rodo, kad apatinė debesų riba dieną bus aukščiau nei 600 pėdų arba naktį aukščiau nei 1 200 pėdų.

▼M9

_____

▼B

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) 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.

▼M20

CAT.OP.MPA.260. Aprūpinimas degalais ir (arba) energija ir tepalais

Orlaivio vadas pradeda skrydį arba jį tęsia, kai planas pakeičiamas skrydžio metu, tik tada, kai įsitikina, kad orlaivis yra aprūpintas bent suplanuotu naudotinų degalų ir (arba) energijos ir tepalų kiekiu, kad būtų galima saugiai užbaigti skrydį, atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas.

▼M21

CAT.OP.MPA.265. Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, orlaivio vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

▼B

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.

▼M20

CAT.OP.MPA.280. [SPECIALIAI PALIKTA TUŠČIA]

———————

▼B

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.

▼B

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.

▼M9

CAT.OP.MPA.295. Susidūrimų ore vengimo sistemos (ACAS) naudojimas

Kai ACAS yra įdiegta ir tinkama naudoti, vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kad skrydžio įgula būtų tinkamai išmokyta išvengti susidūrimų ir mokėtų naudotis ACAS II įranga.

▼M21

CAT.OP.MPA.300. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimo tūpti operaciją, orlaivio vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai artėti, tūpti, pakilti ar kilti po nutraukto tūpimo, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

▼M16

CAT.OP.MPA.301. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti, orlaivio vadas įsitikina, kad pagal turimą informaciją oro sąlygos aerodrome ir numatytos priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė nesutrukdys saugiai, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove (OM) pateiktą charakteristikų informaciją, artėti tūpti, nutūpti ar nutraukti tūpimą.

CAT.OP.MPA.303. Skrydžio metu tikrinamas tūpimo nuotolis atvykimo metu. Lėktuvai

a) Tūpti neartėjama, jei turimasis tūpimo nuotolis (LDA) numatytame kilimo ir tūpimo take nėra bent 115 % tūpimo nuotolio numatytu tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija tūpimo nuotoliui nustatyti atvykimo metu (LDTA), o artėjimas tūpti vykdomas A klasės lėktuvu, kuris yra sertifikuotas pagal vieną iš toliau nurodytų sertifikavimo specifikacijų, nurodytų tipo pažymėjime:

▼**M16**

1. CS-25 arba lygiavertę;

2. CS-23 4 lygį, kai veikimo charakteristikų lygis yra „didelio greičio“ arba lygiavertis.

b) Artėjimas tūpti kitais nei a punkte nurodytais A klasės lėktuvais netęsiamas, išskyrus atvejus, kai:

1. LDA numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent 115 % tūpimo nuotolio numatytu tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti;

2. jei charakteristikų informacijos, skirtos LDTA vertinti, nėra, LDA numatytu tūpimo laiku numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent būtinasis tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.230 dalį arba, atitinkamai, CAT.POL.A.235 dalį.

c) Artėjimas tūpti B klasės lėktuvais netęsiamas, išskyrus atvejus, kai:

1. LDA numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent 115 % tūpimo nuotolio numatytu tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti;

2. jei charakteristikų informacijos, skirtos LDTA vertinti, nėra, LDA numatytu tūpimo laiku numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent būtinasis tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.330 dalį arba, atitinkamai, CAT.POL.A.335 dalį.

d) Artėjimas tūpti C klasės lėktuvais netęsiamas, išskyrus atvejus, kai:

1. LDA numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent 115 % tūpimo nuotolio numatytu tūpimo laiku, nustatyto remiantis charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti;

2. jei charakteristikų informacijos, skirtos LDTA vertinti, nėra, LDA numatytu tūpimo laiku numatytame kilimo ir tūpimo take yra bent būtinasis tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.430 dalį arba, atitinkamai, CAT.POL.A.435 dalį.

e) Charakteristikų informacija, skirta LDTA vertinti, grindžiama patvirtintais duomenimis, nurodytais AFM. Kai AFM pateiktų patvirtintų duomenų nepakanka LDTA įvertinti, naudojami papildomi duomenys, nustatomi arba pagal taikomus lėktuvų sertifikavimo standartus, arba pagal Agentūros nustatytas AMC.

▼M16

f) Skrydžių vykdymo vadove vežėjas nurodo charakteristikų informaciją, skirtą LDTA vertinti, ir jai parengti padarytas prielaidas, įskaitant kitus duomenis, kuriuos, pagal e punktą, galima naudoti norint papildyti AFM nurodytus duomenis.

▼M21

CAT.OP.MPA.305. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

a) Jei praneštas matomumas (VIS) arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR lėktuvams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame lėktuvas yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio; arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę (FAS), jei DH ar MDH didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei praneštas RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei 550 m arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame sraigtasparnis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio; arba

2) į FAS, jei DH arba MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

c) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

d) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.

e) Nepaisant a punkto, jeigu RVR nepraneštas, o praneštas VIS yra mažesnis už taikytiną minimumą, tačiau konvertuotasis meteorologinis matomumas (CMV) yra lygus taikytinam minimumui arba už jį didesnis, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

CAT.OP.MPA.310. Veiklos procedūros. Slenksčio perskridimo aukštis

Vežėjas nustato veiklos procedūras, kuriomis užtikrinama, kad lėktuvas, kuriuo atliekamos 3D artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos, perskristų kilimo ir tūpimo tako slenkstį saugiame aukštyje, kai lėktuvas yra tūpimo konfigūracijos ir erdvinėje padėtyje.

▼M16

CAT.OP.MPA.311. Pranešimas apie stabdymo poveikį kilimo ir tūpimo take

Jei riedant tūpimo metu stabdymo poveikis kilimo ir tūpimo take yra ne toks stiprus, kokį nurodė aerodromo naudotojas kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaitoje (RCR), orlaivio vadas, kai tik įmanoma, apie tai praneša oro eismo paslaugų (ATS) tarnybai specialiuoju pranešimu iš oro (AIREP).

▼M21

CAT.OP.MPA.312. EFVS 200 operacijos

a) Vežėjas, ketinantis vykdyti EFVS 200 operacijas, užtikrina, kad:

1) orlaivis būtų sertifikuotas numatytoms operacijoms;

2) būtų naudojami tik EFVS operacijoms tinkami kilimo ir tūpimo takai, FATO ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros (IAP);

3) skrydžio įgulos nariai būtų kompetentingi vykdyti numatytą skrydį ir būtų parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa;

4) būtų nustatytos veiklos procedūros;

5) minimalios įrangos sąraše (MEL) būtų pateikta visa svarbi informacija;

6) techninės priežiūros programoje būtų pateikta visa svarbi informacija;

7) siekiant stebėti operacijos saugos lygį būtų atliekami saugos vertinimai ir būtų nustatyti veiksmingumo rodikliai; ir

8) nustatant aerodromo naudojimo minimumus būtų atsižvelgiama į naudojamos sistemos tinkamumą.

b) Vykdydamas LVO, vežėjas EFVS 200 operacijų nevykdo.

c) Nepaisant a punkto 1 papunkčio, vežėjas gali EFVS 200 operacijoms naudoti būtiniausius kriterijus atitinkančias EVS, jei tai patvirtinta kompetentingos institucijos.

▼B

CAT.OP.MPA.315. Skrydžio valandų atskaitomybė. Sraigtasparniai

Vežėjas pateikia kompetentingai institucijai kiekvieno sraigtasparnio, naudoto per paskutinius kalendorinius metus, skrydžio valandų skaičių.

▼M15

CAT.OP.MPA.320. Lėktuvų kategorijos

a) Lėktuvų 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, naudojama didesnioji gauta V_{AT} vertė.

b) Taikomos lėktuvų kategorijos, nurodytos toliau esančioje lentelėje.

1 lentelė

Lėktuvų kategorijos pagal V_{AT} vertes

Lėktuvo 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

c) Tūpimo konfigūracija, į kurią turi būti atsižvelgta, nurodoma skrydžių vykdymo vadove.

d) Vežėjas nustatydamas V_{AT} gali taikyti mažesnę tūpimo masę, jei ją patvirtina kompetentinga institucija. Tokia mažesnė tūpimo masė turi būti nuolatinė vertė, nepriklausanti nuo kintančių kasdienių skrydžių sąlygų.

▼M14

_____

▼B

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.

▼B

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.

▼M16

d) 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.

▼B

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.

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

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

▼B

ii) 900 m – vykdant skrydžius kitomis sąlygomis.

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.

▼M16

b) Maršruto grynosios skrydžio trajektorijos gradientas turi būti teigiamas ne mažiau kaip 1 000 pėdų virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių.

c) Maršruto grynoji skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad lėktuvas galėtų tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal CAT.POL.A.230 arba CAT.POL.A.235 dalį. Maršruto grynoji skrydžio trajektorija turi eiti ne mažiau kaip 2 000 pėdų vertikaliai virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių, atsižvelgiant į šiuos elementus:

1. daroma prielaida, kad variklis suges kritiškiausiame maršruto taške;

2. atsižvelgiama į vėjo poveikį skrydžio trajektorijai;

▼M26

3. degalų nupilti leidžiama tiek, kad aerodromą, kuriame lėktuvas turėtų tūpti sugedus varikliui, būtų galima pasiekti su reikiama degalų atsarga pagal CAT.OP.MPA.181 dalį, tinkama skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei taikoma saugi procedūra;

▼M16

4. aerodromas, kuriame lėktuvas turėtų tūpti sugedus varikliui, atitinka šiuos kriterijus:

i) numatoma tūpimo masė atitinka reikalaujamas skrydžio charakteristikas;

ii) meteorologiniai pranešimai arba prognozės ir kilimo ir tūpimo tako būklės ataskaitos rodo, kad numatytu tūpimo laiku tūpti yra saugu;

5. jei AFM nenurodyti maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenys, bendroji maršruto OEI skrydžio trajektorija dviejų variklių lėktuvui sumažinama 1,1 %, trijų variklių lėktuvui – 1,4 %, o keturių variklių lėktuvui – 1,6 % kilimo gradientu.

d) Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent navigacijos specifikacijos RNAV 5 lygio, vežėjas padidina b ir c punktuose nurodytas pločio ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių).

▼M16

CAT.POL.A.220. Skrydis maršrutu. Trijų arba daugiau variklių lėktuvai su dviem neveikiančiais varikliais

a) Trijų arba daugiau variklių lėktuvas jokiame numatomo maršruto taške neturi nutolti nuo aerodromo, atitinkančio atitinkamai CAT.POL.A.230 dalies arba CAT.POL.A.235 dalies a punkto numatomos tūpimo masės reikalavimus, atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių, kai visi varikliai veikia atitinkamai kreiserine galia arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru, nebent laikomasi šio punkto b–f papunkčių reikalavimų.

b) Remiantis maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenimis, lėktuvas su dviem neveikiančiais varikliais turi gebėti tęsti skrydį numatytomis meteorologinėms sąlygomis nuo taško, kuriame, kaip daroma prielaida, tuo pačiu metu sugenda du varikliai, iki aerodromo, kuriame įmanoma nutūpti ir visiškai sustoti, taikant nustatytą tūpimo neveikiant dviem varikliams procedūrą. Maršruto grynoji skrydžio trajektorija turi eiti ne mažiau kaip 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 maršruto grynosios skrydžio trajektorijos duomenims. Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent RNAV 5 lygio, vežėjas padidina antrajame sakinyje nustatytą pločio ribą iki 18,5 km (10 jūrmylių).

c) Daroma prielaida, kad du varikliai sugenda kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvas nuo a punkte nurodyto aerodromo yra nutolęs atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių visiems varikliams veikiant atitinkamai visu pajėgumu arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru.

d) Grynoji skrydžio trajektorija turi būti teigiamo gradiento 1 500 pėdų aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti sugedus dviem varikliams.

e) Degalų nupilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą su reikalaujama f punkte nurodyta degalų atsarga, jei taikoma saugi procedūra.

▼M20

f) Numatoma lėktuvo masė taške, kuriame, kaip daroma prielaida, suges abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kuri būtų įskaitant degalų ir (arba) energijos kiekį, pakankamą nuskristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir atskristi ten ne žemiau kaip 1 500 pėdų (450 m) aukštyje tiesiai virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių atitinkamai kreiserine galia arba trauka.

▼B

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.

▼M16

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 tūpimą iki visiško sustojimo nuo 50 pėdų virš slenksčio:

1. turboreaktyviniu lėktuvu – esant 60 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA);

2. turbosraigtiniu lėktuvu – esant 70 % LDA;

3. nukrypstant nuo a punkto 1 ir 2 papunkčių, lėktuvu, kuris pagal CAT.POL.A.255 dalį patvirtintas vykdyti mažesnio tūpimo nuotolio skrydžius, – esant 80 % LDA.

b) Stačiam artėjimui tūpti vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, apskaičiuotus pagal a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį, remiantis mažesnio kaip 60 pėdų, bet ne mažesnio kaip 35 pėdų aukščio intervalu, ir atitinkančius CAT.POL.A.245 dalį.

c) Trumpam tūpimui vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, apskaičiuotus pagal a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį ir atitinkančius CAT.POL.A.250 dalį.

d) Nustatydamas tūpimo masę vežėjas atsižvelgia į:

1. ne daugiau kaip 50 % priešpriešinės vėjo dedamosios arba ne mažiau kaip 150 % pavėjo dedamosios;

2. AFM nurodytas pataisas.

▼M26

e) Kad būtų galima išleisti lėktuvą skristi, jis turi galėti:

1. nutūpti ant tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru ir

2. nutūpti ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtinai bus paskirtas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas ir kitas sąlygas, pvz., tūpimo priemones ir reljefą.

▼M16

f) Jei vežėjas negali laikytis e punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, lėktuvą galima išleisti skristi tik tada, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, užtikrinantis galimybę visiškai laikytis šių reikalavimų:

1. a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra sausas;

2. CAT.POL.A.235 dalies a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra šlapias arba nešvarus.

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 vienas iš šių nuotolių:

1. AFM nurodytas tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu, tačiau ne mažesnis nei reikalaujama pagal CAT.POL.A.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį;

2. jei tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu AFM nenurodytas, ne mažiau kaip 115 % būtinojo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal CAT.POL.A.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktį;

▼M16

3. trumpesnis, nei reikalaujama a punkto 2 papunktyje, bet ne trumpesnis, nei reikalaujama CAT.POL.A.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktyje, tūpimo nuotolis, jei kilimo ir tūpimo takui būdingos specialios trinties gerinimo savybės, o AFM yra pateikta speciali papildoma informacija apie tūpimo ant tokio tipo kilimo ir tūpimo tako nuotolį;

4. nukrypstant nuo a punkto 1, 2 ir 3 papunkčių, lėktuvui, kuris pagal CAT.POL.A.255 dalį yra patvirtintas vykdyti mažesnio tūpimo nuotolio skrydžius, – tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.255 dalies b punkto 2 papunkčio v papunkčio B papunktį.

b) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus, LDA turi būti vienas iš šių nuotolių:

1. bent tūpimo nuotolis, nustatytas pagal a punktą, arba ne mažiau kaip 115 % tūpimo nuotolio, nustatyto pagal patvirtintus tūpimo ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako nuotolio arba lygiaverčius duomenis, priklausomai nuo to, kuris iš jų yra didesnis;

2. tūpimo ant specialiai paruošto žieminio kilimo ir tūpimo tako nuotolis gali būti trumpesnis, nei reikalaujama b punkto 1 papunktyje, tačiau ne trumpesnis, nei reikalaujama a punkte, jei AFM yra pateikta speciali papildoma informacija apie tūpimo ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako nuotolius. Toks tūpimo nuotolis turi būti ne mažesnis kaip 115 % AFM nurodyto tūpimo nuotolio.

c) Nukrypstant nuo b punkto, 15 % vertės padidinimo taikyti nereikia, jei jis jau yra įtrauktas į patvirtintus tūpimo nuotolio duomenis arba lygiaverčius duomenis.

d) Taikant a ir b punktus atitinkamai taikomi CAT.POL.A.230 dalies b, c ir d punktų kriterijai.

▼M26

e) Kad būtų galima išleisti lėktuvą skristi, jis turi galėti:

1. nutūpti ant tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru ir

2. nutūpti ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtinai bus paskirtas, įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas ir kitas sąlygas, pvz., tūpimo priemones ir reljefą.

▼M16

f) Jei vežėjas negali laikytis e punkto 1 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus ir kai tūpimas priklauso nuo konkrečios vėjo dedamosios, lėktuvas išleidžiamas skristi tik tuo atveju, jei yra paskirti du atsarginiai aerodromai.

g) Jei vežėjas negali laikytis e punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad numatytu atvykimo laiku kilimo ir tūpimo takas gali būti šlapias arba nešvarus, lėktuvas išleidžiamas skristi tik tuo atveju, jei yra paskirtas atsarginis aerodromas.

h) Taikant f ir g punktus, paskirtasis atsarginis aerodromas arba aerodromai turi užtikrinti galimybę laikytis vieno iš šių reikalavimų:

1. CAT.POL.A.230 dalies a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra sausas;

2. CAT.POL.A.235 dalies a–d punktų, jei kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku yra šlapias arba nešvarus.

▼B

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

▼M9

4. skrydžio įgula įgijo pakankamų žinių apie maršrutą, kuriuo skris, ir procedūras, kurios bus taikomos pagal ORO dalies FC skyrių.

▼B

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

▼M16

11a. draudžiama vykdyti sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžius pagal CAT.POL.A.255 dalį;

▼B

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.

▼M16

CAT.POL.A.255. Sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžių patvirtinimas

a) Lėktuvo naudotojas gali vykdyti tūpimo operacijas esant 80 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA), jei laikosi šių sąlygų:

1. lėktuvo MOPSC yra ne daugiau kaip 19;

▼**M16**

2. lėktuvo AFM yra pateiktas tinkamumo taikyti sumažintą būtinąjį tūpimo nuotolį pareiškimas;

3. lėktuvas naudojamas nereguliariems užsakomiesiems komerciniams (CAT) skrydžiams;

4. lėktuvo tūpimo masė užtikrina galimybę nutūpti visiškai sustojant per tą sumažintą tūpimo nuotolį;

5. vežėjas yra gavęs išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą.

b) Kad gautų a punkto 5 papunktyje nurodytą patvirtinimą, vežėjas pateikia įrodymą, kad esama vienų iš šių aplinkybių:

1. buvo atliktas rizikos vertinimas siekiant įrodyti, kad pasiekiamas saugos lygis, lygiavertis CAT.POL.A.230 dalies a punkto atitinkamai 1 arba 2 papunktyje nurodytam lygiui;

2. laikomasi šių sąlygų:

i) draudžiamos specialiosios artėjimo tūpti procedūros, pvz., stataus artėjimo tūpti, planinio aukščio intervalo aukščiau nei 60 pėdų arba žemiau nei 35 pėdų, skrydžių prasto matomumo sąlygomis, artėjimo tūpti nesilaikant pagal CAT.OP.MPA.115 dalies a punktą patvirtintų nusistovėjusio artėjimo tūpti kriterijų;

ii) draudžiama vykdyti trumpo tūpimo nuotolio skrydžius pagal CAT.POL.A.250 dalį;

iii) draudžiama tūpti ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako;

iv) yra nustatytas tinkamas skrydžio įgulos mokymo, tikrinimo ir stebėsenos procesas;

v) vežėjas yra nustatęs aerodromo tūpimo analizės programą (ALAP), siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi šių sąlygų:

A) numatytu atvykimo laiku pavėjo neprognozuojama;

B) jei prognozuojama, kad numatytu atvykimo laiku kilimo ir tūpimo takas bus šlapias, tūpimo nuotolis išleidžiant skristi arba nustatomas pagal CAT.OP.MPA.303 dalies atitinkamai a arba b punktą, arba sudaro 115 % nustatyto tūpimo ant sauso kilimo ir tūpimo tako nuotolio, priklausomai nuo to, kuris iš jų ilgesnis;

C) numatytu atvykimo laiku neprognozuojama, kad kilimo ir tūpimo takas bus nešvarus;

D) numatytu atvykimo laiku nepalankių oro sąlygų neprognozuojama;

vi) prieš pradedant skrydį visa orlaivio tūpimo charakteristikoms įtakos turinti įranga veikia tinkamai;

vii) skrydžio įgulą sudaro bent du kvalifikuoti ir išmokyti pilotai, turintys naujos sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžių patirties;

viii) remdamasis vyraujančiomis numatomo skrydžio sąlygomis, orlaivio vadas priima galutinį sprendimą dėl sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžio vykdymo ir gali nuspręsti jo nevykdyti, jei mano, kad to reikia saugos sumetimais;

ix) laikomasi papildomų aerodromo sąlygų, jei jas nurodė aerodromą sertifikavusi kompetentinga institucija, kuriomis atsižvelgiama į artėjimo tūpti zonos orografines savybes, esamas artėjimo tūpti priemones, tūpimo nutraukimo ir nutrauktojo tūpimo galimybes.

▼B

3 SKYRIUS

B klasė

CAT.POL.A.300. Bendrosios nuostatos

▼M10

a) Jei pagal V priedo (SPA dalies) L skyrių „SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)“ kompetentinga institucija nėra patvirtinusi kitaip, vežėjas vieno variklio lėktuvais skrydžių nevykdo:

1) naktį;

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.

▼B

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;

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

▼B

4. ne daugiau kaip 50 % praneštos priešpriešinės vėjo komponentės ar ne mažiau kaip 150 % praneštos pavėjo komponentės.

▼M4

e) A punkto 3, 4, 5 papunkčiuose, b punkto 2 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje nustatyti reikalavimai netaikomi skrydžiams pagal VFR dieną.

▼B

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.

▼M10

CAT.POL.A.320. Skrydis maršrutu. Vieno variklio lėktuvai

a) Skrydžio metu numatytomis meteorologinėmis sąlygomis, sugedus varikliui, lėktuvas turi galėti pasiekti vietą, kurioje galėtų saugiai priverstinai tūpti, nebent vežėją pagal V priedo (SPA dalies) L skyrių „SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)“ yra patvirtinusi kompetentinga institucija ir jis naudojasi rizikos laikotarpiu.

b) Taikant a punktą 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 % gradientu.

▼B

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.

▼M16

CAT.POL.A.330. Tūpimas. Sausi kilimo ir tūpimo takai

a) Lėktuvo tūpimo masė numatytu tūpimo paskirties aerodrome ir bet kuriame atsarginiame aerodrome laiku, nustatyta pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą, turi užtikrinti galimybę iš 50 pėdų aukščio virš slenkščio nutūpti visiškai sustojant per 70 % LDA.

b) Nukrypstant nuo a punkto ir kai laikomasi CAT.POL.A.355 dalies, lėktuvo tūpimo masė numatytu tūpimo paskirties aerodrome laiku, nustatyta pagal CAT.POL.A.105 dalies a punktą, turi užtikrinti galimybę iš 50 pėdų aukščio virš slenkščio nutūpti visiškai sustojant per 80 % LDA.

c) Nustatydamas tūpimo masę vežėjas atsižvelgia į:

1. aerodromo absoliutųjį aukštį;

2. ne daugiau kaip 50 % priešpriešinės vėjo dedamosios arba ne mažiau kaip 150 % pavėjo dedamosios;

3. kilimo ir tūpimo tako paviršiaus tipą;

4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį tūpimo kryptimi.

d) 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.

e) Trumpo tūpimo nuotolio skrydžiams vežėjas taiko tūpimo nuotolio duomenis, atitinkamai apskaičiuotus pagal a punktą, ir laikosi CAT.POL.A.350 dalies.

f) Kad būtų galima išleisti lėktuvą skristi, jis turi galėti:

1. nutūpti ant tinkamiausio kilimo ir tūpimo tako ramiu oru arba

2. nutūpti ant kilimo ir tūpimo tako, kuris tikėtinai bus paskirtas įvertinant galimą vėjo greitį ir kryptį, lėktuvo antžeminio valdymo charakteristikas ir kitas sąlygas, pvz., tūpimo priemones ir reljefą.

g) Jei vežėjas negali laikytis f punkto 2 papunkčio paskirties aerodromo reikalavimo, lėktuvui galima leisti išskristi tik tada, jei yra numatytas atsarginis aerodromas, užtikrinantis galimybę visiškai laikytis a–f punktų reikalavimų.

CAT.POL.A.335. Tūpimas. Šlapi ir nešvarūs kilimo ir tūpimo takai

a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti vienas iš šių nuotolių:

1. AFM nurodytas tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu, tačiau ne mažesnis, nei reikalaujama pagal CAT.POL.A.330 dalį;

▼M16

2. jei tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu AFM nenurodytas, ne mažiau kaip 115 % būtinojo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal CAT.POL.A.330 dalies a punktą;

3. trumpesnis, nei reikalaujama a punkto 2 papunktyje, bet ne trumpesnis, nei reikalaujama atitinkamai CAT.POL.A.330 dalies a punkte, tūpimo nuotolis, jei kilimo ir tūpimo takui būdingos specialios trinties gerinimo savybės, o AFM yra pateikta speciali papildoma informacija apie tūpimo ant tokio tipo kilimo ir tūpimo tako nuotolį;

4. nukrypstant nuo a punkto 1, 2 ir 3 papunkčių, lėktuvui, kuris pagal CAT.POL.A.355 dalį yra patvirtintas vykdyti mažesnio tūpimo nuotolio skrydžius, – tūpimo nuotolis, nustatytas pagal CAT.POL.A.355 dalies b punkto 7 papunkčio iii papunktį.

b) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti nešvarus, tūpimo nuotolis neturi viršyti LDA. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo taikytinus tūpimo nuotolio duomenis.

▼B

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.

▼B

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) *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

▼B

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;

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;

▼B

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.

▼M16

CAT.POL.A.355. Sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio skrydžių patvirtinimas

a) Skrydžiams, kai lėktuvo tūpimo masė užtikrina galimybę nutūpti visiškai sustojant per 80 % turimojo tūpimo nuotolio (LDA), turi būti gautas išankstinis kompetentingos institucijos patvirtinimas. Toks patvirtinimas turi būti gautas kiekvienam kilimo ir tūpimo takui, ant kurio atliekamos sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio operacijos.

b) Kad gautų a punkte nurodytą patvirtinimą, vežėjas turi atlikti rizikos vertinimą, siekdamas įrodyti, kad pasiektas saugos lygis, lygiavertis CAT.POL.A.330 dalies a punkte numatytam lygiui, ir įvykdytos bent šios sąlygos:

1. aerodromo valstybė yra nustačiusi, kad yra visuomeninis interesas ir būtinybė vykdyti tokius skrydžius dėl oro uosto atokumo arba dėl fizinių apribojimų, susijusių su kilimo ir tūpimo tako pailginimu;

2. draudžiama vykdyti trumpo tūpimo nuotolio skrydžius pagal CAT.POL.A.350 dalį ir artėti tūpti nesilaikant nusistovėjusio artėjimo tūpti kriterijų, patvirtintų pagal CAT.OP.MPA.115 dalies a punktą;

3. draudžiama tūpti ant nešvaraus kilimo ir tūpimo tako;

4. skrydžių vykdymo vadove (OM) yra nustatyta ir įgyvendinta speciali tūpimo taško zonos kontrolės procedūra; į šią procedūrą turi būti įtraukti tinkami tūpimo nutraukimo ir nutrauktojo tūpimo nurodymai, kai nustatytoje zonoje tūpimo taško pasiekti negalima;

5. yra nustatyta tinkama aerodromo skrydžio įgulos mokymo ir tikrinimo programa;

6. skrydžio įgula turi reikiamą kvalifikaciją ir naujos sumažinto būtinojo tūpimo nuotolio operacijų atitinkamame aerodrome patirties;

7. vežėjas yra nustatęs aerodromo tūpimo analizės programą (ALAP), siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi šių sąlygų:

i) numatytu atvykimo laiku pavėjo neprognozuojama;

ii) jei prognozuojama, kad numatytu atvykimo laiku kilimo ir tūpimo takas bus šlapias, tūpimo nuotolis išleidžiant skristi nustatomas arba pagal CAT.OP.MPA.303 dalies c punktą, arba sudaro 115 % nustatyto tūpimo ant sauso kilimo ir tūpimo tako nuotolio, priklausomai nuo to, kuris iš jų ilgesnis;

iii) numatytu atvykimo laiku neprognozuojama, kad kilimo ir tūpimo takas bus nešvarus;

iv) numatytu atvykimo laiku nepalankių oro sąlygų neprognozuojama;

▼M16

8. yra nustatytos veiklos procedūros, kuriomis užtikrinama, kad:

   i) prieš pradedant skrydį visa orlaivio tūpimo charakteristikoms ir tūpimo nuotoliui įtakos turinti įranga veikia tinkamai;

   ii) skrydžio įgula tinkamai naudojasi lėtinimo įtaisais;

9. yra nustatytos konkrečios lėktuvo lėtinimo įrangos techninės priežiūros instrukcijos ir naudojimo procedūros siekiant padidinti tų sistemų patikimumą;

10. priartėjimas tūpti ir tūpimas atliekami tik vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC);

11. laikomasi papildomų aerodromo sąlygų, jei jas nurodė aerodromą sertifikavusi kompetentinga institucija, kuriomis atsižvelgiama į artėjimo tūpti zonos orografines savybes, esamas artėjimo tūpti priemones, tūpimo nutraukimo ir nutrauktojo tūpimo galimybes.

▼B

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;

   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;

▼B

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 ►M4 CAT.POL.A.400 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.

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.

▼B

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) 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.

▼M16

d) Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent navigacijos specifikacijos RNAV 5 lygio, a punkte nurodytos pločio ribos padidinamos iki 18,5 km (10 jūrmylių).

▼M26

e) Degalų nupilti leidžiama tiek, kad aerodromą, kuriame lėktuvas turėtų tūpti sugedus varikliui, būtų galima pasiekti su reikiama degalų atsarga pagal CAT.OP.MPA.181 dalį, tinkama skrydžiui į atsarginį aerodromą, jei taikoma saugi procedūra.

▼M16

CAT.POL.A.420. Skrydis maršrutu. Trijų arba daugiau variklių lėktuvai su dviem neveikiančiais varikliais

a) Trijų arba daugiau variklių lėktuvas jokiame numatomo maršruto taške neturi nutolti nuo aerodromo, kuriame numatoma tūpimo masė atitinka CAT.POL.A.430 dalies reikalavimus, atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių, kai visi varikliai veikia atitinkamai kreiserine galia arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru, nebent laikomasi šio punkto b–e papunkčių reikalavimų.

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 numatoma tūpimo masė atitinka reikalaujamas skrydžio charakteristikas.

c) Daroma prielaida, kad du varikliai sugenda kritiškiausiame maršruto taške, kuriame lėktuvas nuo a punkte nurodyto aerodromo yra nutolęs atstumu, įveikiamu ilgiau kaip per 90 minučių visiems varikliams veikiant atitinkamai visu pajėgumu arba trauka, esant standartinei temperatūrai ramiu oru.

▼M20

d) Numatoma lėktuvo masė taške, kuriame, kaip daroma prielaida, suges abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kuri būtų įskaitant degalų ir (arba) energijos kiekį, pakankamą nuskristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir atskristi ten ne žemiau kaip 1 500 pėdų (450 m) aukštyje tiesiai virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių atitinkamai kreiserine galia arba trauka.

▼M16

e) Turimoji lėktuvo aukštėjimo sparta turi būti 150 pėdų per minutę mažesnė nei nustatytoji aukštėjimo sparta.

f) Jei navigacijos tikslumas nesiekia bent navigacijos specifikacijos RNAV 5 lygio, b punkte nurodytos pločio ribos padidinamos iki 18,5 km (10 jūrmylių).

g) Degalų nupilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą su reikalaujama d punkte nurodyta degalų atsarga, jei taikoma saugi procedūra.

▼B

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.

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

▼M16

4. kilimo ir tūpimo tako nuolydį tūpimo kryptimi.

▼B

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

▼M16

a) Kai atitinkami meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, kad kilimo ir tūpimo takas numatytu atvykimo laiku gali būti šlapias, LDA turi būti vienas iš šių nuotolių:

1. AFM nurodytas tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo skristi metu, tačiau ne mažesnis, nei reikalaujama pagal CAT.POL.A.430 dalį;

2. jei tūpimo ant šlapio kilimo ir tūpimo tako nuotolis išleidimo metu AFM nenurodytas, ne mažiau kaip 115 % būtinojo tūpimo nuotolio, nustatyto pagal CAT.POL.A.430 dalį.

▼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.

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.

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

▼B

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;

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:

▼B

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“;

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;

▼B

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.

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.

▼B

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

▼M27

a) Sraigtasparnio masė ir skrydžio trajektorija visuose maršruto taškuose, neveikiant kritiniam varikliui ir esant numatytoms skrydžio meteorologinėms sąlygoms, turi būti tokios, kad būtų užtikrintas bet kurio iš toliau nurodytų papunkčių laikymasis:

1) kai numatyta, kad kažkuriuo skrydžio metu skrydis bus vykdomas nematant paviršiaus, sraigtasparnio masė turi būti tokia, kad būtų galima pasiekti bent 50 pėdų per minutę aukštėjimą, neveikiant kritiniam varikliui ir esant ne mažesniam kaip 300 m (1 000 pėdų) aukščiui (arba 600 m (2 000 pėdų) aukščiui kalnuotoje vietovėje) virš visų atitinkamų, skrendant maršrutu, pasitaikančių vietovių ir kliūčių;

2) kai numatyta, kad skrydis bus vykdomas nematant paviršiaus, skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad sraigtasparnis galėtų tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki 300 m (1 000 pėdų) aukščio virš tūpimo vietos, kurioje galima tūpti pagal CAT.POL.H.220 dalį; skrydžio trajektorija atitinka ne mažesnį kaip 300 m (1 000 pėdų) (arba 600 m (2 000 pėdų) kalnuotoje vietovėje) vertikalųjį nuotolį iki visų atitinkamų, skrendant maršrutu, pasitaikančių vietovių ir kliūčių; galima taikyti deviacijos metodiką;

3) kai numatyta, kad skrydis bus vykdomas esant VMC ir matant paviršių, skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad sraigtasparnis galėtų tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki 300 m (1 000 pėdų) aukščio virš tūpimo vietos, kurioje galima tūpti pagal CAT.POL.H.220 dalį, niekada neskrisdamas žemiau atitinkamo mažiausiojo skrydžio aukščio; atsižvelgiama į kliūtis, esančias abipus maršruto atstumu, nurodytu mažiausio VFR skrydžio aukščio nustatymo tikslais.

▼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.

▼M27

_____

▼B

CAT.POL.H.220. Tūpimas

a) Sraigtasparnio tūpimo masė numatytu tūpimo metu neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios masės pagal taikomą procedūrą.

▼B

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:

▼M27

1. vieta buvo pradėta naudoti kaip viešojo intereso vieta iki 2002 m. liepos 1 d. arba vieta buvo pradėta naudoti kaip viešojo intereso vieta iki 2014 m. spalio 28 d. ir apie 6 straipsnio 6 dalimi grindžiamą nukrypimą nuo šio papunkčio Komisijai ir agentūrai pranešta iki 2023 m. birželio 14 d.;

▼B

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;

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.

▼M27

c) Skrydžių vykdymo vadove pateikiama ši informacija apie kiekvieną PIS: schema arba nuotrauka su paaiškinimais, kuriuose nurodyti pagrindiniai aspektai, matmenys, charakteristikos, dėl kurių nėra užtikrinama atitiktis 1 klasės operacijų reikalavimams, pagrindiniai pavojai ir nenumatytų atvejų planas įvykus incidentui.

d) Vežėjas nuolat atnaujina c punkte nurodytą informaciją ir praneša kompetentingai institucijai apie visus jos pakeitimus. Kai skrydžiai vykdomi kitoje valstybėje narėje, vežėjas apie tai taip pat praneša tos valstybės institucijai.

▼B

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).

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

▼B

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.

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.

▼B

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.

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

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.

▼M27

b) Kad gautų tokį patvirtinimą ir jis nuolat galiotų, vežėjas:

1) a punkte nurodytus skrydžius vykdo tik patvirtinime nurodytose zonose tame patvirtinime nurodytomis sąlygomis;

2) SPECIALIAI PALIKTA TUŠČIA

3) pagrindžia, kad dėl apribojimų, susijusių su sraigtasparnio eksploatavimu, ar kitų pagrįstų priežasčių neįmanoma taikyti atitinkamų eksploatacinių kriterijų;

4) turi būti 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

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.

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;

▼B

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.

▼M14

b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas:

1. patikrina pateikiamų duomenų patikimumą, siekdamas įsitikinti, kad tie duomenys atitinka AFM numatytus apribojimus, ir

2. savo skrydžių vykdymo vadove nustato naudojimo instrukcijas ir procedūras.

▼B

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;

2. būtų nurodytas didžiausiasis leidžiamas keleivių skaičiaus pakeitimas ar pavėlavęs krovinys ir

3. šį skaičių viršijus, būtų parengti nauji masės ir centruotės dokumentai.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS, ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Lėktuvai

CAT.IDE.A.100. Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

▼M7

a) Šiame skyriuje reikalaujami prietaisai ir įranga tvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, 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 medicininę vaistinėlę;

7. megafonus;

8. gelbėjimosi ir signalinę įrangą;

9. plūdriuosius inkarus bei švartavimo įrangą ir

10. vaikų saugos priemones.

▼M15

b) Prietaisai ir įranga, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (CAT dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 bei CAT.IDE.A.345 dalių reikalavimams;

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.

▼B

c) Jei skrydžio metu savo darbo vietoje įranga turės naudotis vienas skrydžio įgulos narys, ji ►M4 parengiama ◄ valdyti iš jo darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu turi naudotis daugiau kaip vienas skrydžio įgulos narys, ji ►M4 įrengiama ◄ 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.

▼B

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

▼M15

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo O-RO.MLR.105 dalies j punktą.

▼B

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.

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;

▼M15

iii) barometrinio aukščio;

▼B

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:

▼M15

1. barometrinio aukščio;

▼B

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;

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.

▼M15

b) Dvi barometrinio aukščio matavimo ir rodymo priemonės.

▼B

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:

▼M15

1. barometrinio aukščio;

▼B

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;

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;

▼B

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.

▼M12

c) Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių pirmas individualus COfA išduotas po 2019 m. sausio 1 d. ir kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC yra nuo šešių iki devynių krėslų, įrengiama įspėjimo apie vietovės reljefą sistema, atitinkanti B klasės įrangos reikalavimus, nustatytus priimtiname standarte.

▼B

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.

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

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.

▼M8

b) Iki 2018 m. gruodžio 31 d. CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

1. a punkto 1 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 2 valandas;

2. a punkto 1 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., – pastarąsias 30 minučių, arba

3. a punkto 2 papunktyje nurodytuose lėktuvuose – pastarąsias 30 minučių.

c) Ne vėliau kaip nuo 2019 m. sausio 1 d. CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

▼M18

1. didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. sausio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 25 valandas, arba

▼M8

2. visais kitais atvejais – pastarąsias 2 valandas.

▼M8

d) Ne vėliau kaip nuo 2019 m. sausio 1 d. CVR įrašymo funkcijai naudojamos kitos priemonės, o ne magnetinė juosta ar magnetinė viela.

e) 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) lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, – garso signalus, gautus iš kiekvieno naudojamo gervinio ir kaukės mikrofono;

ii) a punkto 2 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas iki 1998 m. balandžio 1 d., – kai įmanoma, garso signalus, gautus iš kiekvieno gervinio ir kaukės mikrofono;

4. į ausines arba garsiakalbį teikiamus kalbinius arba garsinius signalus, kuriais identifikuojamos navigacijos ar artėjimo tūpti pagalbinės priemonės.

f) CVR turi pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradedant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava eiga. Be to, lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradedant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava eiga.

g) Be f papunkčio, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti daryti įrašus kaip galima anksčiau – nuo įgulos kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje – ir juos daryti iki kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį po skrydžio:

1. a punkto 1 papunktyje nurodytuose lėktuvuose, kurių individualus CofA išduotas 1998 m. balandžio 1 d. arba vėliau, arba

2. a punkto 2 papunktyje nurodytuose lėktuvuose.

h) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2018 m. birželio 16 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M16

i) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau, turi būti įrengtas atsarginis elektros energijos šaltinis, prie kurio, nutrūkus visam kitam CVR maitinimui, automatiškai perjungiamas CVR ir pilotų kabinoje įrengtas mikrofonas.

▼B

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.

▼M8

e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2018 m. birželio 16 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M16

CAT.IDE.A.191. Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis

a) Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, ir lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

1. jiems netaikomas CAT.IDE.A.190 dalies a punktas;

2. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.

b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.

c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.

d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradedant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.

e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti orlaivio vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.

▼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.

▼B

c) Savirašis turi galėti išsaugoti įrašytus duomenis bent tokią trukmę, kuri nurodyta CVR įrenginiams CAT.IDE.A.185 dalyje.

▼M8

d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2018 m. birželio 16 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M20

e) Duomenų saito savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai yra tokie patys, kaip CAT.IDE.A.185 dalyje nurodyti kabinos pokalbių savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikos reikalavimai.

▼B

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) 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;

▼M15

3. jei tai lėktuvai, kurių MCTOM ne didesnė kaip 5 700 kg ir MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai, o pirmas individualus CofA išduotas 2015 m. balandžio 8 d. arba vėliau – saugos diržas su viršutinės liemens dalies suvaržymo sistema kiekviename keleivio krėsle ir sulaikomieji diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;

▼B

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.

▼M9

b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą;

▼M9

2. mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, ir

▼M15

3. skrydžio įgulos narių krėsluose ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo turėti vieną iš šių dalykų:

i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai;

ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:

A) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;

B) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminių avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2014 m. spalio 28 d.;

C) sertifikuotuose pagal CS-VLA arba lygiavertį ir CS-LSA arba lygiavertį.

▼B

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;

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

▼B

Keleivių krėslų skaičius	Būtinas pirmosios pagalbos vaistinėlių skaičius
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.

▼M16

b) Tiekiamo deguonies, nurodyto a punkte, turi pakakti likusiam skrydžiui, išsihermetinus keleivių salonui didesniame kaip 8 000 pėdų, bet ne didesniame kaip 15 000 pėdų aukštyje, ne mažiau kaip 2 % skraidinamų keleivių, bet jokiu būdu ne mažiau kaip vienam asmeniui.

▼B

c) Deguonies tiekimo įtaisų turi pakakti, bet jų niekada negali būti mažiau kaip du, ir keleivių salono įgulai turi būti užtikrinta galimybė jį naudoti.

▼M16

d) Pirmosios pagalbos deguonies įranga turi būti pajėgi sukurti masės srautą kiekvienam asmeniui.

▼B

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

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.

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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

▼M15

d) Lėktuvuose įrengiama papildoma nešiojamoji PBE, esanti šalia CAT.IDE.A.250 dalies b ir c punktuose nurodyto rankinio gesintuvo arba šalia įėjimo į krovinių skyrių, jei rankinis gesintuvas yra krovinių skyriuje.

▼B

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.

▼B

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.

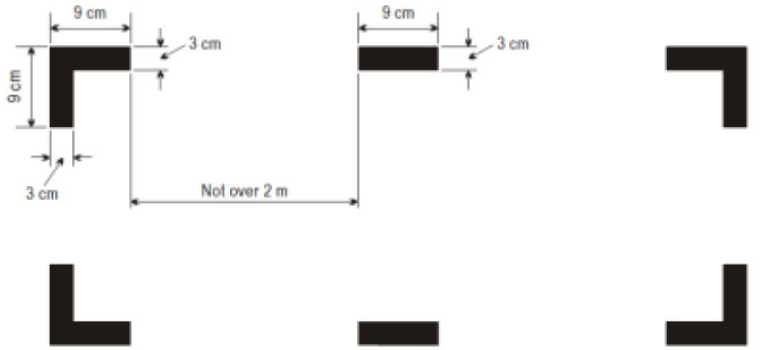
c) Keleivių skyriuje esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

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.

▼M4

1 paveikslas



▼B

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

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.

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.

▼M15

c) Lėktuvuose, kurių MOPSC ne daugiau kaip 19 krėslų ir kurių tipo pažymėjimas išduotas pagal Agentūros sertifikavimo specifikaciją, a punkte nurodytoje avarinio apšvietimo sistemoje turi būti b punkto 1, 2 ir 3 papunkčiuose nurodyta įranga.

d) Lėktuvuose, kurių MOPSC ne daugiau kaip 19 krėslų ir kurie nėra sertifikuoti pagal Agentūros sertifikavimo specifikaciją, a punkte nurodytoje avarinio apšvietimo sistemoje turi būti b punkto 1 papunktyje nurodyta įranga.

▼B

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)

▼M8

a) lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, turi būti įrengta bent:

1) du ELT, kurių vienas turi būti automatinis, arba vienas ELT ir viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba

2) vienas automatinis ELT arba du bet kokio tipo ELT arba viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau.

▼M8

b) lėktuvuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra ne daugiau kaip 19 krėslų, turi būti įrengta bent:

1) vienas automatinis ELT arba viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba

2) vienas bet kokio tipo ELT arba viena orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau.

▼B

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.

▼M15

c) Vandens lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens, turi būti:

(1) jūrinis inkaras ir kita įranga, užtikrinanti galimybę švartuotis, prisitvirtinti inkaru ar manevruoti vandenyje, atitinkanti vandens lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas;

(2) jei taikoma, įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus Tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.

▼B

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:

▼B

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;

3. gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkančias vykdysimą skrydį, ir

4. ne mažiau kaip du gelbėjimosi ELT (ELT(S).

▼M8

f) ne vėliau kaip iki 2019 m. sausio 1 d. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg, o didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip 19 krėslų, ir visuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 45 500 kg, turi būti įrengtas gerai pritvirtintas buvimo vietos po vandeniu nustatymo įtaisas, veikiantis 8,8 kHz ± 1 kHz dažniu, nebent:

1. lėktuvas skraido maršrutais, kuriuose jis niekada nenutolsta daugiau kaip 180 jūrmylių atstumu nuo kranto, arba

2. lėktuve yra patikimos automatinės priemonės, kurios padėtų po avarijos, per kurią lėktuvas stipriai apgadinamas, tiksliai nustatyti skrydžio pabaigos taško vietą.

▼B

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.

▼B

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) ryšiui su atitinkamomis ATC stotimis visuose taškuose, esančiuose valdomoje oro erdvėje, kuria numatoma skristi, palaikyti ir

c) meteorologinei informacijai gauti.

▼M16

CAT.IDE.A.345. Ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga skrydžiams pagal IFR arba VFR maršrutais, kuriuose navigacija vykdoma ne pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

a) Lėktuvuose, naudojamuose pagal IFR arba VFR maršrutuose, kuriuose negalima naudoti navigacijos pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, įrengiama radijo ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga, atitinkanti taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼B

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.

▼M15

c) Nepaisant b punkto, lėktuvuose, naudojamuose trumpiems vežimo skrydžiams Šiaurės Atlanto aukštojoje (NAT HLA) oro erdvėje ir nekertančiuose Šiaurės Atlanto, įrengiama bent viena tolimojo ryšio sistema, jei atitinkamai oro erdvei yra paskelbtų alternatyvių ryšio procedūrų.

▼B

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.

▼M9

f) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼B

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.

▼M9

CAT.IDE.A.355. Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.

▼B

2 SKIRSNIS

Sraigtasparniai

CAT.IDE.H.100. Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

▼M15

a) Šiame skyriuje reikalaujami prietaisai ir įranga tvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, išskyrus šiuos elementus:

1. atskirus nešiojamuosius žiburius;

2. tikslaus laiko prietaisą;

3. schemų laikiklį;

4. pirmosios pagalbos vaistinėlę;

5. megafonus;

6. gelbėjimosi ir signalinę įrangą;

7. plūdriuosius inkarus ir švartavimo įrangą;

8. vaikų saugos priemones.

b) Prietaisai ir įranga, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (CAT dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 bei CAT.IDE.H.345 dalių reikalavimams;

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigtasparnio tinkamumo skraidyti.

▼B

c) Jei skrydžio metu savo darbo vietoje įranga turės naudotis vienas skrydžio įgulos narys, ji ►M4 parengiama ◄ valdyti iš jo darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu turi naudotis daugiau kaip vienas skrydžio įgulos narys, ji ►M4 įrengiama ◄ 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

▼M15

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis MMEL apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą.

▼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:

▼B

i) magnetinio kurso;

ii) laiko valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

▼M15

iii) barometrinio aukščio;

▼B

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:

▼M15

1. barometrinio aukščio;

▼B

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.

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.

▼M15

b) Dvi barometrinio aukščio matavimo ir rodymo priemonės. Kai tai vienintelio piloto skrydžiai pagal VFR naktį, vienas barometrinis aukščiamatis gali būti pakeistas radijo aukščiamačiu.

▼B

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;

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:

▼M15

1. barometrinio aukščio;

▼B

2. oro greičio rodymo;

3. vertikaliojo greičio;

4. slydimo;

5. aviahorizonto ir

6. stabilizuoto kurso.

▼B

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.

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:

▼B

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.

▼M8

c) Ne vėliau kaip nuo 2019 m. sausio 1 d. CVR įrašymo funkcijai naudojamos kitos priemonės, o ne magnetinė juosta ar magnetinė viela.

d) 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) sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. arba vėliau, – garso signalus iš kiekvieno įgulos mikrofono;

ii) sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas iki 1999 m. rugpjūčio 1 d., – kai įmanoma, garso signalus iš kiekvieno įgulos nario mikrofono;

4. į ausines arba garsiakalbį teikiamus kalbinius arba garsinius signalus, kuriais identifikuojamos navigacijos ar artėjimo tūpti pagalbinės priemonės.

▼M8

e) CVR turi pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradedant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava eiga.

f) Be e punkto reikalavimo, a punkto 2 papunktyje nurodytuose sraigtasparniuose, kurių individualus CofA išduotas 1999 m. rugpjūčio 1 d. arba vėliau:

1. CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš sraigtasparniui pradedant riedėti sava eiga ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava eiga, ir

2. priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti daryti įrašus kaip galima anksčiau – nuo įgulos kabinos patikrinimo prieš užvedant variklį skrydžio pradžioje – ir juos daryti iki kabinos patikrinimo iškart išjungus variklį po skrydžio.

g) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼B

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;

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.

▼B

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.

▼M8

e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M16

CAT.IDE.H.191. Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis

a) Sraigtasparniuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

1. jiems netaikomas CAT.IDE.H.190 dalies a punktas;

2. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.

b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.

c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.

d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradedant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.

e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti orlaivio vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.

▼B

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;

▼B

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.

▼M8

d) Jei savirašis yra neiškskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼B

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;

▼B

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.

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.

▼B

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.

CAT.IDE.H.250. Rankiniai gesintuvai

a) Sraigtasparnių skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas rankinis gesintuvas.

▼B

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

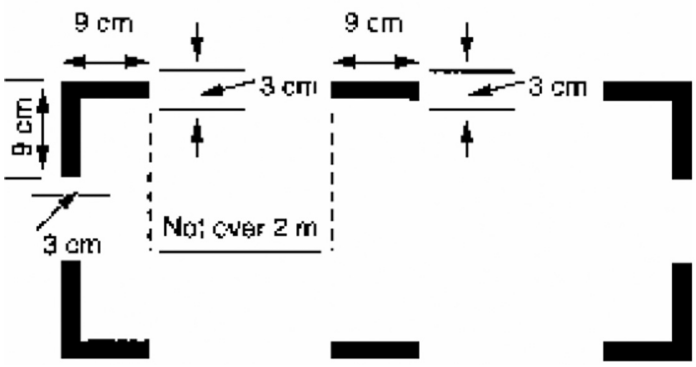
MOPSC	Gesintuvų skaičius
7–30	1
31–60	2
61–200	3

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.

CAT.IDE.H.275. Avarinis apšvietimas ir ženklinimas

a) Sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 19, įrengiama:

▼B

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.

▼M9

_____

▼B

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 krėslo 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.

▼M9

CAT.IDE.H.295. Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Vykdant 3 klasės operacijas skrendant virš vandens didesniu 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, kiekvienas įgulos narys turi vilkėti gelbėjimosi kostiumą.

▼B

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

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.

▼M9

_____

▼B

CAT.IDE.H.315. Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga

Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose sraigtasparniuose turi būti įrengta:

▼M15

a) jūrinis inkaras ir kita įranga, užtikrinanti galimybę švartuotis, prisitvirtinti inkaru ar manevruoti vandenyje, atitinkanti sraigtasparnio dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir

▼B

b) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse susidūrimų jūroje prevencijos taisyklėse.

▼M15

CAT.IDE.H.320. Visi sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Priverstinis 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 tūpti ant vandens arba jų priverstinis tūpimas ant vandens sertifikuojamas pagal atitinkamą sertifikavimo specifikaciją.

b) Sraigtasparniai projektuojami tūpti ant vandens arba jų priverstinis tūpimas ant vandens sertifikuojamas pagal atitinkamą sertifikavimo specifikaciją, 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;

▼M15

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.

▼M16

CAT.IDE.H.345. Ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga skrydžiams pagal IFR arba VFR maršrutais, kuriuose navigacija vykdoma ne pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

a) Sraigtasparniuose, naudojamuose pagal IFR arba VFR maršrutuose, kuriuose negalima naudoti navigacijos pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, įrengiama radijo ryšio, navigacijos ir stebėjimo įranga, atitinkanti taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼B

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.

▼B

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.

▼M9

e) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼B

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.

▼M9

CAT.IDE.H.355. Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

V PRIEDAS

SPECIALIEJI PATVIRTINIMAI

[SPA DALIS]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

▼M29

SPA.GEN.100. Kompetentinga institucija

a) Specialųjį patvirtinimą suteikianti kompetentinga institucija yra:

1) komerciniam lėktuvų ar sraigtasparnių vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, institucija;

2) nekomerciniam lėktuvų ar sraigtasparnių vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, įsisteigimo vieta arba gyvenamoji vieta, institucija;

3) IAM vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių (VCA) vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba gyvenamoji vieta, institucija.

b) Nepaisant a punkto 2 papunkčio, trečiojoje šalyje registruotą lėktuvą ar sraigtasparnį naudojančiam nekomerciniam vežėjui taikytini šio priedo reikalavimai dėl toliau išvardytų skrydžių patvirtinimo netaikomi, jei tą patvirtinimą 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;

4) skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO).

▼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

▼M9

SPA.PBN.100. PBN skrydžiai

a) Būtina gauti kiekvienos iš šių specifikacijų patvirtinimą:

1. RNP AR APCH ir

2. RNP 0.3 skrydžiams sraigtasparniu.

b) RNP AR APCH skrydžių patvirtinimu leidžiama vykdyti skrydžius, kuriuose atliekamos viešos artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros, atitinkančios taikomus ICAO procedūrų planavimo kriterijus.

c) RNP AR APCH arba RNP 0.3 konkrečių procedūrų patvirtinimo reikalaujama vykdant privačias artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūras ar bet kurią viešą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, neatitinkančią taikomų ICAO procedūrų planavimo kriterijų, arba kai to reikalaujama oro navigacijos informaciniame rinkinyje (AIP) arba to reikalauja kompetentinga institucija.

SPA.PBN.105. Patvirtinimas vykdyti PBN skrydžius

Norėdamas iš kompetentingos institucijos gauti patvirtinimą vykdyti PBN skrydžius, vežėjas pateikia įrodymus, kad:

a) susijęs tinkamumo skraidyti patvirtinimas, tinkamas numatytam PBN skrydžiui vykdyti, yra nurodytas AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu;

b) yra parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo programa;

c) buvo atliktas saugos įvertinimas;

d) yra nustatytos veiklos procedūros, kuriose apibrėžiama:

1. būtina turėti įranga, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus įrašus minimalios įrangos sąraše (MEL);

2. skrydžio įgulos sudėtis, kvalifikacija ir patirtis;

▼M9

3. įprastos, neįprastos ir ypatingųjų atvejų procedūros ir

4. elektroninių navigacijos duomenų valdymas;

e) yra sudarytas įvykių, apie kuriuos būtina pranešti, sąrašas ir

f) yra parengta RNP AR APCH skrydžių valdymo RNP stebėsenos programa, jei taikoma.

▼B

C DALIS

SKRYDŽIAI PAGAL MINIMALIUS NAVIGACIJOS GALIMYBIŲ TECHNINIUS REIKALAVIMUS (MNPS)

▼M29

SPA.MNPS.100. Skrydžiai pagal MNPS

Nustatytoje oro erdvėje, kurioje taikomi minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai (MNPS), pagal regionines papildomąsias procedūras, kuriomis nustatyti MNPS, lėktuvai ir sraigtasparniai gali būti naudojami tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti tokius skrydžius.

▼B

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;

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

▼M29

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, lėktuvai ir sraigtasparniai gali būti naudojami tik jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą vykdyti tokius skrydžius.

▼B

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.

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

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

▼M21

Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis (LVO) ir operacijos lengvatinėmis operacijų sąlygomis

▼M29

SPA.LVO.100. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis (LVO) ir operacijos lengvatinėmis operacijų sąlygomis

Lėktuvų ar sraigtasparnių naudotojas turi gauti kompetentingos institucijos patvirtinimą, kad galėtų vykdyti šias operacijas:

a) kilimo operacijas, kurių matomumo sąlygos yra mažesnės nei 400 m RVR;

b) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijas prasto matomumo sąlygomis; ir

c) operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis, išskyrus EFVS 200 operacijas, kurioms specialusis patvirtinimas netaikomas.

▼M21

SPA.LVO.105. Specialiojo patvirtinimo kriterijai

Norėdamas gauti specialųjį patvirtinimą, kurio reikalaujama pagal SPA.LVO.100 dalį, vežėjas turi įrodyti, kad:

a) prasto matomumo artėjimo tūpti operacijų, LVTO operacijų, per kurias RVR yra mažesnis nei 125 m, ir operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis atveju orlaivis yra sertifikuotas numatytoms operacijoms;

b) skrydžio įgulos nariai yra kompetentingi vykdyti numatytą skrydį ir šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa yra parengta pagal SPA.LVO.120 dalį;

c) yra nustatytos numatytų operacijų veiklos procedūros;

d) padaryti visi svarbūs minimalios įrangos sąrašo (MEL) pakeitimai;

e) padaryti visi svarbūs techninės priežiūros programos pakeitimai;

f) numatytoms operacijoms yra nustatytos procedūros, kuriomis užtikrinamas aerodromų tinkamumas, įskaitant skrydžių pagal prietaisus procedūras, pagal SPA.LVO.110 dalį; ir

g) siekiant stebėti saugos lygį, yra atliktas numatytų operacijų saugos vertinimas ir nustatyti veiksmingumo rodikliai.

SPA.LVO.110. Su aerodromu susiję reikalavimai, įskaitant skrydžių pagal prietaisus procedūras

Vežėjas užtikrina, kad LVO ir operacijoms lengvatinėmis operacijų sąlygomis būtų naudojami tik numatytoms operacijoms tinkami aerodromai, įskaitant skrydžių pagal prietaisus procedūras.

———————

▼M21

SPA.LVO.120. Skrydžio įgulos kompetencija

a) Vežėjas užtikrina, kad skrydžio įgula būtų kompetentinga vykdyti numatytus skrydžius.

b) Vežėjas užtikrina, kad kiekvienas skrydžio įgulos narys sėkmingai baigtų mokymą ir išlaikytų egzaminus dėl visų tipų LVO ir operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis, dėl kurių suteiktas patvirtinimas. Toks mokymas ir egzaminavimas:

1) apima pradinį ir kartotinį mokymą ir egzaminavimą;

2) apima įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;

3) yra pritaikyti prie numatytose operacijose naudojamų technologijų tipo ir

4) atspindi žmogiškojo veiksnio riziką, susijusią su numatytomis operacijomis.

c) Vežėjas saugo įrašus apie skrydžio įgulos narių mokymą ir kvalifikaciją.

d) Mokymą ir egzaminavimą vykdo tinkamos kvalifikacijos darbuotojai. Skrydžio mokymą ir mokymą imituojamo skrydžio treniruokliais rengiantys ir egzaminuojantys darbuotojai turi būti kvalifikuoti pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą (FCL dalį).

▼B

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) 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.

▼B

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) 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.

▼B

G SKYRIUS

PAVOJINGŲJŲ KROVINIŲ VEŽIMAS

▼M29

SPA.DG.100. Pavojingųjų krovinių vežimas

Išskyrus šio reglamento IV priede (CAT dalyje), VI priede (NCC dalyje), VII priede (NCO dalyje), VIII priede (SPO dalyje) ir IX priede (IAM dalyje) numatytus atvejus, vežėjas pavojinguosius krovinius oru gali vežti tik jeigu jam kompetentinga institucija yra davusi tokį leidimą.

▼B

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) 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;

▼M15

e) užtikrina, kad įgulos vadui arba orlaivio vadui pateiktos informacijos kopija būtų saugoma ant žemės ir kad ta kopija arba joje esanti informacija būtų lengvai prieinama skrydžių paslaugų darbuotojui, skrydžių dispečeriui arba už jų skrydžių vykdymo veiklos dalį atsakingam paskirtam darbuotojui ant žemės, kol bus baigtas skrydis, su kuriuo ta informacija susijusi;

▼B

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 ►M4 Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ◄ turi būti išduotas atitinkamas tinkamumo skraidyti patvirtinimas.

▼M15

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.

▼B

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;

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:

▼B

1. atsarginis arba antrinis energijos šaltinis naktinio matymo akiniams (NVG);

2. šalmas su tinkamais NVG tvirtinimo elementais.

▼M27

e) Visos NVIS skrydžiui reikalingos NVG turi būti tos pačios filtrų klasės ir užtikrinti pakankamai lygiavertį regėjimo aštrumą.

▼B

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

▼M21

a) Draudžiama vykdyti skrydžius, jei oro sąlygos neatitinka naktį vykdomų skrydžių oro sąlygų minimumų.

▼B

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.

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.

▼B

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.

▼M15

SPA.HHO.110. įrangos reikalavimai

a) Visai sraigtasparnio keliamajai įrangai, kuri nėra paprasta PCDS, 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) Vežėjas, bendradarbiaudamas su gamintoju, parengia HHO įrangos ir sistemų techninės priežiūros instrukcijas ir įtraukia jas į Reglamente (ES) Nr. 1321/2014 numatytą vežėjo sraigtasparnio techninės priežiūros programą.

▼B

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.

▼M27

SPA.HEMS.105. HEMS HEC operacijos

a) HEMS HEC operacijos gali būti atliekamos naudojant vieną iš šių priemonių:

1) sraigtasparnyje įtaisytą keltuvą, laikantis I skyriuje („Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai“) nustatytų sąlygų;

2) krovinių diržą, laikantis b punkte nustatytų sąlygų.

b) HEMS HEC operacijų, atliekamų naudojant krovinių diržą, atveju vežėjas turi:

1) įvykdyti VIII priedo SPO.SPEC.HEC.105 dalies reikalavimus;

2) naudoti patvirtintą dvigubą krovininį kablį arba krovininių kablių sistemą, patvirtintą pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti standartą;

3) užtikrinti, kad operacija būtų susijusi tik su techniniu skrydžio etapu, kuriuo gelbėjami sužeisti, sergantys ar pavojuje atsidūrę asmenys arba pervežami misijai atlikti reikalingi asmenys;

4) užtikrinti, kad už diržų naudojimą atsakingi techninės įgulos nariai būtų tinkamai aprūpinti, baigę mokymą, išlaikę egzaminą ir išklausę instruktažą;

5) parengti specialias HEMS HEC standartines veiklos procedūras po to, kai bus baigtas SPA.HEMS.140 dalyje nurodytas rizikos vertinimas;

6) užtikrinti, kad visi HEMS HEC operacijose dalyvaujantys skrydžio įgulos nariai būtų patyrę HEMS HEC operacijų vykdymo srityje, baigę atitinkamą mokymą ir išlaikę egzaminą, taip pat būtų neseniai įgiję tokios veiklos vykdymo patirties.

▼B

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 ►M4 Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ◄.

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.

▼M27

SPA.HEMS.120. HEMS skrydžių minimumai

a) Pagal VFR vykdomi HEMS skrydžiai turi atitikti HEMS skrydžio išskridimo ir skrydžio maršrutu etapų HEMS taikomus oro sąlygų minimumus.

b) Jei skrydžio maršrutu etape oro sąlygos pablogėja tiek, kad nebeatitinka debesų pado ar matomumo minimumų, sraigtasparniai, sertifikuoti tik VMC skrydžiams, nutraukia skrydį arba 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, visais atžvilgiais pereiti prie skrydžio, vykdomo pagal skrydžio pagal prietaisus taisykles (IFR).

c) VFR skrydžių minimumai nustatomi pagal taikomus oro erdvės reikalavimus, išskyrus toliau nurodytus atvejus, kai galima naudoti sumažintą apatinę debesų ribą, matomumą ir vertikalius atstumus nuo kliūčių:

1) vykdant daugiapiločius skrydžius;

2) vykdant vienpiločius skrydžius, kai techninės įgulos narys sėdi į priekį atsuktoje priekinėje sėdynėje, yra tinkamos kvalifikacijos ir jam pavesta sumažinti papildomą riziką.

▼B

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

B) skrydžio sekimo sistemą per visą HEMS užduoties vykdymo laiką;

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.

▼M30

g) *Skrydžio įgulos nariai, kuriems sukako 60 metų ir kurie vykdo vienpiločius HEMS skrydžius pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedo (FCL dalies) FCL.065 dalies a punktą*

1. Skrydžio įgulos narių, kuriems sukako 60 metų ir kurie vykdo vienpiločius HEMS skrydžius pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedo (FCL dalies) FCL.065 dalies a punktą, atveju vežėjas, atlikdamas rizikos vertinimą pagal ORO.GEN.200 dalį, atsižvelgia į neveiksnumo rizikos dėl širdies ir kraujagyslių bei smegenų kraujagyslių veiksnių, susijusių su veiklos aplinkybėmis, padidėjimą.

2. 1 punkte nurodytų skrydžio įgulos narių mokymą ir egzaminavimą vykdo darbuotojai, tinkamai išmokyti aptikti lengvus kognityvinių funkcijų silpnėjimo simptomus ir prireikus paprašyti atlikti įgulos nario sveikatos būklės vertinimą.

▼B

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.

▼M27

SPA.HEMS.140. Informacija, procedūros ir dokumentai

a) Vežėjas įvertina, švelnina ir kuo labiau mažina riziką, susijusią su HEMS aplinka, taikydamas rizikos analizės ir valdymo procedūrą. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove aprašo rizikos mažinimo priemones, įskaitant veiklos procedūras.

b) Vežėjas užtikrina, kad HEMS vadas įvertintų specifinę riziką, susijusią su konkrečia HEMS misija.

c) Nepaisant IV priedo CAT.OP.MPA.175 dalies, vežėjui nereikia parengti skrydžio plano, jei HEMS misija apima skrydį į iš anksto neištirtą HEMS skrydžių erdvės dalį arba iš jos.

d) Organizacijai, kuriai teikiamos HEMS skrydžių paslaugos, pateikiamos atitinkamos skrydžių vykdymo vadovo ištraukos.

▼B

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.

▼M20

SPA.HEMS.150. Aprūpinimas degalais ir (arba) energija. Sušvelninimas

Vietoj CAT.OP.MPA.191 dalies b, c ir d punktų, kai avarinės medicinos tarnybos sraigtasparnio (HEMS) misija vykdoma pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) vietoje ir nustatytoje geografinėje teritorijoje, degalų ir (arba) energijos politika užtikrinama, kad užbaigus užduotį galutinės degalų ir (arba) energijos atsargos pakaktų:

a) 30 minučių skrydžiui didžiausio nuotolio greičiu arba

b) 20 minučių skrydžiui didžiausio nuotolio greičiu dieną, kai skrendama zonoje, kurioje nuolat yra tinkamų skrydžių aikštelių.

▼M27

SPA.HEMS.151. Orlaivių sekimo sistema

Vežėjas sukuria ir reguliariai atnaujina HEMS skrydžiams skirtą stebimą orlaivių sekimo sistemą, kuri išlieka funkcionali visu HEMS misijos laikotarpiu.

▼M20

SPA.HEMS.155. Degalų papildymas kai sraigtasparnyje yra keleivių

Degalų papildymo procedūra, kai keliamieji sraigtai nesisuka arba sukasi nustatoma pagal CAT.OP.MPA.200 dalį „Ypatingasis orlaivio degalų papildymas arba išpylimas“.

▼M9

K SKYRIUS

SKRYDŽIAI SRAIGTASPARNIAIS VIRŠ JŪROS

SPA.HOFO.100. Skrydžiai sraigtasparniais virš jūros (HOFO)

Šio skyriaus reikalavimai taikomi:

a) komerciniams oro vežėjams, turintiems galiojantį AOC pagal ORO dalį;

b) specialiuosius skrydžius vykdantiems vežėjams, kurie savo veiklą deklaravo pagal ORO dalį, ir

c) nekomerciniams vežėjams, kurie savo veiklą deklaravo pagal ORO dalį.

SPA.HOFO.105. Skrydžių sraigtasparniais virš jūros patvirtinimas

a) Prieš pradėdamas vykdyti skrydžius pagal šį skyrių, vežėjas turi gauti specialų kompetentingos institucijos patvirtinimą.

b) Norėdamas gauti tokį patvirtinimą, vežėjas kompetentingai institucijai pateikia prašymą, kaip nurodyta SPA.GEN.105 dalyje, ir įrodo, kad laikosi šio skyriaus reikalavimų.

c) Vežėjas, prieš pradėdamas vykdyti skrydžius iš kitos nei patvirtinimą pagal a punktą išdavusios valstybės narės, apie planuojamą skrydį informuoja abiejų valstybių narių kompetentingas institucijas.

SPA.HOFO.110. Veiklos procedūros

a) Veiklos vykdytojas, taikydamas saugos valdymo procesą, kuo labiau sumažina su skrydžiais sraigtasparniais virš jūros susijusią riziką ir pavojų. Skrydžių vykdymo vadove vežėjas pateikia informaciją apie:

1. įgulos parinkimą, sudėtį ir mokymą,

2. įgulos narių ir kitų susijusių darbuotojų pareigas ir atsakomybę;

3. būtiną įrangą ir išskridimo kriterijus ir

4. veiklos procedūras ir minimumus, kad įprastos ir tikėtinos neįprastos skrydžio procedūros būtų aprašytos ir tinkamai palengvintos.

b) Vežėjas užtikrina, kad:

1. prieš kiekvieną skrydį būtų parengiamas operatyvinis skrydžio planas;

2. keleivių saugos instruktažas apimtų ir specialią su skrydžiu virš jūros susijusią saugos informaciją ir ta informacija būtų pateikiama prieš lipant į sraigtasparnį;

3. kiekvienas skrydžio įgulos narys vilkėtų patvirtintą gelbėjimosi kostiumą, kai:

i) iš įgulos vado/orlaivio vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba

▼M9

ii) numatytoji gelbėjimo trukmė viršija apskaičiuotąją išgyvenimo trukmę, arba

iii) skrydį planuojama vykdyti naktį nepalankioje aplinkoje;

4. būtų laikomasi atitinkamo ATS pateikto maršruto virš jūros, jei jis nustatytas;

5. pilotai viso skrydžio metu optimaliai naudotųsi automatinėmis skrydžio valdymo sistemomis (AFCS);

6. būtų sudaryti specialūs artėjimo tūpti virš jūros profiliai, apimantys pastovius artėjimo tūpti parametrus ir taisomuosius veiksmus, kurių būtina imtis, jei artėjimas tūpti tampa nestabilus;

7. būtų nustatyta daugiapiločių skrydžių vykdymo tvarka, pagal kurią skrendant virš jūros skrydžio įgulos narys stebėtų skrydžio kontrolės prietaisus, ypač artėjant tūpti ir išskrendant, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi saugios skrydžio trajektorijos;

8. suaktyvinus aukščio įspėjimą skrydžio įgula nedelsdama imtųsi tinkamų veiksmų;

9. būtų nustatyta tvarka reikalauti, kad visais atvejais tupiant ir išskrendant virš vandens būtų užtikrinta, kai tai padaryti yra saugu, avarinių plūduriavimo sistemų parengtis, ir

10. skrydžiai būtų vykdomi laikantis kompetentingos institucijos arba atitinkamos už oro erdvę atsakingos institucijos nustatytų skrydžių maršrutų ar zonų apribojimų.

SPA.HOFO.115. Naudojimasis jūroje esančiomis vietomis

Vežėjas naudojasi tik tomis jūroje esančiomis vietomis, kurios tinka atsižvelgiant į naudojamo tam tikro tipo sraigtasparnio dydį, masę ir vykdomus skrydžius.

SPA.HOFO.120. Aerodromų ir skrydžių erdvės dalių parinkimas

▼M21

a) *Atsarginis paskirties aerodromas sausumoje.* Nepaisant CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 ir SPO.OP.151 dalių, vykdant skrydžius iš jūroje esančios vietos į sausumos paskirties aerodromą įgulos vadas / orlaivio vadas operatyviniame skrydžio plane neprivalo nurodyti atsarginio paskirties aerodromo, jei yra pakankamas nenumatytų atvejų planas, kuris užtikrintų saugų sugrįžimą iš jūrinės erdvės.

▼M9

b) *Paskirties atsarginis sraigtasparnių denis jūroje.* Vežėjas gali parinkti jūroje esantį paskirties atsarginį sraigtasparnių denį, jei užtikrinta atitiktis visiems šiems kriterijams:

1. jūroje esantis paskirties atsarginis sraigtasparnių denis naudojamas tik praskridus negrįžties tašką (PNR) ir kai paskirties atsarginio aerodromo sausumoje geografiškai nėra. Prieš PNR naudojamas sausumoje esantis paskirties atsarginis aerodromas;

▼M9

2. turi būti sudaromos sąlygos nutūpti ant jūroje esančio paskirties atsarginio sraigtasparnių denio, kai neveikia vienas variklis (OEI);

3. kiek įmanoma, galimybė pasinaudoti sraigtasparnių deniu turi būti garantuojama iki PNR. Atskirų sraigtasparnių denių ar kitų vietų matmenys, konfigūracija ir atstumas iki kliūčių yra tinkami, kad juos būtų galima naudoti kaip atsarginį sraigtasparnių denį kiekvieno numatomo naudoti tipo sraigtasparniui;

4. oro sąlygų minimumai nustatomi atsižvelgiant į meteorologinės informacijos tikslumą ir patikimumą;

5. į MEL turi būti įtrauktos šio tipo skrydžiams skirtos specialios nuostatos;

6. jūroje esantis paskirties atsarginis sraigtasparnių denis pasirenkamas tik tuo atveju, jei vežėjas yra nustatęs procedūrą skrydžių vykdymo vadove.

▼M21

SPA.HOFO.125. Standartinės artėjimo tūpti virš jūros procedūros (OSAP)

a) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad standartinių artėjimo tūpti virš jūros procedūrų (OSAP) būtų laikomasi tik jeigu:

1) sraigtasparnis gali teikti navigacinę ir tikralaikę informaciją apie aplinkoje esančias kliūtis kliūčių perskridimo reikmėms ir

2) arba:

i) mažiausias žemėjimo aukštis (MDH) nustatomas pagal radijo aukščiamatį arba lygiavertes veikimo savybes turintį įtaisą, arba

ii) taikoma mažiausioji žemėjimo altitudė (MDA), apimanti tinkamą atsargą.

b) Jei artėdamas prie gręžinių platformų ar tranzitu plaukiančių laivų naudotojas laikosi OSAP, skrydis vykdomas kaip daugiapilotės operacijos.

c) Apsisprendimo atstumas turi būti toks, kad tais atvejais, kai tūpimas paskirties vietoje, kurioje planuojama OSAP operacija, nutraukiamas, kliūtis būtų galima tinkamai perskristi.

d) Artėjimas tūpti už apsisprendimo atstumo arba žemiau mažiausiosios žemėjimo altitudės / aukščio (MDA/H) tęsiamas tik tuo atveju, jei buvo nustatytas paskirties vietos vizualusis orientyras.

e) Vykdant vienpiločius skrydžius, MDA/H ir apsisprendimo atstumas atitinkamai padidinami.

f) Kai vykdomas OSAP skrydis į nejudamą jūroje esančią vietą (t. y. stacionarų įrenginį arba prišvartuotą laivą) ir navigacijos sistemoje galima nustatyti patikimą GNSS buvimo vietą, OSAP saugai padidinti naudojama GNSS / zonos navigacijos sistema.

g) Vežėjas įtraukia OSAP į savo pirminio ir kartotinio mokymo ir egzaminavimo programas.

▼M9

SPA.HOFO.130. Meteorologinės sąlygos

Nepaisant CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 ir SPO.OP.170 dalių, kai skrendama tarp jūroje esančių vietų G klasės oro erdvėje, kurioje sektorius virš vandens yra mažesnis kaip 10 jūrmylių, skrydžiai pagal VFR gali būti vykdomi, kai ribos atitinka toliau nurodytas ribas arba jas viršija:

Skrydžių minimumai, taikomi vykdant skrydžius tarp jūroje esančių vietų G klasės oro erdvėje

	Dieną		Naktį	
	Aukštis (*)	Matomumas	Aukštis (*)	Matomumas
Vienas pilotas	300 pėdų	3 km	500 pėdų	5 km
Du pilotai	300 pėdų	2 km (**)	500 pėdų	5 km (***)

(*) Debesų padas turi būti toks, kad būtų galima skristi nustatytame aukštyje po debesimis, jų nesiekiant.
(**) Sraigtasparniams leidžiama skristi, kai skrydžio matomumas ne mažesnis kaip 800 m, jei paskirties vieta arba tarpinė konstrukcija yra nuolat matomos.
(***) Sraigtasparniams leidžiama skristi, kai skrydžio matomumas ne mažesnis kaip 1 500 m, jei paskirties vieta arba tarpinė konstrukcija yra nuolat matomos.

SPA.HOFO.135. Skrydžių į jūroje esančias vietas apribojimai dėl vėjo

Skrydis į jūroje esančią vietą vykdomas tik tada, jei pranešama, kad ties sraigtasparnių deniu vėjo greitis, įskaitant gūsius, yra ne didesnis kaip 60 mazgų.

SPA.HOFO.140. Veikimo reikalavimai, taikomi jūroje esančiose vietose

Sraigtasparniai, kylantys nuo jūroje esančių vietų ir jose tupiantys, turi būti naudojami laikantis atitinkamame priede pagal jais vykdomo skrydžio tipą nustatytų veikimo reikalavimų.

▼C3

SPA.HOFO.145. Skrydžio duomenų stebėsenos (FDM) programa

a) Jei vežėjas vykdo komercinius skrydžius sraigtasparniu, kuriame įrengtas skrydžio duomenų savirašis, tai, taikydamas integruotą valdymo sistemą, iki 2019 m. sausio 1 d. jis sukuria ir reguliariai atnaujina FDM programą.

b) FDM programa turi būti ne baudžiamoji ir turėti pakankamus saugiklius duomenų šaltiniui (-iams) apsaugoti.

▼M9

SPA.HOFO.150. Orlaivių sekimo sistema

Vežėjas sukuria ir naudoja stebimą orlaivių, kuriais vykdomi skrydžiai virš jūros nepalankioje aplinkoje, sekimo nuo sraigtasparnio išvykimo iki atvykimo į galutinę paskirties vietą sistemą.

SPA.HOFO.155. Vibracijos stebėsenos (VHM) sistema

a) Iki 2019 m. sausio 1 d. VHM sistema, kurią taikant galima stebėti kritinio rotoriaus ir rotoriaus pavaros sistemų būklę, įrengiama šiuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai virš jūros nepalankioje aplinkoje:

1. sudėtinguose varikliu varomuose sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) išduotas po 2016 m. gruodžio 31 d.;

▼M9

2. visuose sraigtasparniuose, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) viršija 9 ir kurių pirmas individualus CofA išduotas iki 2017 m. sausio 1 d.;

3. visuose sraigtasparniuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas po 2018 m. gruodžio 31 d.

b) Vežėjas turi būti įsidiegęs sistemą:

1. duomenims, įskaitant sistemos generuojamus įspėjimus, rinkti;

2. komponentų priežiūrumui analizuoti ir nustatyti ir

3. prasidedantiems gedimams aptikti ir pašalinti.

SPA.HOFO.160. Įrangos reikalavimai

a) Vežėjas laikosi šių įrangos reikalavimų:

1. Keleivių informavimo (PA) sistema sudėtinguose varikliu varomuose sraigtasparniuose (NCC), kuriais vykdomi komerciniai ir nekomerciniai skrydžiai:

i) sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 9, įrengiama PA sistema;

ii) sraigtasparniuose, kurių MOPSC neviršija 9, įrengti PA sistemos neprivaloma, jei vežėjas gali įrodyti, kad sėdint bet kuriame keleivio krėsle piloto balsą galima suprasti skrydžio metu.

2. *Radijo aukščiamatis*

Sraigtasparnyje turi būti įrengtas radijo aukščiamatis, galintis skleisti girdimąjį signalą, kai nusileidžiama žemiau nustatyto aukščio, ir regimąjį signalą pasiekus piloto pasirinktą aukštį.

b) *Avariniai išėjimai*

Visi avariniai išėjimai, įskaitant įgulos avarinius išėjimus, taip pat visos durys, langai ar kitos tinkamos avarinio išėjimo angos ir jų atidarymo priemonės turi būti aiškiai paženklinti, kad išėjimais besinaudojantys keleiviai juos aiškiai matytų ir dienos šviesoje, ir tamsoje. Tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad liktų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ar keleivių salonas panirtų po vandeniu.

c) *Sraigtasparnių įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (HTAWS)*

Komerciniams skrydžiams naudojamuose sraigtasparniuose, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė viršija 3 175 kg arba kurių MOPSC yra daugiau kaip 9 ir kurių pirmas individualus CofA išduotas po 2018 m. gruodžio 31 d., įrengiama HTAWS, atitinkanti reikalavimus A klasės įrangai, nustatytus priimtiname standarte.

SPA.HOFO.165. Papildomos skrydžių nepalankioje aplinkoje procedūros ir įranga

a) *Gelbėjimosi liemenės*

Kiekvienas sraigtasparnyje esantis asmuo turi nuolat vilkėti patvirtintą gelbėjimosi liemenę, nebent vilkėtų kompleksinį gelbėjimosi kostiumą, kuris atitinka ir gelbėjimosi kostiumo, ir gelbėjimosi liemenės reikalavimus.

▼**M9**

b) *Gelbėjimosi kostiumai*

Kiekvienas orlaivyje esantis keleivis turi vilkėti patvirtintą gelbėjimosi kostiumą, kai:

1) iš orlaivio vado/įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba

2) numatytoji gelbėjimo trukmė viršija apskaičiuotąją išgyvenimo trukmę, arba

3) skrydį planuojama vykdyti naktį.

c) *Avarinio kvėpavimo sistema*

Visi orlaivyje esantys asmenys turi turėti avarinio kvėpavimo sistemas ir būti instruktuoti, kaip jomis naudotis.

d) *Gelbėjimo plaustai*

1. visi vežami gelbėjimosi plaustai įrengiami taip, kad jais būtų galima pasinaudoti jūros sąlygomis, kuriomis sertifikavimo tikslu įvertintos sraigtasparnio priverstinio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos;

2. visi vežami gelbėjimosi plaustai įrengiami taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje;

3. įrengiamų gelbėjimosi plaustų skaičius:

   i) sraigtasparniuose, kuriais skrenda mažiau kaip 12 asmenų – bent vienas gelbėjimosi plaustas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, arba

   ii) sraigtasparniuose, kuriais skrenda daugiau kaip 11 asmenų – bent du gelbėjimosi plaustai, kurių bendra talpa atitinka visą galimų skraidinti asmenų skaičių, o jei vienas plaustas būtų prarastas, likusio (-ių) gelbėjimosi plausto (-ų) perkrovos geba būtų pakankama visiems sraigtasparnyje esantiems asmenims sutalpinti;

4. kiekviename gelbėjimosi plauste turi būti bent vienas gelbėjimosi aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT(S)) ir

5. kiekviename gelbėjimosi plauste turi būti gelbėjimosi įranga (įskaitant gyvybės palaikymo priemones), tinkama skrydžiui, kurį numatoma vykdyti.

e) *Avarinis keleivių salono apšvietimas*

Sraigtasparnyje turi būti įrengta bendro keleivių salono avarinio apšvietimo sistema su nepriklausomo maitinimo šaltiniu, kad būtų lengviau evakuotis iš sraigtasparnio.

f) *Automatiškai įjungiamas aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT(AD))*

Sraigtasparnyje turi būti įrengtas ELT(AD), galintis tuo pačiu metu siųsti signalus 121,5 ir 406 MHz dažniais.

g) *Nenumetamųjų durų fiksavimas*

Nenumetamosiose duryse, kurių anga skirta naudoti kaip priverstinio tūpimo ant vandens avarinis išėjimas, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarytoms, kad netrukdytų keleiviams išlipti bet kokiomis blogiausiomis sąlygomis jūroje, kurias būtina įvertinti pagal priverstinio tūpimo ant vandens ir plūduriavimo reikalavimus.

▼M9

h) *Avariniai išėjimai ir gelbėjimosi liukai*

Visi avariniai išėjimai, įskaitant įgulos avarinius išėjimus, taip pat visos durys, langai ar kitos tinkamos avarinio išėjimo po vandeniu angos turi būti įrengti taip, kad jais būtų galima pasinaudoti avarinėje situacijoje.

i) nepaisant a, b ir c punktų, vežėjas, remdamasis rizikos įvertinimu, gali leisti, kad keleiviai, dėl sveikatos priežasčių jūroje esančioje vietoje tapę neveiksnūs, grįžtamojo skrydžio arba skrydžio iš vienos jūroje esančios vietos į kitą metu gelbėjimosi liemenę arba gelbėjimosi kostiumą vilkėtų ar avarinio kvėpavimo aparatu naudotųsi tik iš dalies arba jos (jo) nevilkėtų ar juo nesinaudotų.

SPA.HOFO.170. Įgulai keliami reikalavimai

a) Vežėjas nustato:

1. skrydžio įgulos narių atrankos kriterijus, atsižvelgdamas į skrydžio įgulos narių patirtį;

2. mažiausią orlaivio vado/įgulos vado patirtį, būtiną skrydžiams virš jūros vykdyti, ir

3. skrydžio įgulos narių mokymo ir tikrinimo programą, pagal kurią turi būti mokomas ir tikrinamas kiekvienas skrydžio įgulos narys. Tokia programa turi būti pritaikyta prie jūros aplinkos ir apimti įprastas, neįprastas ir avarines procedūras, įgulos išteklių valdymą, vandens įsiskverbimą ir gelbėjimosi jūroje mokymą.

b) *Naujumo reikalavimai*

Pilotas skrydį sraigtasparniu, kuriuo vežami keleiviai, vykdo:

1. jūroje esančioje vietoje kaip orlaivio vadas arba įgulos vadas arba kaip antrasis pilotas tik tuo atveju, jei jis per paskutines 90 dienų atliko bent 3 pakilimus, išskridimus, artėjimus tūpti ir tūpimus jūroje esančioje vietoje to paties tipo sraigtasparniu arba tą tipą atitinkančiu viso skrydžio imituokliu (FFS); arba

2. jūroje esančioje vietoje kaip orlaivio vadas arba įgulos vadas arba kaip antrasis pilotas naktį tik tuo atveju, jei jis per paskutines 90 dienų atliko bent 3 pakilimus, išskridimus, artėjimus tūpti ir tūpimus naktį jūroje esančioje vietoje to paties tipo sraigtasparniu arba tą tipą atitinkančiu FFS.

3 kartus turi būti pakylama ir nutupiama vykdant daugiapilotį arba vienpilotį skrydį, priklausomai nuo to, kokį skrydį numatoma vykdyti.

c) Specialieji reikalavimai komerciniams skrydžiams:

1. b punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytas 90 dienų laikotarpis gali būti pratęsiamas iki 120 dienų, jei pilotas maršrutu skrenda prižiūrimas tipo kvalifikacijos instruktoriaus arba egzaminuotojo;

2. jei pilotas neatitinka 1 papunktyje nurodyto reikalavimo, jis (ji) gali naudotis savo teisėmis tik atlikęs (-usi) mokomąjį skrydį sraigtasparniu ar sraigtasparnio, kuris bus naudojamas, tipą atitinkančiu FFS bent pagal b punkto 1 ir 2 papunkčiuose nurodytus reikalavimus.

▼M10

L SKYRIUS

SKRYDŽIAI VIENO TURBININIO VARIKLIO LĖKTUVAIS NAKTĮ ARBA METEOROLOGINĖMIS SĄLYGOMIS PAGAL PRIETAISUS (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100. SET-IMC skrydžiai

Vieno turbininio variklio lėktuvai komerciniams skrydžiams naktį arba IMC gali būti naudojami tik jei kompetentinga institucija vežėjui yra suteikusi SET-IMC patvirtinimą.

SPA.SET-IMC.105. SET-IMC skrydžių patvirtinimas

Siekdamas gauti kompetentingos institucijos SET-IMC patvirtinimą, vežėjas turi įrodyti, kad laikomasi visų šių sąlygų:

a) pasaulio orlaivių parke naudojant konkretų sklandmens ir variklio derinį pasiektas priimtinas turbininio variklio patikimumo lygis;

▼M16

b) siekiant užtikrinti numatytą lėktuvo tinkamumo skraidyti lygį ir lėktuvo bei jo jėgainės patikimumą, pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 buvo nustatytos ir į vežėjo orlaivių techninės priežiūros programą įtrauktos specialios techninės priežiūros instrukcijos ir procedūros, apimančios visus šiuos dalykus:

1. variklio būklės kitimo tendencijos stebėjimo programą, išskyrus lėktuvus, kurių individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas pirmą kartą išduotas po 2004 m. gruodžio 31 d. ir kuriuose yra automatinio tokios tendencijos stebėjimo sistema;

2. jėgainės ir susijusių sistemų patikimumo užtikrinimo programą;

▼M10

c) yra parengtos šių skrydžių įgulos sudarymo ir jos narių mokymo bei jų įgūdžių tikrinimo programos;

d) yra nustatytos veiklos procedūros, kuriose apibrėžti visi šie dalykai:

1) būtina turėti įranga, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus įrašus MEL;

2) skrydžio planavimas;

3) įprastos procedūros;

4) ypatingųjų atvejų procedūros, įskaitant procedūras, vykdomas sugedus jėgainei, taip pat priverstinio tūpimo procedūras visomis oro sąlygomis;

5) stebėsenos ir pranešimo apie incidentus tvarka;

e) buvo atliktas saugos rizikos vertinimas ir nustatytas priimtinas rizikos laikotarpis, jei orlaivio naudotojas ketina tuo laikotarpiu pasinaudoti.

SPA.SET-IMC.110. SET-IMC skrydžiams taikomi įrangos reikalavimai

SET-IMC skrydžiams naudojamuose lėktuvuose turi būti visa ši įranga:

a) dvi atskiros elektros energijos generavimo sistemos, kurių kiekviena gali tiekti pakankamai energijos visiems būtiniems skrydžio prietaisams, navigacijos sistemoms ir lėktuvo sistemoms, kurios yra būtinos norint pasiekti paskirties arba atsarginį aerodromą;

▼M10

b) du aviahorizontai, maitinami iš nepriklausomų šaltinių;

c) vežant keleivius – kiekvieno keleivio krėslo perpetiniai saugos diržai arba saugos diržas su įstrižu perpetiniu diržu;

d) orlaivio meteorologinė įranga;

e) hermetiškuose lėktuvuose – papildomo deguonies, kurio po variklio gedimo skrendant didžiausiame sertifikuotajame kreiseriniame aukštyje ir darant prielaidą, kad oro nuotėkis iš keleivių salono yra didžiausias, pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims orlaiviui žemėjant didžiausio nuotolio sklendimo greičiu ir esant optimaliai sklendimo konfigūracijai, kol bus pasiektas nuolat mažesnis kaip 13 000 pėdų keleivių salono absoliutusis aukštis;

f) vietovės navigacijos sistema, kurioje galima užprogramuoti tūpimo aikštelių buvimo vietas ir kuri gali skrydžio įgulai gali teikti šoninius orientyrus, kad būtų galima pasiekti tas aikšteles;

g) radijo aukščiamatis;

h) tūpimo žibintas, galintis apšviesti tūpimo tašką, esantį tūpimo be jėgainės tūptinėje už 200 pėdų;

i) pakankamo pajėgumo ir patvarumo avarinio elektros energijos tiekimo sistema, kuri sugedus visiems elektros energijos tiekimo įrenginiams gali užtikrinti energijos tiekimą papildomoms apkrovoms, kurios yra būtinos visoms šioms funkcijoms užtikrinti:

   1) svarbiausiems skrydžio ir vietovės navigacijos prietaisams po variklio gedimo, kol žemėjama nuo didžiausiojo skrydžio aukščio;

   2) bandymo vieną kartą iš naujo paleisti variklį priemonėms;

   3) jei tinkama, važiuoklei ir užsparniams iškleisti;

   4) radijo aukščiamačiui naudoti viso artėjimo tūpti metu;

   5) tūpimo žibintui;

   6) vienam Pito vamzdelio šildytuvui;

   7) elektrinėms priemonėms, jei jos įrengtos, užtikrinančioms, kad pilotui tūpimo metu niekas netrukdytų matyti visą apžvalgos lauką;

j) uždegimo sistemai, kuri įsijungia automatiškai arba kurią galima įjungti rankomis, naudojamai matomos drėgmės sąlygomis kylant, tupiant ir skrydžio metu;

k) nuolatinio transmisijos tepimo sistemos stebėjimo priemonėms, kuriomis būtų galima aptikti dėvėjimosi dalelių, susijusių su neišvengiamu transmisijos komponento gedimu, įskaitant perspėjimo rodymo skrydžio įgulos kabinoje priemones;

▼M20

l) avarinio variklio galios valdymo įtaisą, kuris užtikrintų galimybę varikliui nuolat veikti pakankamos galios intervale, kad būtų galima saugiai užbaigti skrydį, jei įvyktų bet koks pagrįstai tikėtinas degalų ir (arba) energijos tiekimo valdymo įrenginio gedimas.

▼M14

M SKYRIUS

ELEKTRONINĖS LAIKMENOS (EFB)

SPA.EFB.100 Skrydžių, per kuriuos naudojamos elektroninės laikmenos (EFB), patvirtinimas

▼M29

a) Komercinis lėktuvų ar sraigtasparnių vežėjas arba IAM vežėjas B tipo EFB taikomąją programą naudoja tik jeigu jam kompetentinga institucija yra davusi tokį leidimą.

▼M14

b) Norėdamas gauti kompetentingos institucijos patvirtinimą, kad jam galima vykdyti skrydžius, per kuriuos naudojama B tipo EFB taikomoji programa, vežėjas pateikia įrodymus, kad:

1. atliktas EFB prietaiso, kuriame įdiegta taikomoji programa, naudojimo ir EFB taikomosios programos bei jos funkcijos (-ų) keliamos rizikos vertinimas, per kurį nustatyta susijusi rizika ir užtikrinta, kad ji būtų tinkamai valdoma ir mažinama;

2. EFB prietaiso žmogaus ir mašinos sąsajos ir EFB taikomoji programa įvertintos atsižvelgiant į žmogiškojo veiksnio principus;

3. jis įdiegė EFB administravimo sistemą ir nustatė bei taiko EFB prietaiso ir EFB taikomosios programos administravimo bei naudojimo tvarką ir susijusius mokymo reikalavimus, apimančius:

i) EFB naudojimą;

ii) EFB pakeitimų valdymą;

iii) EFB duomenų tvarkymą;

iv) EFB techninę priežiūrą ir

v) EFB saugumą;

4. EFB prieglobos platforma yra tinkama naudoti pagal numatytą EFB taikomosios programos paskirtį.

Šie įrodymai turi būti konkrečiai siejami su EFB taikomąja programa ir EFB prieglobos platforma, kurioje ta taikomoji programa įdiegta.

▼M21

N SKYRIUS

SRAIGTASPARNIO ARTĖJIMAS TŪPTI IR IŠSKRIDIMAS NAUDOJANT TAŠKĄ ERDVĖJE, ESANT MAŽESNIEMS VFR MINIMUMAMS (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100. Sraigtasparnio artėjimas tūpti ir išskridimas naudojant tašką erdvėje (PinS), esant mažesniems VFR minimumams

▼M27

a) Vežėjas naudoja sumažintus VFR skrydžių minimumus tik tuo atveju, jei tenkinamos abi šios sąlygos:

1. skrydžiai vykdomi ne pagal HEMS patvirtinimą;

2. kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą.

▼M21

b) Mažesni skrydžio pagal VFR minimumai taikomi tik sraigtasparnio skrydžiui, apimančiam atkarpą, kuria skrendama pagal IFR, ir tik vienu iš šių atvejų:

1) atkarpa, kuria skrendama pagal VFR, yra iškart po sraigtasparnio artėjimo tūpti naudojant PinS, kai ketinama nutūpti netoliese esančiame sraigtasparnių oro uoste arba skrydžių aikštelėje;

2) atkarpa, kuria skrendoma pagal VFR, yra iškart po sraigtasparnio artėjimo tūpti naudojant PinS, kai ketinama atlikti keliamojo skrydžio operacijas netoliese esančioje HEC arba HHO vietoje;

3) skrydžio atkarpa, kuria skrendama pagal VFR, yra išskridimas siekiant pereiti prie IFR netoli esančiame pradiniame išskridimo kontroliniame taške.

c) Vežėjas nustato veiklos procedūras, kurios taikomos, kai skrendant skrydžio pagal VFR minimumai yra sumažinti.

d) Vežėjas užtikrina, kad skrydžio įgulos nariai turėtų patirties ir būtų išmokyti skraidyti taikant mažesnius skrydžio pagal VFR minimumus.

▼M29

O SKYRIUS

VERTIKALIAI KILTI IR TŪPTI GALINČIUS ORLAIVIUS NAUDOJANČIŲ AVARINIŲ MEDICINOS TARNYBŲ (VEMS) SKRYDŽIAI

SPA.VEMS.100. Pilotuojamus vertikaliai kilti ir tūpti galinčius orlaivius naudojančių avarinių medicinos tarnybų (VEMS) skrydžiai

a) IAM vežėjas avarinių medicinos tarnybų skrydžius pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VEMS) vykdo tik jeigu jam kompetentinga institucija yra davusi tokį leidimą.

b) Kad gautų tokį kompetentingos institucijos leidimą, IAM vežėjas turi:

1) turėti pagal III priedą (ORO dalį) išduotą AOC;

2) vykdyti skrydžius pagal atitinkamus IX priedo (IAM dalies) reikalavimus ir

3) įrodyti kompetentingai institucijai, kad laikomasi šio skyriaus reikalavimų.

c) IAM vežėjas savo VEMS skrydžių bazėje ir ligoninių aikštelėse naudoja tinkamus vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus, išskyrus atvejus, kai kompetentinga institucija yra patvirtinusi viešojo intereso vietos (PIS) naudojimą ligoninės aikštelėje.

d) IAM vežėjas VEMS misijoms arba VEMS mokomiesiems skrydžiams vykdyti gali naudoti tinkamas skrydžių aikšteles, atsižvelgdamas į:

1) orlaivio naudojimo reikalavimus, taikomus kilimui ir tūpimui;

2) skrydžių aikštelės charakteristikas, įskaitant matmenis, kliūtis ir paviršiaus būklę;

3) saugų vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių (VCA) atskyrimą nuo ant žemės esančių žmonių ir

4) privatumo, duomenų apsaugos, atsakomybės, draudimo, saugumo ir aplinkos apsaugos reikalavimus.

SPA.VEMS.110. VEMS skrydžiams taikomi įrangos reikalavimai

a) Visos vertikaliai kilti ir tūpti galinčio orlaivio (VCA) specialiosios medicinos įrangos įrengimas ir visos paskesnės jo modifikacijos ir, kai tinkama, jos veikimas turi būti patvirtinti pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012.

b) VFR skrydžių, vykdomų dieną maršrutais arba zonose pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, atveju – VCA turi būti įrengtos priemonės, rodančios paties orlaivio buvimo vietą ir kliūtis judančiame žemėlapyje. Žemėlapis ir kliūčių duomenų bazė (-ės) yra nuolat atnaujinami.

c) Dieną vykdomų VFR skrydžių atveju – VCA turi būti įrengtos priemonės, leidžiančios matuoti ir pilotui rodyti padėtį ir stabilizuotą kursą, arba kitos lygiavertės priemonės, leidžiančios sumažinti piloto dezorientaciją, kai vizualiųjų orientyrų yra mažiau.

d) Visuose VEMS misijose naudojamuose VCA turi būti įrengtos priemonės, turinčios ADS-B su siuntimo funkciją.

e) Prietaisai ir įranga, kurių reikalaujama ►C4 pagal d punktą ◄, sertifikuojami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

f) IAM vežėjas užtikrina, kad visa svarbi informacija būtų įrašyta į minimalios įrangos sąrašą.

▼M29

SPA.VEMS.115. Ryšys

Be prietaisų ir įrangos reikalavimų, taikomų pilotuojamiems VCA, VEMS skrydžiams naudojamuose VCA turi būti įrengta ryšio įranga, leidžianti palaikyti abipusį ryšį su organizacija, kurios reikmėms vykdomas VEMS skrydis, ir, jei įmanoma, palaikyti ryšį su antžeminiu avarinės tarnybos personalu operacijos vietoje.

SPA.VEMS.120. Mažiausieji matomumo ir atstumo nuo debesies dydžiai

VEMS skrydžio išskridimo ir maršruto fazės mažiausieji dydžiai yra tokie, kokie nustatyti pagal SERA.5001 dalį. Jei maršruto fazės metu oro sąlygų rodikliai nukrenta žemiau taikomų mažiausiųjų dydžių:

a) VCA, sertifikuoti skrydžiams pagal VFR dieną, turi kuo greičiau nutūpti arba grįžti į VEMS bazę;

b) rezervuota.

SPA.VEMS.125. VEMS skrydžiams taikomi naudojimo reikalavimai

VEMS skrydžiams naudojami VCA eksploatuojami laikantis taikytinų naudojimo reikalavimų, nustatytų UAM.POL.VCA.100 dalyje.

SPA.VEMS.130. Įgulai taikomi reikalavimai

a) *Atranka*. IAM vežėjas nustato skrydžio įgulos narių atrankos VEMS skrydžiams kriterijus, atsižvelgdamas į jų patirtį.

b) *Mokymas vykdyti skrydžius*. Įgulos nariai turi būti sėkmingai baigę mokymą vykdyti skrydžius pagal skrydžių vykdymo vadove nurodytas VEMS procedūras.

c) Rezervuota.

d) *Įgulos sudėtis*

1) *Skrydis dieną*. Minimali įgulos sudėtis pradedant VEMS skrydį pagal VFR dieną yra du pilotai arba vienas pilotas ir vienas VEMS techninės įgulos narys.

Nusileidus VEMS skrydžių aikštelėje, paskesnius skrydžius gali vykdyti vienas pilotas:

i) jei reikia papildomų medicinos priemonių, papildyti degalų atsargas ir (arba) įkrauti bateriją arba pakeisti vietą, kol VEMS techninės įgulos narys teikia medicinos pagalbą ant žemės, arba

ii) jei VEMS techninės įgulos narys teikia medicinos pagalbą pacientui skrydžio metu arba jį gabenant kita transporto priemone.

2) *Rezervuota*.

3) IAM vežėjas užtikrina, kad per visą VEMS misiją būtų nuosekliai laikomasi įgulos koncepcijos.

e) *Skrydžio ir techninės įgulos mokymas ir egzaminavimas*

1) Mokymą ir egzaminavimą atlieka tinkamos kvalifikacijos darbuotojai pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktą ir kompetentingos institucijos patvirtintą mokymo programą.

▼M29

2) Įgulos nariai

i) Visais atitinkamais įgulos mokymo programos elementais gerinamos įgulos žinios apie VEMS darbo aplinką ir įrangą, gerinamas įgulos veiksmų koordinavimas ir įtraukiamos priemonės, kuriomis siekiama kuo labiau sumažinti riziką, susijusią su skrydžiu maršrutu prasto matomumo sąlygomis, VEMS skrydžių aikštelių parinkimu bei artėjimo tūpti ir išskridimo profiliais.

ii) Priemonės, nurodytos i punkte, vertinamos:

A) atliekant VMC įgūdžių patikrinimus dieną ir

B) laikant maršrutinio skrydžio egzaminus.

iii) Įgūdžių patikrinimų ir maršrutinio skrydžio egzaminų, nurodytų ii punkte, VEMS komponentai galioja atitinkamai 6 ir 12 kalendorinių mėnesių.

SPA.VEMS.135. Keleivių medikų ir kitų darbuotojų instruktavimas

a) *Keleiviai medikai*. Skraidinami keleiviai medikai prieš bet kurį VEMS skrydį ar VEMS skrydžių seką turi būti instruktuoti, taip užtikrinant, kad jie būtų susipažinę su VEMS darbo aplinka ir įranga, mokėtų naudotis orlaivio avarine įranga ir galėtų dalyvauti įprastose ir avarinėse įlipimo bei išlipimo procedūrose.

b) *Antžeminis avarinės tarnybos personalas*. Jei įdarbinamas antžeminis avarinės tarnybos personalas, IAM vežėjas imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad toks personalas būtų susipažinęs su VEMS darbo aplinka ir įranga, taip pat su rizika, susijusia su antžeminėmis operacijomis VEMS skrydžių aikštelėje.

c) *Pacientai*. Nedarant poveikio IX priedo (IAM dalies) UAM.OP.MVCA.170 daliai, instruktažas rengiamas tik tuo atveju, jei tai įmanoma atsižvelgiant į paciento sveikatos būklę.

SPA.VEMS.140. Informacija, procedūros ir dokumentai

a) IAM vežėjas įvertina, švelnina ir kuo labiau mažina riziką, susijusią su VEMS aplinka, taikydamas rizikos analizės ir valdymo procesą. IAM vežėjas skrydžių vykdymo vadove aprašo rizikos mažinimo priemones, įskaitant veiklos procedūras.

b) IAM vežėjas užtikrina, kad įgulos vadas įvertintų specifinę riziką, susijusią su konkrečiu VEMS skrydžiu.

c) Organizacijai, kuriai teikiamos VEMS skrydžių paslaugos, pateikiamos atitinkamos skrydžių vykdymo vadovo ištraukos.

SPA.VEMS.145. Įranga VEMS skrydžių bazėje

a) Jei įgulos nariai turi pasiruošti skrydžiui per mažiau kaip 45 minutes, netoli kiekvienos VEMS skrydžių bazės turi būti specialiai tam skirta tinkama apgyvendinimo vieta.

b) Kiekvienoje VEMS skrydžių bazėje skrydžio įgulai suteikiama prieiga prie įrangos informacijai apie esamas ir prognozuojamas meteorologines sąlygas gauti ir užtikrinamas tinkamas ryšys su atitinkamu oro eismo paslaugų padaliniu. Suteikiamos tinkamos priemonės visoms susijusioms užduotims planuoti.

▼M29

SPA.VEMS.150. Degalų įpylimas, degalų išleidimas, baterijos įkrovimas arba baterijos keitimas keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo

Degalų įpylimo, degalų išleidimo, baterijos įkrovimo arba baterijos keitimo procedūros esant įjungtiems arba išjungtiems kėlimo ir traukos varikliams atliekamos tik pagal atitinkamai UAM.OP.MVCA.200 dalį arba UAM.OP.MVCA.205 dalį.

SPA.VEMS.155. Orlaivių sekimo sistema

IAM vežėjas sukuria ir reguliariai atnaujina VEMS skrydžiams skirtą stebimą orlaivių sekimo sistemą, kuri išlieka funkcionali visą VEMS skrydžio laiką.

▼M1

VI PRIEDAS

NEKOMERCINIAI SKRYDŽIAI SUDĖTINGAIS VARIKLIU VAROMAIS LĖKTUVAIS

[NCC DALIS]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

▼M15

NCC.GEN.100 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, paskirta institucija.

▼M1

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

▼M12

2. jei yra apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų arba dėl kitų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte nurodytų priežasčių.

▼M1

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.

▼M15

NCC.GEN.101 Papildomi reikalavimai skrydžių mokymo organizacijoms

▼M16

Patvirtintos mokymo organizacijos, kurios privalo laikytis šio priedo reikalavimų, turi laikytis ir šių reikalavimų:

a) kai tinkama – ORO.GEN.310 dalies ir

b) ORO.MLR.105.

▼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; ►M9 ——————— ◄

   viii) skrydžio įgulos nariai tinkamai kvalifikuoti ir atitinka kompetencijos bei skrydžio įgūdžių atnaujinimo reikalavimus ►M9 ir ◄

▼M9

   ix) nustatytų charakteristikų navigacijai būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios;

▼M1

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;

▼M1

8. naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techniniame žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai ir

▼M8

9. užtikrinimą, kad:

i) skrydžio metu nebūtų sustabdytas skrydžio duomenų savirašių veikimas ir jie nebūtų išjungti;

ii) įvykus įvykiui (išskyrus avariją ar pavojingą incidentą), apie kurį turi būti pranešama pagal ORO.GEN.160 dalies a punktą, skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami ir

iii) įvykus avarijai ar pavojingam incidentui arba jeigu išsaugoti skrydžio duomenų savirašių įrašus nurodo tyrimą atliekanti institucija:

A) skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami;

B) pasibaigus skrydžiui skrydžio duomenų savirašių veikimas būtų iškart sustabdomas ir

C) prieš paliekant pilotų kabiną būtų imtasi atsargumo priemonių skrydžio duomenų savirašių įrašams išsaugoti.

▼M1

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.

▼M1

NCC.GEN.115 Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi įgulos nariai galėtų bendrauti tarpusavyje bendra kalba.

▼M5

NCC.GEN.119 Orlaivių riedėjimas

Vežėjas nustato riedėjimo tvarką, kad užtikrintų saugų orlaivio naudojimą ir pagerintų kilimo ir tūpimo tako saugą.

▼M1

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;

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.

▼M14

NCC.GEN.131. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas

a) Jei EFB naudojama orlaivyje, vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio orlaivio sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.

b) Prieš pradėdamas naudotis B tipo EFB taikomąja programa, vežėjas:

1. atlieka EFB prietaiso, kuriame įdiegta taikomoji programa, naudojimo ir atitinkamos EFB taikomosios programos bei jos funkcijos (-ų) keliamos rizikos vertinimą, per kurį nustato susijusią riziką ir užtikrina, kad ji būtų tinkamai valdoma ir mažinama; atliekant vertinimą išnagrinėjama su EFB prietaiso ir atitinkamos EFB taikomosios programos žmogaus ir mašinos sąsaja susijusi rizika; ir

2. sukuria EFB administravimo sistemą, įskaitant to prietaiso ir EFB taikomosios programos administravimo bei naudojimo tvarką ir susijusius mokymo reikalavimus.

▼M1

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;
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.

▼M16

NCC.GEN.145 Skrydžio savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas

a) Įvykus avarijai, pavojingam incidentui ar kitam tyrimą atliekančios institucijos nurodytam įvykiui, orlaivio naudotojas skrydžio savirašių įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų arba kitą laikotarpį, jei jį nurodo tyrimą atliekanti institucija.

b) Vežėjas atlieka įrašų operatyvinius patikrinimus ir vertinimus, siekdamas užtikrinti nuolatinį skrydžio savirašių, kuriuos turėti būtina, eksploatacinį patikimumą.

c) Vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrų įrašai ir ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai, kurie turi būti registruojami skrydžio savirašiuose. Tačiau šių skrydžio savirašių bandymo ir priežiūros tikslu bandymo metu gali būti pašalinama iki 1 valandos trukmės seniausių užregistruotų duomenų.

d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.

e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia visus išsaugotus skrydžio savirašio įrašus.

f) Nedarant poveikio reglamentų (ES) Nr. 996/2010 ir (ES) 2016/679 taikymui:

1. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio garso įrašai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.

1a) Tikrindamas skrydžio savirašio garso įrašus skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleisti ar naudojami kitais tikslais nei skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti.

2. Skrydžio savirašio įrašyti skrydžio parametrai arba ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:

i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;

▼M16

ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;

iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

3. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.

3a) Jeigu skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai tikrinami skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, tuomet:

i) tų vaizdų negalima atskleisti ar naudoti kitais nei skrydžio savirašio eksploatacinio patikimumo užtikrinimo tikslais;

ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, operatorius turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.

▼M1

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.

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.

▼M1

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.

▼M21

NCC.OP.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) Vežėjas nustato aukščiamačio tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.

b) Aukščiamačio nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams vežėjas nustato atsižvelgdamas į aerodromo valstybės arba, jei taikoma, oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.

▼M20

NCC.OP.105. Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Parinkdamas atsarginius aerodromus ir spręsdamas dėl degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo politikos, vežėjas aerodromo nelaiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio atsarginio paskirties aerodromo, kuriame yra tinkamos oro sąlygos, trunka ilgiau nei:

a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba

b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

▼M21

NCC.OP.110. Aerodromo naudojimo minimumai. Bendrosios nuostatos

a) Vežėjas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Taikant aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą turi būti atsižvelgta į visus šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

5) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

▼M21

6) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP);

7) kliūtis pradinio kilimo zonose ir būtinus skiriamuosius atstumus;

8) visas nestandartines aerodromo, IAP arba aplinkos charakteristikas;

9) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

10) IAP;

11) aerodromo charakteristikas ir teikiamas oro navigacijos paslaugas (ANS);

12) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

13) visų specialiųjų patvirtinimų sąlygas dėl skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis; ir

14) atitinkamą naudotojo praktinę patirtį.

c) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą.

_____

NCC.OP.112. Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Artėjant tūpti ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausiasis iš šių:

1) paskelbtas lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis skrydžio ratu aukštis arba

3) ankstesnės IAP DH/MDH.

b) Mažiausiasis matomumas artėjant tūpti ratu lėktuvais yra didžiausiasis iš šių:

1) skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas; arba

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis matomumas.

1 lentelė

MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Minimalus VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

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.

▼M9

NCC.OP.116 Nustatytų charakteristikų navigacija. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdant numatomą procedūrą reikalaujama naudoti PBN, vežėjas užtikrina, kad:

a) atitinkama PBN specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir

b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.

▼M1

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.

▼M20

NCC.OP.130. Degalų ir (arba) energijos schema. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Vežėjas sukuria, įgyvendina ir prižiūri degalų ir (arba) energijos schemą, kurią sudaro:

1) degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika; ir

▼**M20**

2) degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika.

b) Degalų ir (arba) energijos schema:

1) turi būti tinkama vykdomų skrydžių tipui (-ams) ir

2) turi atitikti vežėjo gebėjimą remti jos įgyvendinimą.

NCC.OP.131. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Kaip degalų ir (arba) energijos schemos sudedamąją dalį vežėjas nustato degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politiką, kad užtikrintų, jog orlaivyje būtų pakankamai naudotinų degalų ir (arba) energijos, kad būtų galima saugiai užbaigti planuojamą skrydį ir kad būtų galima nukrypti nuo planuojamo skrydžio.

b) Vežėjas užtikrina, kad planuojant skrydžių degalus ir (arba) energiją būtų vadovaujamasi bent:

1) skrydžių vykdymo vadove pateiktomis procedūromis ir:

i) naujausiais konkretaus orlaivio degalų ir (arba) energijos suvartojimo stebėjimo sistemos duomenimis arba, jei tokių duomenų nėra,

ii) orlaivio gamintojo pateiktais duomenimis ir

2) sąlygomis, kuriomis turės būti vykdomas skrydis, įskaitant:

i) orlaivio degalų ir (arba) energijos sunaudojimo duomenis;

ii) numatomas mases;

iii) numatomas meteorologines sąlygas;

iv) atidėtų techninės priežiūros elementų ir (arba) konfigūracijos nuokrypių poveikį ir

v) numatomus vėlavimus.

c) Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas lėktuvo skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų:

1) degalus ir (arba) energiją riedėjimui, kurių turi būti ne mažiau kaip kiekis, kurį numatyta sunaudoti iki pakilimo;

2) degalus ir (arba) energiją kelionei, kurių reikia tam, kad lėktuvas galėtų skristi nuo pakilimo arba skrydžio plano pakeitimo vietos iki tūpimo paskirties aerodrome;

3) degalus ir (arba) energiją ypatingajam atvejui, kurių reikia nenumatytiems veiksniams kompensuoti;

4) degalus ir (arba) energiją atsarginiam paskirties aerodromui:

i) kai skrydis vykdomas pasirinkus bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, tai yra degalų ir (arba) energijos kiekis, reikalingas nuskristi iš paskirties aerodromo į atsarginį paskirties aerodromą, arba,

▼M20

ii) kai skrydis vykdomas be atsarginio paskirties aerodromo, tai yra degalų ir (arba) energijos kiekis, kurį reikia turėti paskirties aerodrome, kad būtų kompensuotas atsarginio paskirties aerodromo nebuvimas;

5) galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, kuri apskaičiuojama kaip degalų ir (arba) energijos kiekis, sunaudojamas skrendant laukimo greičiu 1 500 pėdų (450 m) aukštyje virš aerodromo aukščio standartinėmis sąlygomis, atsižvelgiant į numatomą orlaivio masę pasiekus atsarginį paskirties aerodromą arba paskirties aerodromą, kai atsarginis paskirties aerodromas nebūtinas, ir kuris turi būti ne mažesnis kaip:

i) lėktuvų su stūmokliniais varikliais vykdant skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR) naktį arba skrydžius pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR) – degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas 45 minučių skrydžiui, arba,

ii) lėktuvų su stūmokliniais varikliais vykdant VFR skrydžius dieną – degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas 30 minučių skrydžiui;

iii) lėktuvų su turbininiais varikliais – degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas 30 minučių skrydžiui;

6) papildomus degalus ir (arba) energiją, jeigu būtina atsižvelgiant į skrydžio tipą; tai degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas, kad lėktuvas galėtų saugiai nutūpti degalų ir (arba) energijos atsarginiame maršruto aerodrome (pagal kritinį degalų ir (arba) energijos atsarginio maršruto aerodromo scenarijų) įvykus variklio gedimui arba sumažėjus hermetiškumui, dėl kurio labai padidėja degalų ir (arba) energijos sąnaudos, darant prielaidą, kad toks gedimas įvyksta labiausiai kritiniame maršruto taške; šie papildomi degalai ir (arba) energija reikalingi tik tuo atveju, jei pagal c punkto 2–5 papunkčius apskaičiuoto minimalaus degalų ir (arba) energijos kiekio nepakanka tokiam įvykiui;

7) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir

8) orlaivio vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją.

d) Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas sraigtasparnio skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų visus šiuos dalykus:

1) degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia nuskristi į aerodromą arba skrydžių aikštelę, kuriame (kurioje) numatoma tūpti;

2) jeigu būtinas atsarginis paskirties aerodromas – atsarginiam paskirties aerodromui numatytą degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia norint įvykdyti nutrauktą artėjimą tūpti numatyto tūpimo aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir po to nuskristi į nustatytą atsarginį paskirties aerodromą, priartėti tūpti ir nutūpti; ir

3) galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, kuri turi būti ne mažesnė kaip:

i) skrydžiams pagal VFR – degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia bent 20 minučių skrydžiui didžiausio nuotolio greičiu, arba,

▼M20

ii) skrydžiams pagal IFR – degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia bent 30 minučių skrydžiui laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) aukštyje virš numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių aikštelės arba atsarginio paskirties aerodromo arba skrydžių aikštelės standartinėmis temperatūros sąlygomis.

e) Vežėjas užtikrina, kad jei skrydis turi būti vykdomas į kitą paskirties aerodromą nei iš pradžių planuotas, būtų nustatytos plano keitimo skrydžio metu procedūros, pagal kurias būtų apskaičiuojamas reikiamas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis, ir kad vykdant skrydį lėktuvu būtų laikomasi c punkto 2–7 papunkčių, o vykdant skrydį sraigtasparniu – d punkto reikalavimų.

f) Įgulos vadas pradeda skrydį arba jį tęsia, kai planas pakeičiamas skrydžio metu, tik tada, kai įsitikina, kad orlaivyje yra bent suplanuotas naudotinų degalų ir (arba) energijos ir tepalų kiekis, kad būtų galima saugiai užbaigti skrydį.

▼M1

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

▼M9

a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis galimomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti būtina kosminė, antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.

▼M21

b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išskridimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1) išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir

▼M21

2) suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

NCC.OP.147. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Lėktuvai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas, išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus ne mažesnis kaip 1 500 m ir 800 m virš artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos RVR/VIS minimumų, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija vykdoma, kai DH arba MDH yra ne mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 400 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 3 000 m, arba

c) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma tūpti pagal prietaisus procedūra,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus bent 5 000 m.

NCC.OP.148. Atsarginio paskirties aerodromo planavimo minimumai. Sraigtasparniai

Vežėjas pasirenka aerodromą atsarginiu paskirties aerodromu tik tuo atveju, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra (IAP):

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su IAP, ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį.

▼M1

NCC.OP.150 Kilimo atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

▼M21

a) IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų atsarginį kilimo aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išskridimo aerodrome atitinka taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba yra prastesnės, arba į išskridimo aerodromą nebūtų įmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.

▼M1

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

▼M20

b) numatyto tūpimo vieta laikoma izoliuotu aerodromu ir:

1) numatyto tūpimo aerodrome yra nustatyta artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra ir

2) naujausia meteorologinė informacija rodo, 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 pagal artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą nustatytą mažiausiąją vertę ir

ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km viršys pagal procedūrą nustatytą mažiausiąją vertę.

▼M1

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. ►M9 ——————— ◄

▼M9

_____

NCC.OP.153 Paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Įgulos vadas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima vairuoti ir nutūpti paskirties aerodrome ar bet kuriame atsarginiame aerodrome, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.

▼M1

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.

▼M20

b) Naudojant visų kitų tipų degalus ir (arba) energiją 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.157. Degalų papildymas veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams. Sraigtasparniai

a) Degalų pildymas veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams atliekamas tik:

1) kai neįlaipinami ir neišlaipinami keleiviai;

2) jei aerodromo arba skrydžių aikštelės naudotojas leidžia vykdyti tokias operacijas;

3) laikantis orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytų konkrečių procedūrų ir apribojimų;

4) naudojant JET A arba JET A-1 rūšių degalus ir

5) turint tinkamas gelbėjimo ir gaisro gesinimo (RFF) priemones ar įrangą.

b) Vežėjas įvertina riziką, susijusią su degalų papildymu veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams.

c) Vežėjas nustato tinkamas procedūras, kurių turi laikytis visi susiję darbuotojai, kaip antai įgulos nariai ir antžemines operacijas vykdantys darbuotojai.

▼M20

d) Vežėjas išmoko savo įgulos narius ir užtikrina, kad dalyvaujantys antžemines operacijas vykdantys darbuotojai būtų tinkamai išmokyti.

e) Vežėjas užtikrina, kad sraigtasparnių degalų papildymo veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams procedūra būtų nurodyta skrydžių vykdymo vadove. Šią procedūrą ir visus jos pakeitimus turi iš anksto patvirtinti kompetentinga institucija.

▼M1

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

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.

▼M1

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

▼M21

a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos per visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks arba viršys taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia skrydį pagal IFR į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad apskaičiuotuoju atskridimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename atsarginiame paskirties aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.

▼M1

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.

▼M1

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.

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.

▼M21

NCC.OP.195. Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

▼M1

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).

▼M14

b) nepaisant a punkto, kai mokomuosius skrydžius vykdo Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.

▼M20

NCC.OP.205. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika

a) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad skrydžio metu būtų vykdomas degalų ir (arba) energijos tikrinimas ir apskaita.

▼M20

b) Įgulos vadas stebi orlaivyje liekantį naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekį, siekdamas užtikrinti, kad jis būtų apsaugotas ir ne mažesnis kaip kiekis, būtinas norint pasiekti aerodromą ar skrydžių aikštelę, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti,

c) Įgulos vadas praneša skrydžių valdymo tarnybai (ATC) apie minimalią degalų ir (arba) energijos būseną, deklaruodamas „MINIMUM FUEL“, kai jis:

1) yra įsipareigojęs tūpti konkrečiame aerodrome ar skrydžių aikštelėje ir

2) yra apskaičiavęs, kad bet koks esamo leidimo tūpti tame aerodrome ar skrydžių aikštelėje pakeitimas gali lemti tūpimą su mažesniu degalų ir (arba) energijos kiekiu nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

d) Įgulos vadas paskelbia avarinę padėtį, susijusią su degalais ir (arba) energija, transliuodamas „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kai apskaičiuotas tupiant artimiausiame aerodrome ar skrydžių aikštelėje, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti, turimas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis yra mažesnis nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

▼M1

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.

▼M9

NCC.OP.220 Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS)

Kai ACAS yra įdiegta ir tinkama naudoti, vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kad skrydžio įgula būtų tinkamai išmokyta išvengti susidūrimų ir mokėtų naudotis ACAS II įranga.

▼M21

NCC.OP.225. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimo tūpti operaciją, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai artėti, tūpti, pakilti ar kilti po nutraukto tūpimo, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją; ir

▼M21

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių; ir

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

▼M16

NCC.OP.226 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir numatytos naudoti priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

▼M21

NCC.OP.230. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

a) Jei praneštas matomumas (VIS) arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR lėktuvams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame lėktuvas yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę (FAS), jei DH ar MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei praneštas RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei 550 m arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame sraigtasparnis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į FAS, jei DH arba MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

c) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

d) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.

e) Nepaisant a punkto, jeigu RVR nepraneštas, o praneštas VIS yra mažesnis už taikytiną minimumą, tačiau konvertuotasis meteorologinis matomumas (CMV) yra lygus taikytinam minimumui arba už jį didesnis, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

f) Nepaisant a ir b punktų, jei tūpti neketinama, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H. Tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

▼M21

NCC.OP.235. EFVS 200 operacijos

a) Vežėjas, ketinantis vykdyti EFVS 200 operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis ir be specialiojo patvirtinimo, užtikrina, kad:

1) orlaivis būtų sertifikuotas numatytai operacijai;

2) būtų naudojami tik EFVS operacijoms tinkami kilimo ir tūpimo takai, FATO ir IAP;

3) skrydžio įgulos nariai būtų kompetentingi vykdyti numatytą operaciją ir būtų parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa;

4) būtų nustatytos veiklos procedūros;

5) minimalios įrangos sąraše (MEL) būtų pateikta visa svarbi informacija;

6) techninės priežiūros programoje būtų pateikta visa svarbi informacija;

7) siekiant stebėti operacijos saugos lygį būtų atliekami saugos vertinimai ir būtų nustatyti veiksmingumo rodikliai; ir

8) nustatant aerodromo naudojimo minimumus būtų atsižvelgiama į naudojamos sistemos tinkamumą.

b) Vykdydamas LVO, vežėjas EFVS 200 operacijų nevykdo.

c) Nepaisant a punkto 1 papunkčio, vežėjas gali EFVS 200 operacijoms naudoti būtiniausius kriterijus atitinkančias EVS, jei tai patvirtina kompetentinga institucija.

▼M1

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;

▼M20

6. degalų masė ir (arba) energijos kiekis kylant ir kelionės degalų masė ir (arba) energijos kiekis;

7. suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus ir (arba) energiją, masė, jei taikoma;

8. krovos sudedamosios dalys, įskaitant keleivius, bagažą, krovinį ir balastą;

9. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų ir (arba) energijos masė;

▼M1

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.

▼M4

b) Jei kylant sugenda orlaivio, išskyrus lėktuvą, kuriame įrengti turbosraigtiniai varikliai ir kurio didžiausia kilimo masė yra ne didesnė kaip 5 700 kg, variklis, įgulos vadas užtikrina, kad būtų galima:

1. nutraukti lėktuvo kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio arba turimojo kilimo ir tūpimo tako; arba

▼M4

2. tęsti kilimą ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijoje esančias kliūtis, kol lėktuvas galės atitikti NCC.POL.130 dalies reikalavimus.

▼M1

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.

▼M15

c) Prietaisai ir įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo NCC.IDE.A.245 ir NCC.IDE.A.250 dalių reikalavimams;

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.

▼M1

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);

▼M15

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo O-RO.MLR.105 dalies j punktą arba

▼M1

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;

▼M1

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

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:

▼M15

1. barometrinis aukštis;

▼M1

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;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

4. nurodytas oro greitis;

5. vertikalusis greitis;

6. posūkis ir slydimas;

▼M1

7. padėtis erdvėje;

8. stabilizuotas kursas;

9. lauko oro temperatūra ir

10. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;

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:

▼M15

1. barometrinis aukštis;

▼M1

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

▼M15

h) nuo pagrindinės elektros generavimo sistemos nepriklausomas avarinis maitinimas, užtikrinantis galimybę bent 30 minučių naudoti ir apšviesti padėties erdvėje rodymo sistemą. Avarinis maitinimas turi įsijungti automatiškai, kai visiškai sugenda pagrindinė elektros energijos gamybos sistema, o prietaisas turi rodyti arba prietaisų skyde turi būti rodoma, kad aviahorizontas veikia naudodamas avarinį maitinimą.

▼M1

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.

▼M1

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.

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.

▼M8

b) CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

▼M18

1. didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. sausio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 25 valandas, arba

▼M8

2. visais kitais atvejais – pastarąsias 2 valandas.

▼M1

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.

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.

▼M8

f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M1

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.

▼M8

e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M1

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

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.

▼M8

d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M1

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.

▼M1

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.

▼M15

b) Saugos diržas su viršutinės liemens dalies suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą;

2. mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai;

3. skrydžio įgulos narių krėsluose ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo turėti vieną iš šių dalykų:

   i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai;

   ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:

      A) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;

      B) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminių avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2016 m. rugpjūčio 25 d.

▼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.

▼M1

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;

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.

▼M1

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.

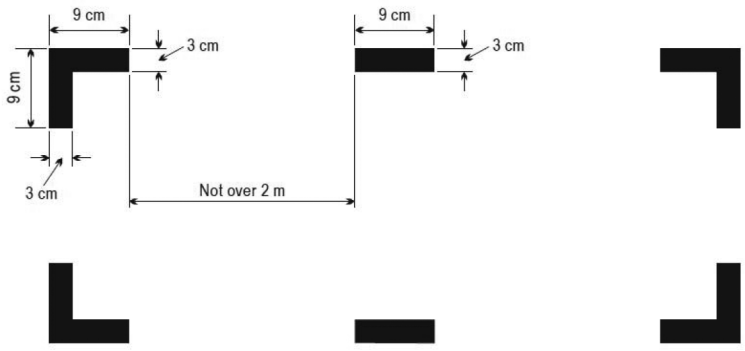
c) Keleivių salone esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

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



▼M1

NCC.IDE.A.215 Avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)

▼M8

a) Lėktuvuose turi būti įrengta:

(1) bet kokio tipo ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;

(2) automatinis ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d.

▼M1

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.

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.

▼M1

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;

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.

▼M1

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.

▼M9

d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼M15

e) Lėktuvuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼M1

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.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.

▼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;

▼M1

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.

▼M15

c) Prietaisai ir įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo NCC.IDE.H.245 ir NCC.IDE.H.250 dalių reikalavimams;

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigtasparnio tinkamumo skraidyti.

▼M1

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);

▼M15

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo O-RO.MLR.105 dalies j punktą arba

▼M1

c) sraigtasparniui taikomas skrydžio leidimas, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

▼M1

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;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

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.

c) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, jame turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

▼M15

1. barometrinis aukštis;

▼M1

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;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

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:

▼M15

1. barometrinis aukštis;

▼M1

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.

▼M1

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.

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.

▼M8

f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼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.

▼M8

e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M1

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

▼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 galėti išsaugoti bent tiek laiko įrašinėtus duomenis, kiek NCC.IDE.H.160 dalyje nustatyta CVR įrenginiams.

▼M8

d) Jei savirašis yra neiškskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M1

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.

▼M1

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).

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.

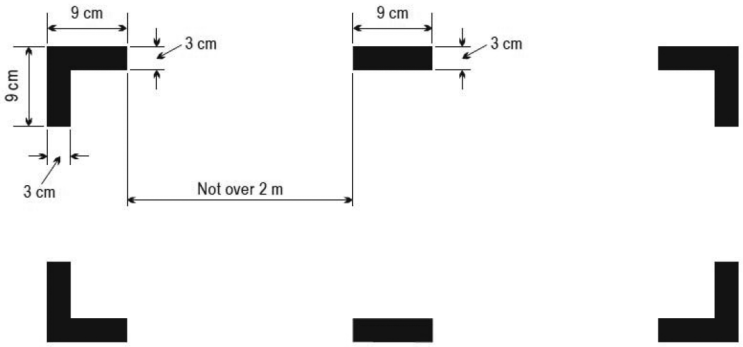
NCC.IDE.H.210 Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklinamos ant sraigtasparnio, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

▼M1

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



NCC.IDE.H.215 Avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)

a) Sraigtasparnyje turi būti bent vienas automatinis ELT.

▼M9

_____

▼M1

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 kėslo 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.

▼M9

NCC.IDE.H.226. Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Kiekvienas įgulos narys turi vilkėti gelbėjimosi kostiumą, kai taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgiama į šias sąlygas:

a) skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir

b) iš orlaivio vado/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.

▼M9

_____

▼M1

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.

▼M15

NCC.IDE.H.235 Visi sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Priverstinis 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 tūpti ant vandens arba sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas, arba juose turi būti įrengta avarinė plūduriavimo įranga.

▼M1

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;

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.

▼M9

d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼M15

e) Sraigtasparniuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼M1

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.

▼M9

NCC.IDE.H.260 Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.

▼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.

▼M15

b) Jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, įsisteigimo arba buvimo vieta, paskirta institucija.

▼M1

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.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Įvadiniai skrydžiai

▼M9

Pagal šio priedo reikalavimus vykdomi šio reglamento 6 straipsnio 4a dalies c punkte nurodyti įvadiniai skrydžiai turi būti:

▼M14

a) pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje;

▼M9

b) vykdomi pagal VFR dieną;

c) prižiūrimi už tų skrydžių saugą atsakingo paskirtojo asmens ir

d) turi atitikti visas kitas kompetentingos institucijos nustatytas sąlygas.

▼M15

NCO.GEN.104 NCO vežėjo AOC išvardytų orlaivių naudojimas

a) NCO vežėjas gali naudoti savo AOC išvardytus orlaivius, kurie nėra sudėtingi varikliu varomi orlaiviai, vykdyti nekomerciniams skrydžiams pagal šį priedą.

b) NCO vežėjas, naudojantis orlaivį pagal a punktą, nustato procedūrą, kurioje:

1. aiškiai apibūdinama, kaip vadovavimą orlaivio skrydžiams AOC turėtojas perduoda NCO vežėjui ir atvirkščiai, kaip nurodyta III priedo O-RO.GEN.310 dalyje;

▼M15

2. apibūdinama perdavimo procedūra, pagal kurią orlaivis grąžinamas AOC turėtojui.

Ta procedūra įtraukiama į AOC turėtojo ir NCO vežėjo sutartį.

NCO vežėjas užtikrina, kad apie procedūrą būtų informuoti atitinkami darbuotojai.

c) Pagal a punktą naudojamo orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014 užtikrina organizacija, atsakinga už į AOC įtraukto orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti.

d) NCO vežėjas, naudojantis orlaivį pagal a punktą, užtikrina:

1. kad kiekvienas skrydis, vykdomas jam vadovaujant, būtų užregistruotas orlaivio techninių įrašų žurnalo sistemoje;

2. kad nebūtų daroma orlaivio sistemų arba konfigūracijos pakeitimų;

3. kad apie kiekvieną trūkumą arba techninį gedimą, įvykusį jam vadovaujant orlaivio skrydžiui, iškart po skrydžio būtų pranešta c punkte nurodytai organizacijai;

4. kad AOC turėtojas gautų kiekvienos įvykio ataskaitos, susijusios su orlaiviu vykdomais skrydžiais ir parengtos pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 ir Reglamentą (ES) 2015/1018, kopiją.

▼M1

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;

▼**M14**

iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCO.IDE.A.105 arba NCO.IDE.H.105 dalyje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama vadovaujantis būtiniausios įrangos sąrašu (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiu dokumentu;

▼**M11**

iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentuose nustatytų ribų;

▼**M1**

v) visa įranga, bagažas ir kroviniai tinkamai pakrauti bei pritvirtinti ir palikta avarinės evakuacijos galimybė; ►**M9** ——————— ◄

vi) vykdant skrydį niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai ►**M9** ir ◄

▼**M9**

vii) PBN būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios;

▼**M1**

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.

▼M1

f) Skrydžio metu įgulos vadas:

▼M11

1. būdamas savo darbo vietoje segi saugos diržą ir

▼M1

2. visą laiką lieka prie orlaivio valdymo prietaisų, nebent valdymą perima kitas pilotas.

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.

▼M11

_____

▼M1

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.

▼M14

NCO.GEN.125. Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Įgulos vadas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais, įskaitant elektroninę laikmeną (EFB), galinčiais daryti neigiamą poveikį orlaivio sistemų ir įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.

▼M1

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).

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, ►M4 teritorijos ◄ 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.

▼M14

_____

▼M1

d) Įgulos vadas kompetentingos institucijos prašymu per atitinkamą laikotarpį jai pateikia dokumentus, kurie turi būti orlaivyje.

▼M1

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

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.

▼M9

f) Laikoma, kad pagal techninių instrukcijų 1 dalies 2.2.1 punkto a papunktį leidžiama vežti gaminių ir medžiagų, kurie kitu atveju būtų priskiriami prie pavojingųjų krovinių, priimtinus kiekius, kad būtų lengviau užtikrinti skrydžio saugą, kai tokius gaminius ar medžiagas patartina vežti orlaiviu siekiant užtikrinti, kad juos būtų galima laiku panaudoti veiklos tikslais. Ši nuostata taikoma neatsižvelgiant į tai, ar tokius gaminius ir medžiagas reikalaujama vežti vykdant konkretų skrydį arba jų numatomas naudojimas yra siejamas su konkrečiu skrydžiu.

Skrydžio įgulos vadas atsakingas už tai, kad minėtų gaminių ir medžiagų pakavimas ir pakrovimas į orlaivį būtų atliktas taip, kad vykdant operacijas orlaiviu rizika įgulos nariams, keleiviams, kroviniui ir orlaiviui būtų kuo labiau sumažinta.

▼M1

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.

▼M1

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.

▼M21

NCO.OP.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) Įgulos vadas prieš kiekvieną išskridimą patikrina, ar aukščiamatis veikia tinkamai.

b) Tinkamus aukščiamačio nuostačius visiems skrydžio etapams įgulos vadas naudoja atsižvelgdamas į visas aerodromo valstybės arba oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.

———————

NCO.OP.110. Aerodromo naudojimo minimumai. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Skrydžių, vykdomų pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), atveju įgulos vadas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Nustatant aerodromo naudojimo minimumus, jei aktualu, atsižvelgiama į šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

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

▼**M21**

5) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

6) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP), jei jis nustatytas;

7) kliūtis pradinio kilimo zonose ir skiriamuosius atstumus;

8) įgulos vado kompetenciją ir atitinkamą praktinę patirtį;

9) IAP, jei ji nustatyta;

10) aerodromo charakteristikas ir teikiamų oro navigacijos paslaugų (ANS) tipą, jei žinomi;

11) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

12) visų specialiųjų patvirtinimų sąlygas dėl skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis.;

NCO.OP.111. Aerodromo naudojimo minimumai. 2D ir 3D artėjimo tūpti operacijos

a) 3D artėjimo tūpti operacijai arba 2D artėjimo tūpti operacijai, kai skrendama taikant nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti (CDFA) metodiką, taikomas apsisprendimo aukštis (DH) turi būti ne mažesnis už didžiausią iš šių dydžių:

1) orlaivio kategorijos kliūčių perskridimo aukštį (OCH);

2) paskelbtą artėjimo tūpti procedūros DH arba mažiausią žemėjimo aukštį (MDH), kai taikoma;

3) 1 lentelėje nurodytą sistemos mažiausiąją vertę;

4) jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove arba lygiaverčiame dokumente nurodytą mažiausiąjį DH.

b) 2D artėjimo tūpti operacijos MDH, kai skrendama netaikant CDFA metodikos, turi būti ne mažesnis už didžiausią iš šių dydžių:

1) orlaivio kategorijos OCH;

2) kai taikoma, paskelbtą artėjimo tūpti MDH;

3) 1 lentelėje nurodytą sistemos mažiausiąją vertę arba,

4) jei nustatytas, AFM nurodytą mažiausiąjį MDH.

▼**M21**

1 lentelė

Sistemos minimumai

Infrastruktūra	Mažiausiasis DH/MDH (pėdos)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Tiksliojo tūpimo radaras (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Sraigtasparnio artėjimas tūpti naudojant tašką erdvėje	250
LOC su DME arba be jos	250
SRA (baigiamas ties ½ NM)	250
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112. Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Artėjant tūpti ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis už didžiausiąjį iš šių dydžių:

1) paskelbtą lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;

2) 1 lentelėje nurodytą mažiausiąjį skrydžio ratu aukštį arba

3) ankstesnio IAP DH/MDH.

▼M21

b) Mažiausiasis matomumas artėjant tūpti ratu lėktuvais yra didžiausiasis iš šių dydžių:

1) skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas; arba

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis matomumas.

1 lentelė

MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Minimalus VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai sausumoje 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.

▼M9

NCO.OP.116 Nustatytų charakteristikų navigacija. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdant numatomą procedūrą reikalaujama naudoti PBN, įgulos vadas užtikrina, kad:

a) atitinkama PBN navigacijos specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir

b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.

▼M14

NCO.OP.120. Triukšmo mažinimo procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai

▼M1

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.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125. Aprūpinimas degalais ir (arba) energija ir tepalais. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Įgulos vadas užtikrina, kad orlaivyje turimų degalų ir (arba) energijos ir tepalų kiekis būtų pakankamas, atsižvelgiant į meteorologines sąlygas, visus orlaivio veikimui įtakos turinčius elementus, numatomus skrydžio vėlavimus ir visus nenumatytus atvejus, kurie, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali turėti įtakos skrydžiui.

b) Įgulos vadas suplanuoja degalų ir (arba) energijos kiekį, kuris turi būti saugomas kaip galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga, kad būtų užtikrintas saugus tūpimas. Įgulos vadas, nustatydamas galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, atsižvelgia į visus šiuos dalykus ir tokia pirmumo tvarka:

1) pavojaus žmonėms ar turtui, kurį gali sukelti avarinis tūpimas pritrūkus degalų ir (arba) energijos, sunkumą ir

2) nenumatytų aplinkybių, dėl kurių galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga gali būti nebeapsaugota, tikimybę.

c) Įgulos vadas pradeda skrydį tik tuo atveju, jei orlaivyje turima degalų ir (arba) energijos ir tepalų, kurių pakanka:

1) kai atsarginio paskirties aerodromo nereikalaujama – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių aikštelės nepanaudojant galutinės degalų ir (arba) energijos atsargos arba

2) kai reikalaujama atsarginio paskirties aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių aikštelės ir po to iki atsarginio aerodromo nepanaudojant galutinės degalų ir (arba) energijos atsargos.

_____

▼M11

_____

▼M1

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

▼M9

a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis galimomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti būtina kosminė, antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.

▼M21

b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išskridimo 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.

NCO.OP.140. Atsarginiai paskirties aerodromai. Lėktuvai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, išskyrus atvejį, kai turima naujausia paskirties vietos meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 1 000 pėdų virš DH ar MDH, taikomo artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai (IAP), o matomumas – ne mažiau kaip 5 000 m.

NCO.OP.141. Atsarginiai paskirties aerodromai. Sraigtasparniai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, išskyrus atvejį, kai turima naujausia paskirties vietos meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 1 000 pėdų virš DH ar MDH, taikomo IAP, o matomumas – ne mažiau kaip 3 000 m.

NCO.OP.142. Atsarginiai paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Įgulos vadas pasirenka aerodromą atsarginiu paskirties aerodromu tik jei arba:

a) paskirties aerodrome arba atsarginiame paskirties aerodrome taikoma IAP, kuriai nereikia naudotis GNSS, arba

b) laikomasi visų šių sąlygų:

1) orlaivyje esanti GNSS įranga leidžia naudoti SBAS;

2) paskirties aerodromas, bet koks atsarginis paskirties aerodromas ir maršrutas tarp jų yra SBAS aprėpties zonoje;

3) numatoma, kad netikėtai nutrūkus ryšiui su SBAS bus galima naudotis ABAS;

4) pasirenkama IAP (paskirties arba atsarginiame paskirties aerodrome), kuri nepriklauso nuo to, ar galima naudotis SBAS;

5) tinkamas nenumatytiems atvejams skirtas veiksmas leidžia saugiai užbaigti skrydį, jei GNSS tampa nepasiekiama.

NCO.OP.143. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Lėktuvai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas, išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų,

▼M21

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš apsisprendimo aukščio (DH) ar mažiausio žemėjimo aukščio (MDH), susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 1 500 m, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija vykdoma, kai DH arba MDH yra ne mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 400 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 3 000 m, arba

c) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 5 000 m.

NCO.OP.144. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Sraigtasparniai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne mažiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su IAP, ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį; arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį.

▼M1

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.

▼M20

b) Visų kitų rūšių degalai ir (arba) energija į orlaivį nepildomi, kai keleiviai lipa į orlaivį, yra orlaivyje ar iš jo išlipa, nebent tokį pildymą prižiūri įgulos vadas arba kiti kvalifikuoti darbuotojai, pasirengę pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis turimomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

NCO.OP.147. Degalų papildymas veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams. Sraigtasparniai

Degalų pildymas veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams atliekamas tik jei kartu laikomasi visų šių sąlygų:

a) išjungti arba iš naujo paleisti variklį yra nepraktiška;

b) laikomasi orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytų konkrečių procedūrų ir apribojimų;

▼M20

c) pilami JET A arba JET A-1 rūšių degalai;

d) orlaivyje nėra keleivių ar užduočių specialistų, jie neįlaipinami ir neišlaipinami;

e) aerodromo arba skrydžių aikštelės naudotojas leidžia vykdyti tokias operacijas;

f) turimos tinkamos gelbėjimo ir gaisro gesinimo (RFF) priemonės ar įranga ir

g) vykdoma pagal kontrolinį sąrašą, į kurį įtraukta:

1) įprastos ir avarinės procedūros;

2) būtina įranga;

3) visi apribojimai ir

4) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė.

▼M11

NCO.OP.150 Keleivių vežimas

Įgulos vadas, prieš pradedant riedėti ir riedant, kylant ir tupiant, 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.

▼M1

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.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Meteorologinės sąlygos

▼M21

a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos per visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks arba viršys taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad apskaičiuotuoju atskridimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename atsarginiame paskirties aerodrome atitiks taikomus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.

▼M1

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.

▼M1

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.

▼M21

NCO.OP.175. Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

▼M11

_____

▼M1

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).

▼M14

b) nepaisant a punkto, kai mokomuosius skrydžius vykdo Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.

▼M20

NCO.OP.185. Degalų ir (arba) energijos apskaita skrydžio metu

a) Įgulos vadas stebi orlaivyje liekantį naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekį, siekdamas užtikrinti, kad jis būtų apsaugotas ir ne mažesnis kaip kiekis, būtinas norint pasiekti aerodromą ar skrydžių aikštelę, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti,

▼M20

b) Valdomojo skrydžio įgulos vadas praneša skrydžių valdymo tarnybai (ATC) apie minimalią degalų ir (arba) energijos būseną, deklaruodamas „MINIMUM FUEL“, kai jis:

1) yra įsipareigojęs tūpti konkrečiame aerodrome ar skrydžių aikštelėje ir

2) yra apskaičiavęs, kad bet koks esamo leidimo tūpti tame aerodrome ar skrydžių aikštelėje pakeitimas gali lemti tūpimą su mažesniu degalų ir (arba) energijos kiekiu nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

c) Valdomojo skrydžio įgulos vadas paskelbia avarinę padėtį, susijusią su degalais ir (arba) energija, transliuodamas „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kai apskaičiuotas tupiant artimiausiame aerodrome ar skrydžių aikštelėje, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti, turimas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis yra mažesnis nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

▼M9

NCO.OP.190 Papildomo deguonies naudojimas

a) Įgulos vadas užtikrina, kad visi skrydžio įgulos nariai, vykdantys užduotis, būtinas orlaivio saugiam naudojimui skrydžio metu užtikrinti, nuolat naudotų papildomą deguonį, kai jis nustato, jog numatomo skrydžio aukštyje dėl deguonies trūkumo įgulos narių gebėjimai gali pablogėti, ir užtikrina, kad papildomas deguonis būtų tiekiamas keleiviams, kai deguonies trūkumas gali jiems daryti žalingą poveikį.

b) Bet kuriuo kitu atveju, kai įgulos vadas negali nustatyti, kaip deguonies trūkumas gali paveikti visus orlaivyje esančius asmenis, jis užtikrina, kad:

1. visi įgulos nariai, vykdantys orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti svarbias užduotis skrydžio metu naudotų papildomą deguonį bet kuriuo 30 minučių viršijančiu laikotarpiu, kai barometrinis aukštis keleivių salone yra 10 000–13 000 pėdų, ir

2. visi orlaivyje esantys asmenys naudotų papildomą deguonį bet kuriuo laikotarpiu, kuriuo barometrinis aukštis keleivių salone viršija 13 000 pėdų.

▼M1

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.

▼M21

NCO.OP.205. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai

Prieš pradėdamas tūpti, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių ir

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

NCO.OP.206. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai

Prieš pradėdamas tūpti, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

NCO.OP.210. Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Jei tūpimui naudotino kilimo ir tūpimo tako kontrolinis RVR yra mažesnis nei 550 m (arba bet kuri mažesnė vertė, nustatyta pagal patvirtinimą pagal SPA.LVO), artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija nebetęsiama:

1) už taško, kuriame orlaivis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio; arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę, jei DH ar MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

c) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS II)

Kai naudojama sistema ACAS II, įgulos vadas turi taikyti atitinkamas veiklos procedūras ir būti tinkamai išmokytas.

▼M1

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI

NCO.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai

▼M11

a) Bet kurioje skrydžio fazėje orlaivio krova, masė ir svorio centro (CG) padėtis turi atitikti visus apribojimus, nurodytus AFM arba lygiaverčiame dokumente.

▼M1

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.

▼M11

NCO.POL.105 Svėrimas

a) Vežėjas užtikrina, kad orlaivio masė ir CG prieš pirmą kartą pradedant orlaivį naudoti būtų nustatyti faktiškai jį pasveriant. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remonto kauptinį poveikį masei bei centruotei ir jis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Tokia informacija pateikiama įgulos vadui. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.

▼M14

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;

▼M1

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.

▼M15

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 vaistinėlei;

5. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;

6. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;

7. vaiko saugos priemonei;

8. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.

c) Prietaisai ir įranga, kurių nereikalaujama pagal VII priedą (NCO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų ar įrangos teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio reglamento VII priedo NCO.IDE.A.190 ir NCO.IDE.A.195 dalių reikalavimams;

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.

▼M1

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.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:

▼M1

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;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

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

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.

▼M1

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;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

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;

▼M15

2. saugos diržas kiekviename krėsle ir kiekvienos miegamosios vietos sulaikomieji diržai;

▼M1

3. vaikų saugos priemonės (CRD) visiems lėktuve esantiems jaunesniems kaip 24 mėnesių amžiaus asmenims ir

▼M9

4. lėktuvuose, kurių pirmas CofA išduotas 2016 m. rugpjūčio 25 d. arba vėliau – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema ir vienu atsegimo įtaisu kiekviename skrydžio įgulos nario krėsle.

▼M1

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.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos pagal NCO.OP.190 dalį reikalaujama tiekti papildomą deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Rankiniai gesintuvai

▼M14

a) Lėktuvuose, išskyrus ELA1 lėktuvus, 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.

▼M1

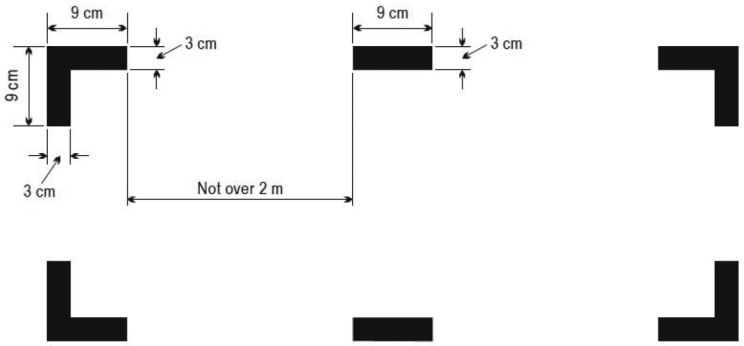
b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams, o gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų susitelkimo žmonėms skirtose patalpose pavojų.

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.

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:

▼M1

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.

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:

▼M1

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.

▼M9

d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼M15

e) Lėktuvuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Įgulos vadas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, įgulos vadas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais įgulos vadas tokiais duomenimis nesinaudoja.

▼M1

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.

▼M15

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;

2. tikslaus laiko prietaisui;

3. pirmosios pagalbos vaistinėlei;

4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;

5. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;

6. vaiko saugos priemonei;

7. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.

c) Prietaisai ir įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal VII priedą (NCO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. tų prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio reglamento VII priedo NCO.IDE.H.190 ir NCO.IDE.H.195 dalių reikalavimams;

2. prietaisai ir įranga ar reikmenys, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigtasparnio tinkamumo skraidyti.

▼M1

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

▼M1

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;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

4. oro greitis ir

5. slydimas.

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;

▼M15

3. barometrinis aukštis;

▼M1

4. oro greitis;

5. vertikalusis greitis;

6. slydimas;

7. padėtis erdvėje;

8. stabilizuotas kursas ir

9. išorės oro temperatūra;

▼M1

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.

NCO.IDE.H.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Sraigtasparniuose įrengiama:

▼M15

1. krėslas arba miegamoji vieta kiekvienam orlaivyje esančiam ne jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus žmogui arba darbo vieta kiekvienam orlaivio įgulos nariui arba užduoties specialistui;

2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir sulaikomieji diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje, taip pat kiekvienos darbo vietos apsaugos įtaisas;

▼M1

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.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos pagal NCO.OP.190 dalį reikalaujama tiekti papildomą deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

▼M1

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.

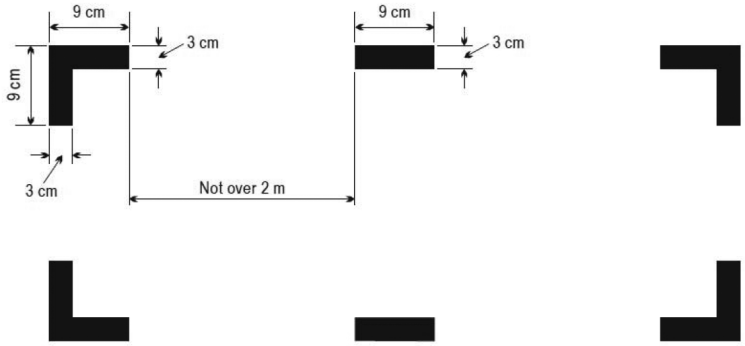
b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams, o gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų susitelkimo žmonėms skirtose patalpose pavojų.

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.

▼M27

b) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija neviršija šešių vietų, turi būti įgulos nario arba keleivio nešiojamas ELT(S) ar asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB) arba automatinis ELT.

▼M1

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:

▼M1

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.

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.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Visi sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Priverstinis tūpimas ant vandens

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens nepalankioje aplinkoje didesniu nei 50 jūrmylių atstumu nuo kranto, turi būti:

a) suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas arba

b) sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas, arba

c) turėti avarinę plūduriavimo įrangą.

▼M1

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.

▼M1

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.

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.

▼M9

d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼M15

e) Sraigtasparniuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

▼M9

NCO.IDE.H.205 Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais įgulos vadas tokiais duomenimis nesinaudoja.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

E SKYRIUS

SPECIALIEJI REIKALAVIMAI

1 SKIRSNIS

Bendrosios nuostatos

▼M5

NCO.SPEC.100 Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatomi specialieji reikalavimai, kurių turi laikytis nekomercinius specialiuosius skrydžius kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais vykdantis įgulos vadas.

▼M4

NCO.SPEC.105 Kontrolinis sąrašas

a) Prieš vykdydamas specialųjį skrydį įgulos vadas atlieka rizikos vertinimą, kuriuo įvertinamas veiklos sudėtingumas, siekdamas nustatyti pavojus ir susijusią skrydžiui būdingą riziką, ir nustato rizikos mažinimo priemones.

b) Specialieji skrydžiai vykdomi pagal kontrolinį sąrašą. Remdamasis rizikos vertinimu, įgulos vadas sudaro tokį su specialia veikla ir naudojamu orlaiviu susijusį kontrolinį sąrašą, atsižvelgdamas į bet kurį šio skyriaus skirsnį.

c) Įgulos vadui, įgulos nariams ir užduočių specialistams reikalingas kontrolinis sąrašas turi būti lengvai prieinamas per kiekvieną skrydį.

d) Prireikus sąrašas reguliariai peržiūrimas ir atnaujinamas.

NCO.SPEC.110 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

Kai skrydyje dalyvauja įgulos nariai arba užduočių specialistai, įgulos vadas užtikrina, kad:

a) įgulos nariai ir užduočių specialistai laikytųsi NCO.SPEC.115 ir NCO.SPEC.120 dalių reikalavimų;

b) skrydis nebūtų pradėtas, jei kuris nors įgulos narys ar užduočių specialistas dėl kokių nors priežasčių, pvz., susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;

c) 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;

d) įgulos nariai ir užduočių specialistai laikytųsi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų;

e) visi keleivių salono įgulos nariai ir užduočių specialistai galėtų tarpusavyje bendrauti bendra kalba; ir

▼M9

f) užduočių specialistai ir įgulos nariai naudotų papildomą deguonį, kai jis nustato, kad numatomo skrydžio aukštyje dėl deguonies trūkumo gali pablogėti įgulos narių gebėjimai arba gali būti žalingai paveikti užduočių specialistai. Jei įgulos vadas negali nustatyti, kaip deguonies trūkumas paveiks orlaivyje esančius asmenis, jis užtikrina, kad užduočių specialistai ir įgulos nariai nuolat naudotų papildomą deguonį kas kartą, kai keleivių salono absoliutusis aukštis viršija 10 000 pėdų ilgiau kaip 30 minučių, ir kas kartą, kai keleivių salono absoliutusis aukštis viršija 13 000 pėdų.

▼M4

NCO.SPEC.115 Įgulos pareigos

a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Įgulos narių pareigos nurodomos kontroliniame sąraše.

▼M11

b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo būtina saugos sumetimais, įgulos narys turi būti jam nustatytoje darbo vietoje užsisegęs saugos diržus, nebent standartinių veiklos procedūrų kontroliniame sąraše nurodyta kitaip.

▼M4

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 vykdyti savo pareigų; arba

▼M12

2. jei yra apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų arba dėl kitų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte nurodytų priežasčių.

▼M4

f) Daugiau nei vienam vežėjui dirbantis įgulos narys:

1. saugo asmeninius įrašus apie skrydžio, tarnybos ir poilsio laiką, kaip nurodyta, jei taikoma, 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 neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir

2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžių saugai.

▼M4

NCO.SPEC.120 Užduočių specialistų pareigos

a) Užduočių specialistas yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Užduočių specialistų pareigos nurodomos kontroliniame sąraše.

▼M11

b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo būtina saugos sumetimais, užduočių specialistas turi būti jam nustatytoje darbo vietoje užsisegęs saugos diržus, nebent kontroliniame sąraše nurodyta kitaip.

▼M4

c) Užduočių specialistas užtikrina, kad jis būtų suvaržytas tuo atveju, kai atlieka specialiąsias užduotis, o išorės durys yra atidarytos arba išimtos.

d) Užduočių specialistas praneša įgulos vadui apie:

1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir

2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

NCO.SPEC.125 Saugos instruktažas

a) Prieš pakildamas įgulos vadas instruktuoja užduočių specialistus apie:

1. avarinę įrangą ir procedūras;

2. su specialiąja užduotimi susijusias veiklos procedūras prieš kiekvieną skrydį arba skrydžių seką.

b) a punkto 2 papunktyje nurodyto instruktažo atlikti nereikalaujama, jei užduočių specialistai prieš prasidedant tų kalendorinių metų skraidymo sezonui buvo instruktuoti apie veiklos procedūras.

NCO.SPEC.130 Mažiausia kliūčių perskridimo altitudė. IFR skrydžiai

Įgulos vadas nustato mažiausią kiekvieno skrydžio altitudę, kad būtų galima nustatyti reikalaujamą visų skrydžio pagal IFR maršruto segmentų vietovės perskridimo aukštį. Mažiausiasis absoliutusis skrydžio aukštis negali būti mažesnis už paskelbtąjį valstybės, per kurią skrendama.

▼M20

_____

▼M4

NCC.OP.145 Situacijų imitavimas skrydžio metu

Išskyrus atvejus, kai užduočių specialistas orlaivyje yra mokymosi tikslais, įgulos vadas, veždamas užduočių specialistus, neimituoja:

▼M4

a) situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras; arba

b) skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

NCO.SPEC.150 Žemės artumo nustatymas

Žemės artumo įspėjimo sistemą galima išjungti atliekant specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaivis turi skristi taip arti žemės, kad sistema įsijungtų.

NCO.SPEC.155 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS II)

Nepaisant NCO.OP.200 dalies, ACAS II galima išjungti atliekant tokias specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaiviai turi skristi taip arti vienas kito, kad sistema įsijungtų.

NCO.SPEC.160 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Įgulos vadas pavojingųjų krovinių negali išleisti skrisdamas orlaiviu virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių asmenų.

NCO.SPEC.165 Ginklų vežimas ir naudojimas

a) Įgulos vadas užtikrina, kad vykdant skrydį specialiosios užduoties tikslais vežami nenaudojami ginklai būtų apsaugoti.

b) Ginklą naudojantis užduočių specialistas imasi visų reikiamų priemonių, kad išvengtų pavojaus orlaiviui ir jame arba ant žemės esantiems asmenims.

NCO.SPEC.170 Naudojimo galimybių ir skrydžių vykdymo kriterijai. Lėktuvai

Prieš vykdydamas skrydį lėktuvu, kuris kritinio variklio gedimo atveju negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, mažesniame nei 150 m (500 pėdų) aukštyje virš netankiai apgyvendinto rajono, įgulos vadas:

a) nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras; ir

b) visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams surengia instruktažą apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.

NCO.SPEC.175 Naudojimo galimybių ir skrydžių vykdymo kriterijai. Sraigtasparniai

a) Įgulos vadas gali skristi virš tankiai apgyvendintų rajonų, jei:

1. sraigtasparnis priskiriamas A arba B kategorijai; ir

2. nustatytos apsaugos nuo neleistino pavojaus ant žemės esantiems asmenims arba turtui priemonės.

▼M4

b) Įgulos vadas:

1. nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras; ir

2. visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams surengia instruktažą apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.

c) Įgulos vadas užtikrina, kad masė kylant, tupiant arba kybant neviršytų didžiausiosios masės, nustatytos:

1. kybojimui nesant žemės poveikio (HOGE), kai visi varikliai veikia atitinkama galia; arba

2. jei sąlygos tokios, kad HOGE mažai tikėtinas, sraigtasparnio masė neturi viršyti didžiausiosios masės, nurodytos kybojimui esant žemės poveikiui (HIGE), kai visi varikliai veikia atitinkama galia, jei susidariusiomis sąlygomis galimas kybojimas esant žemės poveikiui ir didžiausiajai nustatytai masei.

2 SKIRSNIS

Sraigtasparnių išorinių krovų skrydžiai (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolinis sąrašas

HESLO kontrolinis sąrašas apima:

a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;

b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;

c) reikiamą įrangą;

d) visus apribojimus; ir

e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.HESLO.105 Specialioji HESLO įranga

Sraigtasparnyje turi būti bent:

a) vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį (-ius) ir (arba) krovinį; ir

b) vienos krovininės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitu metodu.

NCO.SPEC.HESLO.110 Pavojingųjų krovinių vežimas

Pavojinguosius krovinius į negyvenamas arba atokias vietoves arba iš jų vežantis vežėjas pateikia kompetentingai institucijai prašymą leisti nesilaikyti techninių instrukcijų nuostatų, jei ketina nesilaikyti kitų šių instrukcijų nuostatų.

3 SKIRSNIS

Žmogaus išorėje skrydžiai (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolinis sąrašas

HEC kontrolinis sąrašas apima:

a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;

▼M4

b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;

c) reikiamą įrangą;

d) visus apribojimus; ir

e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.HEC.105 Specialioji HEC įranga

a) Sraigtasparnyje turi būti:

1. keliamųjų skrydžių įranga arba krovininis kablys;

2. vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį; ir

3. vienos krovininės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitu metodu.

▼M15

b) Visai sraigtasparnio keliamajai ir krovininių kablių įrangai, kuri nėra paprasta PCDS, taip pat bet kokioms paskesnėms modifikacijoms reikia gauti numatytą funkciją atitinkantį tinkamumo skraidyti patvirtinimą.

▼M4

4 SKIRSNIS

Parašiutų skrydžiai (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolinis sąrašas

PAR kontrolinis sąrašas apima:

a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;

b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;

c) reikiamą įrangą;

d) visus apribojimus; ir

e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.PAR.105 Įgulos narių ir užduočių specialistų vežimas

NCO.SPEC.120 dalies c punkte nustatytas reikalavimas netaikomas šuolius parašiutu atliekantiems užduočių specialistams.

NCO.SPEC.PAR.110 Krėslai

Nepaisant NCO.IDE.A.140 dalies a punkto 1 papunkčio ir NCO.IDE.H.140 dalies a punkto 1 papunkčio, užduočių specialistas gali sėdėti ant grindų, jei jis turi, kur laikytis arba kuo prisirišti.

NCO.SPEC.PAR.115 Papildomas deguonis

Nepaisant NCO.SPEC.110 dalies f punkto, reikalavimas naudoti papildomą deguonį netaikomas įgulos nariams, išskyrus įgulos vadą,vykdantiems specialiąjai užduočiai vykdyti būtinas pareigas, kai salono aukštis:

a) viršija 13 000 pėdų ne ilgiau nei 6 minutes; arba

b) viršija 15 000 pėdų ne ilgiau nei 3 minutes.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Pavojingųjų krovinių vežimas ir išleidimas

Nepaisant NCO.SPEC.160 dalies, vykdant parodomuosius parašiutų skrydžius virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių, parašiutininkai gali vežtis dūmų uodegos prietaisus, jei tie prietaisai pagaminti tuo tikslu.

▼M4

5 SKIRSNIS

Akrobatiniai skrydžiai (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolinis sąrašas

ABF kontrolinis sąrašas apima:

a) įprastas, neįprastas ir avarines procedūras;

b) atitinkamus naudojimo galimybių duomenis;

c) reikiamą įrangą;

d) visus apribojimus; ir

e) įgulos vado ir, jei taikoma, įgulos narių ir užduočių specialistų pareigas ir atsakomybę.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumentai ir informacija

Vykdant akrobatinius skrydžius nebūtina turėti šių NCO.GEN.135 dalies a punkte nurodytų dokumentų ir informacijos:

a) išsamios informacijos apie sudarytą ATS skrydžio planą, jei taikoma;

b) siūlomo skrydžio maršruto arba zonos ir visų maršrutų, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis, naujausių ir tinkamų oro navigacijos žemėlapių; ir

c) perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją.

NCO.SPEC.ABF.110 Įranga

Neprivaloma reikalauti, kad per akrobatinius skrydžius orlaivyje būtų ši įranga:

a) pirmosios pagalbos vaistinėlė, kaip nustatyta NCO.IDE.A.145 ir NCO.IDE.H.145 dalyse;

b) rankiniai gesintuvai, kaip nustatyta NCO.IDE.A.160 ir NCO.IDE.H.180 dalyse; ir

c) avariniai kreipiamieji siųstuvai arba asmeniniai radiolokaciniai švyturiai, kaip nustatyta NCO.IDE.A.170 ir NCO.IDE.H.170 dalyse.

▼M15

6 SKIRSNIS

Su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių lygiai

Prieš atlikdamas su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį, vežėjas nustato taikomą su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį:

a) su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra A lygio, kai per jį numatoma taikyti orlaivio naudojimo vadove nustatytas neįprastas arba avarines procedūras arba kai skrydis būtinas atsarginės sistemos ar kitų saugos įtaisų veikimui išbandyti;

▼M15

b) bet kuris ne A lygio su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra B lygio.

NCO.SPEC.MCF.105 Eksploataciniai apribojimai

a) Nukrypstant nuo šio priedo NCO.GEN.105 dalies a punkto 4 papunkčio, su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis gali būti atliekamas orlaiviu, kuris pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo M.A.801 dalies g punktą arba 145.A.50 dalies e punktą buvo išleistas eksploatuoti atlikus ne visus užsakytus techninės priežiūros darbus.

▼M16

b) Nukrypstant nuo šio priedo NCO.GEN.105 dalies a punkto 4 papunkčio, su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį galima atlikti orlaiviu, kuris pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) M.A.801 dalies f punktą, II priedo (145 dalies) 145.A.50 dalies e punktą arba Vb priedo (ML dalies) ML.A.801 dalies f punktą buvo išleistas eksploatuoti atlikus ne visus užsakytus techninės priežiūros darbus.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolinis sąrašas ir saugos instruktažas

a) NCO.SPEC.105 dalyje nurodytas kontrolinis sąrašas prireikus atnaujinamas prieš kiekvieną su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį ir jame atsižvelgiama į procedūras, kurių numatyta laikytis per konkretų su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį.

b) Nepaisant NCO.SPEC.125 dalies b punkto, užduoties specialisto instruktažą būtina atlikti prieš kiekvieną su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį.

NCO.SPEC.MCF.120 Skrydžio įgulos reikalavimai

Parinkdamas skrydžio įgulos narį su technine priežiūra susijusiam bandomajam skrydžiui, vežėjas atsižvelgia į orlaivio sudėtingumą ir NCO.SPEC.MCF.100 dalyje apibrėžtą su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį.

NCO.SPEC.MCF.125 Įgulos sudėtis ir asmenys orlaivyje

a) Prieš kiekvieną numatomą su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį įgulos vadas, atsižvelgdamas į numatomą įgulos narių arba užduočių specialistų darbo krūvį ir rizikos vertinimą, nustato, ar reikia papildomų įgulos narių ir (arba) užduočių specialistų.

b) Įgulos vadas užtikrina, kad A lygio su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio metu orlaivyje nebūtų kitų, nei reikalaujama pagal a punktą, asmenų.

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Skrydžio metu imituojamos neįprastos arba avarinės procedūros

Nukrypstant nuo NCO.SPEC.145 dalies, įgulos vadas gali imituoti situacijas, kuriose reikia taikyti neįprastas arba avarines procedūras su orlaivyje esančiu užduočių specialistu, jei imituoti reikia siekiant numatyto skrydžio tikslo ir jei toks poreikis buvo nustatytas NCO.SPEC.MCF.110 dalyje nurodytame kontroliniame sąraše arba veiklos procedūrose.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemos ir įranga

Kai su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį numatoma vykdyti tinkamam sistemos ar įrangos veikimui patikrinti, ta sistema ar įranga identifikuojama kaip galinti būti nepatikima, ir prieš skrydį susitariama dėl tinkamų poveikio mažinimo priemonių, kad būtų kuo labiau sumažinta rizika skrydžio saugai.

▼M4

VIII PRIEDAS

SPECIALIEJI SKRYDŽIAI

[SPO DALIS]

SPO.GEN.005 Taikymo sritis

▼M15

a) Šis priedas taikomas specialiesiems skrydžiams, per kuriuos orlaivis naudojamas vykdyti specialiai veiklai, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore veiklai arba su technine priežiūra susijusiems bandomiesiems skrydžiams.

▼M5

b) Nepaisant a punkto, nekomerciniai specialieji skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais turi atitikti VII priedo (NCO dalies) reikalavimus.

▼M4

c) Nepaisant a punkto, laikantis VII priedo (NCO dalies) reikalavimų gali būti vykdomi šie skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais:

1. konkursiniai skrydžiai arba parodomieji skrydžiai, su sąlyga, kad užmokestis arba kitoks vertingas atlygis už šiuos skrydžius yra ne didesnis nei būtina tiesioginėms išlaidoms padengti ir yra proporcingas metinėms išlaidoms, taip pat prizams, kurių vertė ne didesnė nei nurodo kompetentinga institucija;

▼M14

2. parašiutininkų išmetimas, sklandytuvų vilkimas lėktuvu arba akrobatiniai skrydžiai, kuriuos vykdo Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje, arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, jei organizacija orlaivį skrydžiams naudoja nuosavybės teise arba pagal nuomos be įgulos sutartį, iš skrydžio negaunama pelno, kuris būtų paskirstomas organizacijai nepriklausantiems asmenims, ir jei tuo atveju, kai vykdant skrydį dalyvauja organizacijai nepriklausantys asmenys, tokie skrydžiai sudaro tik nedidelę organizacijos veiklos dalį.

▼M4

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

▼M15

SPO.GEN.100 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, jo įsisteigimo arba buvimo vieta, paskirta institucija.

▼M4

SPO.GEN.101 Atitikties užtikrinimo priemonės

Siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms vežėjas gali naudoti agentūros priimtoms priemonėms alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones.

▼M14

———————

▼M4

SPO.GEN.105 Įgulos pareigos

a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Įgulos narių pareigos nurodomos standartinėse veiklos procedūrose (SOP) ir, jei taikoma, skrydžių vykdymo vadove.

▼M11

b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo būtina saugos sumetimais, įgulos narys turi būti jam nustatytoje darbo vietoje užsisegęs saugos diržus, nebent standartinėse veiklos procedūrose (SOP) nurodyta kitaip.

▼M4

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 vykdyti savo pareigų; arba

▼M12

2. jei yra apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų arba dėl kitų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte nurodytų priežasčių.

▼M4

f) Daugiau nei vienam vežėjui dirbantis įgulos narys:

1. saugo asmeninius įrašus apie skrydžio, tarnybos ir poilsio laiką, kaip nurodyta, jei taikoma, 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 neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir

2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

SPO.GEN.106 Užduočių specialistų atsakomybė

a) Užduočių specialistas yra atsakingas už tinkamą savo pareigų vykdymą. Užduočių specialistų pareigos nurodomos SOP.

▼M11

b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai įgulos vadui atrodo būtina saugos sumetimais, užduočių specialistas turi būti jam nustatytoje darbo vietoje užsisegęs saugos diržus, nebent standartinėse veiklos procedūrose (SOP) nurodyta kitaip.

▼M4

c) Užduočių specialistas užtikrina, kad jis būtų suvaržytas tuo atveju, kai atlieka specialiąsias užduotis, o išorės durys yra atidarytos arba išimtos.

d) Užduočių specialistas praneša įgulos vadui apie:

1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti neigiamos įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas; ir

2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

SPO.GEN.107 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

a) Įgulos vadas atsako už:

1. orlaivio ir visų įgulos narių, užduočių specialistų ir vežamų krovinių saugos užtikrinimą naudojant orlaivį skrydžiams;

2. skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;

3. užtikrinimą, kad visų veiklos procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi taip, kaip nustatyta atitinkamame vadove;

4. skrydžio pradėjimą tik jam 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 įregistruotas;

▼M14

iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama SPO.IDE.A.105 arba SPO.IDE.H.105 dalyje, yra įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama vadovaujantis minimalios įrangos sąrašu (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiu dokumentu;

▼M11

iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentuose nustatytų ribų;

▼M4

v) visa įranga ir bagažas yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti; ►M9 ——————— ◄

vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai; ►M9 ir ◄

▼M9

vii) PBN būtinos navigacijos duomenų bazės yra tinkamos ir naujausios;

▼M4

5. skrydžio nepradėjimą, jei jis arba kuris nors kitas įgulos narys arba užduočių specialistas 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, kurio nors kito įgulos nario arba užduočių specialisto gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;

7. apsisprendimą priimti orlaivį su trūkumais pagal nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba MEL, jei taikytina;

8. naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techninės būklės žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai; ir

▼M8

9. užtikrinimą, kad:

i) skrydžio metu nebūtų sustabdytas skrydžio duomenų savirašių veikimas ir jie nebūtų išjungti;

ii) įvykus įvykiui (išskyrus avariją ar pavojingą incidentą), apie kurį turi būti pranešama pagal ORO.GEN.160 dalies a punktą, skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami ir

iii) įvykus avarijai ar pavojingam incidentui arba jeigu išsaugoti skrydžio duomenų savirašių įrašus nurodo tyrimą atliekanti institucija:

A) skrydžio duomenų savirašių įrašai nebūtų specialiai ištrinami;

B) pasibaigus skrydžiui skrydžio duomenų savirašių veikimas būtų iškart sustabdomas ir

C) prieš paliekant pilotų kabiną būtų imtasi atsargumo priemonių skrydžio duomenų savirašių įrašams išsaugoti.

▼M4

b) Įgulos vadas yra įgaliotas išlaipinti asmenį arba iškrauti krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai, arba atsisakyti juos vežti.

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) Vykdydamas 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.

▼M4

f) Įgulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir apie tai 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 arba padaryta didelė žala orlaiviui ar turtui.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

Įgulos vadas, įgulos nariai ir užduočių specialistai laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.

SPO.GEN.115 Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi keleivių salono įgulos nariai ir užduočių specialistai galėtų tarpusavyje bendrauti bendra kalba.

▼M5

SPO.GEN.119 Orlaivių riedėjimas

Vežėjas nustato orlaivių riedėjimo tvarką, kad užtikrintų saugų orlaivio naudojimą ir pagerintų kilimo ir tūpimo tako saugą.

▼M4

SPO.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas

Vežėjas užtikrina, kad lėktuvas riedėtų aerodromo judėjimo zona tik tada, kai už vairų sėdintis asmuo:

a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas; arba

b) yra paskirtas vežėjo ir:

1. yra išmokytas vairuoti riedantį lėktuvą žeme;

2. jei reikia radijo ryšio, yra išmokytas naudotis radijo telefonu;

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 lėktuvo naudojimo skrydžiams standartų, būtinų lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.

SPO.GEN.125 Rotoriaus veikimas

Sraigtasparnio rotorius įjungiamas skrydžiui tik tada, kai prie vairų yra kvalifikuotas pilotas.

SPO.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.

▼M14

SPO.GEN.131. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas

a) Jei EFB naudojama orlaivyje, vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio orlaivio sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.

b) Prieš pradėdamas naudotis B tipo EFB taikomąja programa, vežėjas:

1. atlieka EFB prietaiso, kuriame įdiegta taikomoji programa, naudojimo ir atitinkamos EFB taikomosios programos bei jos funkcijos (-ų) keliamos rizikos vertinimą, per kurį nustato susijusią riziką ir užtikrina, kad ji būtų tinkamai mažinama; atliekant vertinimą išnagrinėjama su EFB prietaiso ir atitinkamos EFB taikomosios programos žmogaus ir mašinos sąsaja susijusi rizika; ir

2. sukuria EFB administravimo sistemą, įskaitant EFB prietaiso ir EFB taikomosios programos administravimo bei naudojimo tvarką ir susijusius mokymo reikalavimus.

▼M4

SPO.GEN.135 Informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas visada turi turėti sąrašus su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

SPO.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 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. ORO.DEC.100 dalyje nurodytos deklaracijos kopiją ir, jei taikoma, ORO.SPO.110 dalyje nurodyto leidimo kopiją;

6. jei taikoma, specialiųjų patvirtinimų sąrašą;

7. jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;

8. civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);

9. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;

▼M16

10. jei taikoma, orlaivio techninį žurnalą pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014;

▼M4

11. išsamią informaciją apie sudarytą ATS skrydžio planą, jei taikoma;

12. siūlomo skrydžio maršruto arba zonos ir visų maršrutų, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis, naujausius ir tinkamus oro navigacijos žemėlapius;

▼M4

13. perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją;

14. informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje;

15. naujausias su įgulos narių ir užduočių specialistų pareigomis susijusias skrydžių vykdymo vadovo ir (arba) SOP arba AFM dalis, kurios turi būti lengvai prieinamos įgulos nariams;

16. jei taikoma, MEL arba CDL;

17. atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;

18. jei taikoma, atitinkamą meteorologinę informaciją;

19. jei taikoma, krovinio deklaracijas; ir

20. bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.

b) Nepaisant a punkto, to punkto 2–11, 14, 17, 18 ir 19 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima saugoti aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, vykdant skrydžius:

1. kai ketinama kilti ir tūpti tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje; arba

2. kai išlaikomas pagal ARO.OPS.210 dalį kompetentingos institucijos nustatytas atstumas ar pasiliekama pagal tą dalį kompetentingos institucijos nustatytoje zonoje.

▼M14

_____

▼M4

d) Jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydį galima tęsti tol, kol orlaivis pasiekia paskirties arba kitą vietą, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.

e) Vežėjas kompetentingai institucijai jos prašymu per pagrįstą laikotarpį pateikia orlaivyje turėtinus dokumentus.

▼M16

SPO.GEN.145 Skrydžio savirašio įrašų tvarkymas. Saugojimas, pateikimas, apsauga ir naudojimas

a) Įvykus avarijai, pavojingam incidentui ar kitam tyrimą atliekančios institucijos nurodytam įvykiui, orlaivio naudotojas skrydžio savirašių įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų arba kitą laikotarpį, jei jį nurodo tyrimą atliekanti institucija.

b) Vežėjas atlieka įrašų operatyvinius patikrinimus ir vertinimus, siekdamas užtikrinti nuolatinį skrydžio savirašių, kuriuos turėti būtina, eksploatacinį patikimumą.

▼**M16**

c) Vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrų įrašai ir ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai, kurie turi būti registruojami skrydžio savirašiuose. Tačiau šių skrydžio savirašių bandymo ir priežiūros tikslu bandymo metu gali būti pašalinama iki 1 valandos trukmės seniausių užregistruotų duomenų.

d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.

e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia visus išsaugotus skrydžio savirašio įrašus.

f) Nedarant poveikio reglamentų (ES) Nr. 996/2010 ir (ES) 2016/679 taikymui ir išskyrus atvejus, kai tai daroma skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti:

1. skrydžio savirašio garso įrašai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.

1a) Tikrindamas skrydžio savirašio garso įrašus skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleisti ar naudojami kitais tikslais nei skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti.

2. Skrydžio savirašio įrašyti skrydžio parametrai arba ryšio per duomenų perdavimo liniją pranešimai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais. Tas apribojimas netaikomas, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:

i) vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;

ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;

iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

3. Išskyrus naudojimą skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

▼M16

i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti.

3a) Jeigu skrydžio savirašio užregistruoti pilotų kabinos vaizdai tikrinami skrydžio savirašio eksploataciniam patikimumui užtikrinti, tuomet:

i) tie vaizdai negali būti atskleidžiami ar naudojami kitais nei skrydžio savirašio eksploatacinio patikimumo užtikrinimo tikslais;

ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, operatorius turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.

▼M4

SPO.GEN.150 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 priedus, papildymus ir bet kuriuos kitus priedėlius 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. jiems netaikomos techninės instrukcijos pagal minėtų instrukcijų 1 dalį;

2. juos veža užduočių specialistai ar įgulos nariai arba jie atskirai nuo savininko vežami bagažo skyriuje pagal techninių instrukcijų 8 dalį;

3. juos reikia turėti orlaivyje specialiaisiais tikslais pagal technines instrukcijas;

4. jie naudojami, kad būtų lengviau užtikrinti skrydžio saugą, kai juos vežti orlaivyje pagrįsta siekiant užtikrinti, kad juos būtų galima laiku naudoti veiklai, neatsižvelgiant į tai, ar šiuos daiktus arba medžiagas reikalaujama vežti arba ar jie skirti naudoti vykdant konkretų skrydį.

▼M4

c) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.

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 įvykio vietos valstybės institucijai apie:

1. bet kokias avarijas ar incidentus vežant pavojinguosius krovinius;

2. užduočių specialistų ar įgulos narių arba jų bagaže nesilaikant techninių instrukcijų 8 dalies vežamų pavojingųjų krovinių suradimą.

f) Vežėjas pasirūpina, kad užduočių specialistai būtų informuoti apie pavojinguosius krovinius.

g) Vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

SPO.GEN.155 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Išleisdamas pavojinguosius krovinius vežėjas nevykdo skrydžių orlaiviu virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių ar gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių.

SPO.GEN.160 Ginklų vežimas ir naudojimas

a) Vežėjas užtikrina, kad vykdant skrydį specialiosios užduoties tikslais vežami nenaudojami ginklai būtų apsaugoti.

b) Ginklą naudojantis užduočių specialistas imasi visų reikiamų priemonių, kad išvengtų pavojaus orlaiviui ir jame arba ant žemės esantiems žmonėms.

SPO.GEN.165 Leidimas patekti į skrydžio įgulos kabiną

Įgulos vadas priima galutinį sprendimą dėl leidimo patekti į skrydžio įgulos kabiną ir užtikrina, kad:

a) patekimas į skrydžio įgulos kabiną neblaškytų arba netrukdytų vykdyti skrydžio; ir

b) visi skrydžio įgulos kabinoje vežami asmenys būtų supažindinti su atitinkamomis saugos procedūromis.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ PROCEDŪROS

SPO.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

Vežėjas naudojasi tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurios tinka atitinkamam orlaivių tipui ir skrydžiui.

▼M21

SPO.OP.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) Vežėjas nustato aukščiamačio tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.

b) Aukščiamačio nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams vežėjas nustato atsižvelgdamas į aerodromo valstybės arba, jei taikoma, oro erdvės valstybės nustatytas procedūras.

▼M20

SPO.OP.105. Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Parinkdamas atsarginius aerodromus ir spręsdamas dėl degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo politikos, vežėjas aerodromo nelaiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio atsarginio paskirties aerodromo, kuriame yra tinkamos oro sąlygos, trunka ilgiau nei:

a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba

b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

▼M21

SPO.OP.110. Aerodromo naudojimo minimumai. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Vežėjas nustato aerodromo naudojimo minimumus kiekvienam planuojamam naudoti išskridimo, paskirties ar atsarginiam aerodromui, siekdamas užtikrinti orlaivio atskyrimą nuo reljefo ir kliūčių, ir sumažinti vizualių orientyrų praradimo riziką vizualiojo skrydžio ruože, kai atliekama artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija.

b) Taikant aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą turi būti atsižvelgta į visus šiuos elementus:

1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;

2) orlaivyje esančią navigacijos, vizualių orientyrų įgijimo ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, tupiant ir nutraukiant tūpimą;

3) visas orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytas sąlygas ar apribojimus;

4) kilimo ir tūpimo takų ir (arba) priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

5) turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų pagalbinių priemonių ir infrastruktūros pakankamumą ir charakteristikas;

6) kliūčių perskridimo altitudę / aukštį (OCA/H) artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms (IAP);

7) kliūtis pradinio kilimo zonose ir būtinus skiriamuosius atstumus;

8) visas nestandartines aerodromo, IAP arba vietos aplinkos charakteristikas;

9) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;

10) IAP;

11) aerodromo charakteristikas ir teikiamas oro navigacijos paslaugas (ANS);

12) visus minimumus, kuriuos gali būti paskelbusi aerodromo valstybė;

13) visų specialiųjų patvirtinimų sąlygas dėl skrydžių prasto matomumo sąlygomis (LVO) arba operacijų lengvatinėmis operacijų sąlygomis ir

14) atitinkamą naudotojo praktinę patirtį.

c) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo aerodromo naudojimo minimumų nustatymo metodą.

▼M21

_____

SPO.OP.112. Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Artėjimo tūpti ratu lėktuvais mažiausiasis žemėjimo aukštis (MDH) turi būti ne mažesnis už didžiausią iš šių dydžių:

1) paskelbtą lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;

2) 1 lentelėje nurodytą mažiausiąjį skrydžio ratu aukštį arba

3) ankstesnės IAP apsisprendimo aukštį (DH)/MDH.

b) Mažiausiasis matomumas artėjant tūpti ratu lėktuvais yra didžiausiasis iš šių dydžių:

1) skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas; arba

2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis matomumas.

1 lentelė

MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Minimalus VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M4

SPO.OP.113 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu sausumoje sraigtasparniais

Skrendant ratu sausumoje sraigtasparniais MDH turi būti ne mažesnis nei 250 pėdų, o meteorologinis matomumas – ne mažesnis nei 800 m.

SPO.OP.115 Išskridimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išvykimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei tokios numatytos naudoti 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 kriterijų, visiškai atsižvelgiama į skrydžio sąlygas ir laikomasi pakeisto ATC arba

2. kai jį radiolokatoriais nukreipia ATC skyrius.

c) Vykdant skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais priartėjimo tūpti baigmė skrendama vizualiai arba taikant paskelbtas artėjimo tūpti procedūras.

▼M9

SPO.OP.116 Nustatytų charakteristikų navigacija. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Jei skrendant suplanuotu maršrutu ar vykdant numatomą procedūrą reikalaujama naudoti PBN, vežėjas užtikrina, kad:

a) atitinkama PBN specifikacija būtų nurodyta AFM ar kitame dokumente, kurį, atlikdama tinkamumo skraidyti vertinimą, patvirtino tvirtinančioji institucija arba kuris grindžiamas tokiu patvirtinimu, ir

b) orlaivis būtų naudojamas laikantis atitinkamos navigacijos specifikacijos ir apribojimų, nurodytų AFM ar pirmiau minėtame kitame dokumente.

▼M4

SPO.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros

Įgulos vadas atsižvelgia į paskelbtas triukšmo mažinimo procedūras siekdamas kuo labiau sumažinti orlaivio triukšmą ir kartu užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Mažiausiosios kliūčių perskridimo altitudės. IFR skrydžiai

a) Vežėjas nustato metodą mažiausiajam skrydžio aukščiui nustatyti, kad būtų galima nustatyti reikalaujamą visų skrydžio pagal IFR maršruto segmentų vietovės perskridimo aukštį.

b) Taikydamas šį metodą įgulos vadas nustato kiekvieno skrydžio mažiausiąjį aukštį. Mažiausiasis skrydžio aukštis yra ne mažesnis už paskelbtąjį valstybės, per kurią skrendama.

▼M20

SPO.OP.130 Degalų ir (arba) energijos schema. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Vežėjas sukuria, įgyvendina ir prižiūri degalų ir (arba) energijos schemą, kurią sudaro:

1) degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika; ir

2) degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika.

b) Degalų ir (arba) energijos schema:

1) turi būti tinkama vykdomų skrydžių tipui (-ams) ir

2) turi atitikti vežėjo gebėjimą remti jos įgyvendinimą.

SPO.OP.131 Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Kaip degalų ir (arba) energijos schemos sudedamąją dalį vežėjas nustato degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politiką, kad užtikrintų, jog orlaivyje būtų pakankamai naudotinų degalų ir (arba) energijos, kad būtų galima saugiai užbaigti planuojamą skrydį ir kad būtų galima nukrypti nuo planuojamo skrydžio.

b) Vežėjas užtikrina, kad planuojant skrydžių degalus ir (arba) energiją būtų vadovaujamasi bent:

▼**M20**

1) skrydžių vykdymo vadove pateiktomis procedūromis ir:

i) naujausiais konkretaus orlaivio degalų ir (arba) energijos sunaudojimo kontrolės sistemos duomenimis arba, jei tokių duomenų nėra,

ii) orlaivio gamintojo pateiktais duomenimis ir

2) veiklos sąlygomis, kuriomis turės būti vykdomas skrydis, įskaitant:

i) orlaivio degalų ir (arba) energijos sunaudojimo duomenis;

ii) numatomas mases;

iii) numatomas meteorologines sąlygas;

iv) atidėtų techninės priežiūros elementų ir (arba) konfigūracijos nuokrypių poveikį; ir

v) numatomus vėlavimus.

c) Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas lėktuvo skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų:

1) degalus ir (arba) energiją riedėjimui, kurių turi būti ne mažiau kaip kiekis, kurį numatyta sunaudoti iki pakilimo;

2) degalus ir (arba) energiją kelionei, kurių reikia tam, kad lėktuvas galėtų skristi nuo pakilimo arba skrydžio plano pakeitimo vietos iki tūpimo paskirties aerodrome;

3) degalus ir (arba) energiją ypatingajam atvejui, kurių reikia nenumatytiems veiksniams kompensuoti;

4) degalus ir (arba) energiją atsarginiam paskirties aerodromui:

i) kai skrydis vykdomas pasirinkus bent vieną atsarginį paskirties aerodromą, tai yra degalų ir (arba) energijos kiekis, reikalingas nuskristi iš paskirties aerodromo į atsarginį paskirties aerodromą, arba

ii) kai skrydis vykdomas be atsarginio paskirties aerodromo, tai yra degalų ir (arba) energijos kiekis, kurį reikia turėti paskirties aerodrome, kad būtų kompensuotas atsarginio paskirties aerodromo nebuvimas;

5) galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, kuri turi būti apsaugota, kad būtų užtikrintas saugus tūpimas; vežėjas, nustatydamas galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, atsižvelgia į visus šiuos dalykus ir tokia pirmumo tvarka:

i) pavojaus žmonėms ar turtui, kurį gali sukelti avarinis tūpimas pritrūkus degalų ir (arba) energijos, sunkumą;

ii) nenumatytų aplinkybių, dėl kurių galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga gali būti nebeapsaugota, tikimybę;

▼M20

6) papildomus degalus ir (arba) energiją, jeigu būtina atsižvelgiant į skrydžio tipą; tai degalų ir (arba) energijos kiekis, būtinas, kad lėktuvas galėtų saugiai nutūpti degalų ir (arba) energijos atsarginiame maršruto aerodrome (pagal kritinį degalų ir (arba) energijos atsarginio maršruto aerodromo scenarijų) įvykus variklio gedimui arba sumažėjus hermetiškumui, dėl kurio labai padidėja degalų ir (arba) energijos sąnaudos, darant prielaidą, kad toks gedimas įvyksta labiausiai kritiniame maršruto taške; šie papildomi degalai ir (arba) energija reikalingi tik tuo atveju, jei pagal c punkto 2–5 papunkčius apskaičiuoto minimalaus degalų ir (arba) energijos kiekio nepakanka tokiam įvykiui;

7) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir

8) įgulos vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją.

d) Vežėjas užtikrina, kad prieš skrydį apskaičiuojamas sraigtasparnio skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų visus šiuos dalykus:

1) degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia nuskristi į aerodromą arba skrydžių aikštelę, kuriame (kurioje) numatoma tūpti;

2) jeigu reikalaujama atsarginio paskirties aerodromo – atsarginiam paskirties aerodromui numatytą degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia norint įvykdyti nutrauktą artėjimą tūpti numatyto tūpimo aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir po to nuskristi į nustatytą atsarginį paskirties aerodromą, priartėti tūpti ir nutūpti, ir

3) galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, kuri turi būti apsaugota, kad būtų užtikrintas saugus tūpimas; vežėjas, nustatydamas galutinę degalų ir (arba) energijos atsargą, atsižvelgia į visus šiuos dalykus ir tokia pirmumo tvarka:

i) pavojaus žmonėms ar turtui, kurį gali sukelti avarinis tūpimas pritrūkus degalų ir (arba) energijos, sunkumą ir

ii) nenumatytų aplinkybių, dėl kurių galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga gali būti nebeapsaugota, tikimybę;

4) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir

5) įgulos vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją.

e) Vežėjas užtikrina, kad jei skrydis turi būti vykdomas į kitą paskirties aerodromą nei iš pradžių planuotas, būtų nustatytos plano keitimo skrydžio metu procedūros, pagal kurias būtų apskaičiuojamas reikiamas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis, ir kad vykdant skrydį lėktuvu būtų laikomasi c punkto 2–7 papunkčių, o vykdant skrydį sraigtasparniu – d punkto reikalavimų.

f) Įgulos vadas pradeda skrydį arba jį tęsia, kai planas pakeičiamas skrydžio metu, tik tada, kai įsitikina, kad orlaivyje yra bent suplanuotas naudotinų degalų ir (arba) energijos ir tepalų kiekis, kad būtų galima saugiai užbaigti skrydį.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Saugos instruktažas

a) Vežėjas užtikrina, kad prieš pakylant užduočių specialistams būtų surengtas instruktažas apie:

1. avarinę įrangą ir procedūras;

2. su specialiąja užduotimi susijusias veiklos procedūras prieš kiekvieną skrydį arba skrydžių seką.

b) a punkto 2 papunktyje nurodytas instruktažas gali būti pakeistas pirminio ir kartotinio mokymo programa. Tokiu atveju vežėjas taip pat nustato naujumo reikalavimus.

SPO.OP.140 Pasirengimas skrydžiui

▼M9

a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis galimomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad orlaivio saugiam naudojimui užtikrinti būtina kosminė, antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamą ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.

▼M21

b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išskridimo 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.

SPO.OP.143. Atsarginių paskirties aerodromų planavimo minimumai. Lėktuvai

Aerodromas nėra nurodomas kaip atsarginis paskirties aerodromas išskyrus atvejį, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kai DH yra mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus ne mažesnis kaip 1 500 m ir 800 m virš artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos RVR/VIS minimumų; arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija vykdoma, kai DH arba MDH yra ne mažesnis nei 250 pėdų,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 400 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, ir

2) matomumas bus bent 3 000 m, arba

▼M21

c) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma tūpti pagal prietaisus procedūra,

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus ne mažiau kaip 5 000 m.

SPO.OP.144. Atsarginio paskirties aerodromo planavimo minimumai. Sraigtasparniai

Vežėjas pasirenka aerodromą atsarginiu paskirties aerodromu tik tuo atveju, kai turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu tarp 1 valandos iki apskaičiuotojo atskridimo laiko ir 1 valandos po jo arba tarp faktinio išskridimo laiko iki 1 valandos po apskaičiuotojo atskridimo laiko (pasirenkant trumpesnį laikotarpį):

a) atsarginiame aerodrome, kuriame taikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau kaip 200 pėdų virš DH ar MDH, susijusio su IAP, ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį, arba

b) atsarginiame aerodrome, kuriame netaikoma IAP:

1) apatinė debesų riba bus ne žemiau 2 000 pėdų arba minimalaus saugaus IFR aukščio (taikomas didesnis dydis) ir

2) matomumas bus bent 1 500 m dieną arba 3 000 m naktį.

▼M4

SPO.OP.145 Kilimo atsarginiai aerodromai. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

▼M21

a) IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų atsarginį kilimo aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išskridimo aerodrome atitinka taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba yra prastesnės, arba į išskridimo aerodromą būtų neįmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.

▼M4

b) Atstumas tarp kilimo atsarginio aerodromo ir išvykimo aerodromo turi būti:

1. naudojant dviejų variklių lėktuvus – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 1 valandos skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis vieno variklio kreiseriniu greičiu; ir

2. naudojant trijų arba daugiau variklių lėktuvus – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 2 valandų skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis orlaivio naudojimo vadove 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.

▼M4

SPO.OP.150 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

IFR skrydžių 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 tikrojo išvykimo laiko iki 1 valandos po numatyto atvykimo laiko, pasirenkant trumpiausią laikotarpį, bus galimas artėjimas tūpti ir tūpimas vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) arba

▼M20

b) numatyto tūpimo vieta laikoma izoliuotu aerodromu ir:

1) numatyto tūpimo aerodrome yra nustatyta artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra ir

2) turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 2 valandų po numatyto atvykimo laiko, pasirenkant trumpesnįjį laikotarpį, bus šios meteorologinės sąlygos:

i) debesų padas bent 300 m (1 000 pėdų) viršys pagal artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą nustatytą mažiausiąją vertę

ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km viršys pagal procedūrą nustatytą mažiausiąją vertę.

▼M4

SPO.OP.151 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai

IFR skrydžių 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 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 2 valandų po numatyto atvykimo laiko, pasirenkant trumpiausią laikotarpį, bus šios meteorologinės sąlygos:

1. debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę ir

2. matomumas bus bent 1 500 m didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę arba

b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą;

2. naujausia meteorologinė informacija rodo, 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 artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę;

ii) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę.

▼M9

_____

NCC.OP.152 Paskirties aerodromai. Artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijos

Įgulos vadas užtikrina pakankamas priemones, kad būtų galima vairuoti ir nutūpti paskirties aerodrome ar bet kuriame atsarginiame aerodrome, jei būtų prarasta galimybė atlikti numatytą artėjimo tūpti ir tūpimo operaciją.

▼M4

SPO.OP.155 Degalų papildymas žmonėms lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant

a) Orlaivio aviacinio benzino (AVGAS), plataus diapazono degalų arba šių tipų degalų mišinio atsargos žmonėms lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant nepildomos.

▼M20

b) Naudojant visų kitų tipų degalus ir (arba) energiją 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.

SPO.OP.157. Degalų papildymas veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams. Sraigtasparniai

a) Degalų pildymas veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams atliekamas tik:

1) orlaivyje nėra užduočių specialistų, jie neįlaipinami ir neišlaipinami;

2) aerodromo arba skrydžių aikštelės naudotojas leidžia vykdyti tokias operacijas;

3) laikomasi orlaivio naudojimo vadove (AFM) nustatytų konkrečių procedūrų ir apribojimų;

4) pilami JET A arba JET A-1 rūšių degalai; ir

5) turint tinkamas gelbėjimo ir gaisro gesinimo (RFF) priemones ar įrangą.

b) Vežėjas įvertina riziką, susijusią su degalų papildymu veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams.

c) Vežėjas nustato tinkamas procedūras, kurių turi laikytis visi susiję darbuotojai, kaip antai įgulos nariai, užduočių specialistai ir antžemines operacijas vykdantys darbuotojai.

d) Vežėjas užtikrina, kad jo įgulos nariai, antžemines operacijas vykdantys darbuotojai ir visi procedūrose dalyvaujantys užduočių specialistai būtų tinkamai išmokyti.

e) Vežėjas užtikrina, kad sraigtasparnių degalų papildymo veikiant varikliui (-iams) ir (arba) sukantis keliamiesiems sraigtams procedūros būtų nurodytos skrydžių vykdymo vadove.

▼M11

SPO.OP.160 Naudojimasis ausinėmis

Visi skrydžio įgulos kabinoje pareigas eisiantys skrydžio įgulos nariai naudoja ausines su gerviniu mikrofonu arba jam lygiaverčiu įrenginiu; ausinės naudojamos kaip pagrindinis ryšio su ATS, kitais įgulos nariais ir užduočių specialistais įrenginys.

▼M4

SPO.OP.165 Rūkymas

Įgulos vadas neleidžia rūkyti orlaivyje arba papildant (arba išleidžiant) orlaivio degalus.

▼M4

SPO.OP.170 Meteorologinės sąlygos

▼M21

a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos per visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus arba bus geresnės.

b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios esamos meteorologinės informacijos matyti, kad apskaičiuotuoju atskridimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename atsarginiame paskirties aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.

▼M4

c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, vadovaujamasi atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologine informacija.

SPO.OP.175 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

a) Įgulos vadas pradeda kilimą tik tuo atveju, jei nuo orlaivio pašalintos visos apnašos, galinčios neigiamai paveikti orlaivio naudojimo galimybes arba valdymą, išskyrus pagal AFM leidžiamus atvejus.

b) Jei skrydžiai vykdomi sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, vežėjas nustato procedūras, taikytinas, kai saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti būtina atlikti antžemines ledo šalinimo ir priešledžio procedūras bei susijusius orlaivio patikrinimus.

SPO.OP.176 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

a) Įgulos vadas pradeda skrydį arba sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur numatomos arba yra apledėjimo sąlygos, tik tuo atveju, 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.

b) Jei apledėjimas viršija apledėjimo intensyvumą, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, susiduria su apledėjimu, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, pakeisdamas lygį ir (arba) maršrutą, jei reikia, pranešdamas apie avarinę situaciją ATC.

c) Jei skrydžiai vykdomi sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, vežėjas nustato skrydžių esamomis arba numatomomis apledėjimo sąlygomis procedūras.

▼M21

SPO.OP.180 Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai pakilti ir išskristi; ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Situacijų imitavimas skrydžio metu

Išskyrus atvejus, kai užduočių specialistas orlaivyje yra mokymosi tikslais, įgulos vadas, veždamas užduočių specialistą, neimituoja:

a) situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras, arba

b) skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

▼M20

SPO.OP.190 Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos apskaitos skrydžio metu politika

a) Sudėtingų varikliu varomų orlaivių naudotojas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad skrydžio metu būtų vykdomas degalų ir (arba) energijos tikrinimas ir apskaita.

b) Įgulos vadas stebi orlaivyje liekantį naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekį, siekdamas užtikrinti, kad jis būtų apsaugotas ir ne mažesnis kaip kiekis, būtinas norint pasiekti aerodromą ar skrydžių aikštelę, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti,

c) Įgulos vadas praneša skrydžių valdymo tarnybai (ATC) apie minimalią degalų ir (arba) energijos būseną, deklaruodamas „MINIMUM FUEL“, kai jis:

1) yra įsipareigojęs tūpti konkrečiame aerodrome ar skrydžių aikštelėje ir

2) yra apskaičiavęs, kad bet koks esamo leidimo tūpti tame aerodrome ar skrydžių aikštelėje pakeitimas gali lemti tūpimą su mažesniu degalų ir (arba) energijos kiekiu nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

d) Įgulos vadas paskelbia avarinę padėtį, susijusią su degalais ir (arba) energija, transliuodamas „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kai apskaičiuotas tupiant artimiausiame aerodrome ar skrydžių aikštelėje, kuriame (kurioje) galima saugiai nutūpti, turimas naudotinų degalų ir (arba) energijos kiekis yra mažesnis nei planinė galutinė degalų ir (arba) energijos atsarga.

▼M4

SPO.OP.195 Papildomo deguonies naudojimas

a) Vežėjas užtikrina, kad užduočių specialistai ir įgulos nariai nuolat naudotų papildomą deguonį, kai salono aukštis ilgiau kaip 30 minučių viršija 10 000 pėdų ir kai salono aukštis viršija 13 000 pėdų, nebent kompetentinga institucija patvirtino kitaip ir laikomasi SVP.

b) Nepaisant a punkto ir išskyrus parašiutų skrydžius, skrendant nesudėtingais lėktuvais ir sraigtasparniais trumpi nustatytos trukmės nukrypimai virš 13 000 pėdų nenaudojant papildomo deguonies galimi gavus išankstinį kompetentingos institucijos patvirtinimą ir laikantis šių reikalavimų:

1. virš 13 000 pėdų nukrypimas trunka ne ilgiau nei 10 minučių arba, jei reikia nukrypti ilgesniam laikui, nukrypimo trukmė jokiu būdu ne ilgesnė, nei reikia specialiajai užduočiai atlikti;

2. skrendama ne aukštesniame nei 16 000 pėdų aukštyje;

3. atliekant saugos instruktažą pagal SPO.OP.135 dalį įgulos nariai ir užduočių specialistai informuojami apie hipoksijos padarinius;

4. 1, 2 ir 3 papunkčių klausimais atsižvelgiama į susijusio skrydžio SVP;

▼M4

5. atsižvelgiama į ankstesnę vežėjo skrydžių aukščiau 13 000 pėdų nenaudojant papildomo deguonies patirtį;

6. atsižvelgiama į individualią įgulos narių ir užduočių specialistų patirtį ir fiziologinį prisitaikymą prie didelio aukščio; ir

7. atsižvelgiama į bazės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba iš kurios vykdomi skrydžiai, aukštį.

SPO.OP.200 Žemės artumo nustatymas

a) Kai skrydžio įgulos narys nustato neleistiną priartėjimą prie žemės arba jis nustatomas žemės artumo įspėjimo sistema, orlaivį valdantis pilotas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.

b) Žemės artumo įspėjimo sistemą galima išjungti atliekant specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaivis turi skristi taip arti žemės, kad sistema įsijungtų.

SPO.OP.205 Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS)

▼M9

a) Kai ACAS yra įdiegta ir tinkama naudoti, vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kad skrydžio įgula būtų tinkamai išmokyta išvengti susidūrimų ir mokėtų naudotis ACAS II įranga.

▼M4

b) ACAS II galima išjungti atliekant tokias specialiąsias užduotis, kai, atsižvelgiant į jų pobūdį, orlaiviai turi skristi taip arti vienas kito, kad sistema įsijungtų.

▼M21

SPO.OP.210 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimo tūpti operaciją, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių aikštelėje ir numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako / FATO būklė netrukdys saugiai artėti, tūpti, pakilti ar kilti po nutraukto tūpimo, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją ir

b) pasirinkti aerodromo naudojimo minimumai atitinka visus šiuos reikalavimus:

1) antžeminės operacijų įrangos;

2) orlaivio operacijų sistemų;

3) orlaivio eksploatacinių savybių;

4) skrydžio įgulos kvalifikacijos.

▼M16

SPO.OP.211 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir numatytos naudoti priartėjimo tūpti ir kilimo zonos (FATO) būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

▼M21

SPO.OP.215 Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

a) Jei praneštas matomumas (VIS) arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR lėktuvams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame lėktuvas yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į priartėjimo tūpti baigmę (FAS), jei DH ar MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

b) Jei praneštas RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei 550 m arba kilimo ir tūpimo tako, kuris bus naudojamas tupiant, kontrolinis RVR sraigtasparniams yra mažesnis nei taikomas minimumas, tuomet artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija netęsiama:

1) už taško, kuriame sraigtasparnis yra 1 000 pėdų virš aerodromo aukščio, arba

2) į FAS, jei DH arba MDH yra didesnis nei 1 000 pėdų.

c) Jei reikiamas vizualusis orientyras nenustatomas, tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

d) Jei po DA/H arba MDA/H reikiamas vizualusis orientyras neišlaikomas, nedelsiant pradedamas kilimas po nutraukto tūpimo.

e) Nepaisant a punkto, jeigu RVR nepraneštas, o praneštas VIS yra mažesnis, tačiau konvertuotasis meteorologinis matomumas (CMV) yra didesnis už taikytiną minimumą, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

f) Nepaisant a ir b punktų, jei tūpti neketinama, artėjimą tūpti pagal prietaisus galima tęsti iki DA/H arba MDA/H. Tūpimo nutraukimas atliekamas DA/H arba MDA/H aukštyje arba prieš jį.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Standartinės veiklos procedūros

a) Prieš vykdydamas specialųjį skrydį vežėjas atlieka rizikos vertinimą, kuriuo įvertinamas veiklos sudėtingumas, siekdamas nustatyti pavojus ir susijusią skrydžiui būdingą riziką, ir nustato rizikos mažinimo priemones.

b) Remdamasis rizikos vertinimu, vežėjas parengia standartines veiklos procedūras (SVP), pritaikytas specialiajai veiklai ir naudojamam orlaiviui bei grindžiamas E skyriaus reikalavimais. SVP įtraukiamos į skrydžių vykdymo vadovą arba parengiamos kaip atskiras dokumentas. SVP prireikus nuolat peržiūrimos ir atnaujinamos.

c) Vežėjas užtikrina, kad specialieji skrydžiai būtų vykdomi pagal SVP.

▼M21

SPO.OP.235 EFVS 200 operacijos

a) Vežėjas, ketinantis vykdyti EFVS 200 operacijas lengvatinėmis operacijų sąlygomis ir be specialiojo patvirtinimo, užtikrina, kad:

1) orlaivis būtų sertifikuotas numatytoms operacijoms;

▼M21

2) būtų naudojami tik EFVS operacijoms tinkami kilimo ir tūpimo takai, FATO ir IAP;

3) skrydžio įgula būtų kompetentinga vykdyti numatytą skrydį ir būtų parengta šiuose skrydžiuose dalyvaujančių įgulos narių ir parengimą skrydžiui atliekančių darbuotojų mokymo ir egzaminavimo programa;

4) būtų nustatytos veiklos procedūros;

5) minimalios įrangos sąraše (MEL) būtų pateikta visa svarbi informacija;

6) techninės priežiūros programoje būtų pateikta visa svarbi informacija;

7) siekiant stebėti operacijos saugos lygį būtų atliekami saugos vertinimai ir būtų nustatyti veiksmingumo rodikliai, ir

8) nustatant aerodromo naudojimo minimumus būtų atsižvelgiama į naudojamos sistemos tinkamumą.

b) Vykdydamas LVO, vežėjas EFVS 200 operacijų nevykdo.

c) Nepaisant a punkto 1 papunkčio, vežėjas gali EFVS 200 operacijoms naudoti būtiniausius kriterijus atitinkančias EVS, jei tai patvirtina kompetentinga institucija.

▼M4

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI

SPO.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai

▼M11

a) Bet kurioje skrydžio fazėje orlaivio krova, masė ir svorio centro (CG) padėtis turi atitikti visus atitinkamame vadove nurodytus apribojimus.

▼M4

b) Orlaivyje turi būti pateikti užrašai, sąrašai, prietaisų ženklų indikatoriai arba jų deriniai, kuriais rodomi šie AFM vizualinio vaizdavimo reikalavimuose nurodyti naudojimo apribojimai.

▼M11

SPO.POL.105 Masė ir centruotė

a) Vežėjas užtikrina, kad orlaivio masė ir CG prieš pirmą kartą pradedant orlaivį naudoti būtų nustatyti faktiškai jį pasveriant. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remonto kauptinį poveikį masei bei centruotei ir jis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Tokia informacija pateikiama įgulos vadui. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.

▼M14

b) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

▼M20

SPO.POL.110. Masės ir centruotės sistema. Komerciniai skrydžiai lėktuvais bei sraigtasparniais ir nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais

a) Vežėjas nustato masės ir centruotės sistemą, pagal kurią nustatomi šie kiekvieno skrydžio arba skrydžių serijos parametrai:

1) orlaivio grynoji naudojimo masė;

2) vežamosios krovos masė;

3) degalų ir (arba) energijos krovos masė;

4) orlaivio krova ir jos paskirstymas;

5) kilimo, tūpimo ir nulinė degalų ir (arba) energijos masė ir

6) taikomos orlaivio sunkio centro (CG) padėtys.

b) Skrydžio įgulai pateikiamos priemonės, kuriomis elektroniniais skaičiavimais galima iš naujo apskaičiuoti ir patikrinti bet kurias masės ir centruotės vertes.

c) Vežėjas nustato procedūras, pagal kurias įgulos vadas gali nustatyti degalų ir (arba) energijos krovos masę pagal faktinį tankį, o jei šis nežinomas – pagal skrydžių vykdymo vadove nurodytu metodu apskaičiuotą tankį.

▼M26

d) Įgulos vadas užtikrina, kad:

1. orlaivis būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams;

2. vežamoji krova atitiktų duomenis, naudotus apskaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.

e) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo su krova ir masės ir centruotės sistema susijusius principus ir metodus, kurie atitinka a–d punktuose nustatytus reikalavimus. Ta sistema aprėpia visų tipų numatomą naudojimą.

▼M4

SPO.POL.115 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Komerciniai skrydžiai lėktuvais bei sraigtasparniais ir nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais

a) Vežėjas nustato masės bei centruotės duomenis ir prieš kiekvieną skrydį arba skrydžių seką pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas, neviršijantys orlaivio masės ir centruotės apribojimų. Masės ir centruotės dokumentuose pateikiama ši informacija:

1. orlaivio registracija ir tipas;

2. jei taikoma, skrydžio identifikatorius, numeris ir data;

3. įgulos vado vardas ir pavardė;

4. dokumentą parengusio asmens vardas ir pavardė;

5. orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas CG;

▼M20

6. degalų masė ir (arba) energijos kiekis kylant ir kelionės degalų masė ir (arba) energijos kiekis;

7. suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus ir (arba) energiją, masė, jei taikoma;

8. krovos sudedamosios dalys;

9. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų ir (arba) energijos masė;

▼M4

10. taikomos orlaivio CG padėtys ir

11. ribinės masės ir CG vertės.

▼M4

b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas patikrina pateikiamų duomenų patikimumą.

SPO.POL.116 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Reikalavimų sušvelninimas

Nepaisant SPO.POL.115 dalies a punkto 5 papunkčio, CG padėties galima nenurodyti masės ir centruotės dokumentuose, jei krovos paskirstymas atitinka iš anksto apskaičiuotos centruotės lentelę arba galima įrodyti, kad vykdant planuojamus skrydžius galima užtikrinti tinkamą centruotę, kad ir kokia būtų tikroji krova.

SPO.POL.120 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos

Įgulos vadas naudoja orlaivį tik tuo atveju, jei pagal naudojimo galimybes galima laikytis skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams ir skrydžių erdvės daliai taikytinų meteorologinių ir bet kokių kitų apribojimų taisyklių, atsižvelgiant į bet kokių naudojamų žemėlapių ir schemų tikslumą.

SPO.POL.125 Kilimo masės apribojimai. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

Vežėjas užtikrina, kad:

a) kilimo pradžioje lėktuvo masė neviršytų šių masės apribojimų:

1. kylant – nurodytųjų SPO.POL.130 dalyje;

2. skrendant maršrutu, kai neveikia vienas variklis (OEI) – nurodytųjų SPO.POL.135 dalyje; ir

3. tupiant – nurodytųjų SPO.POL.140 dalyje,

kad būtų galima, kaip numatyta, sumažinti masę tęsiant skrydį ir išpilant degalus;

b) kilimo pradžioje masė jokiu būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinį aukštį, o jei jis naudojamas kaip parametras didžiausiajai 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 būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausiosios tūpimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinį aukštį, o jei jis naudojamas kaip parametras didžiausiajai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų.

SPO.POL.130 Kilimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

a) Nustatydamas didžiausiąją kilimo masę įgulos vadas atsižvelgia į šiuos apribojimus:

1. apskaičiuotas kilimo nuotolis neturi viršyti turimojo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės turimojo kilimo riedos ilgio;

2. apskaičiuotas kilimo riedos ilgis neturi viršyti turimojo riedos ilgio;

3. nutrauktajam ir tęsiamam kilimui turi būti naudojama viena V1 vertė, jei V1 nurodytas AFM; ir

▼M4

4. ant šlapio ar nešvaraus kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neviršija masės, leidžiamos kylant sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.

b) Išskyrus lėktuvus su turbosraigtiniais varikliais ir didžiausia kilimo mase, kuri neviršija 5 700 kg, sugedus varikliui tuomet, kai lėktuvas kyla, įgulos vadas užtikrina, kad lėktuvas galėtų:

1. nutraukti kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio arba turimojo kilimo ir tūpimo tako; arba

2. galėtų toliau kilti ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijos kliūtis, kol galės atitikti SPO.POL.135 dalies reikalavimus.

SPO.POL.135 Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kuriame maršruto taške pradėjus gesti varikliui daugiamotoris lėktuvas galėtų tęsti skrydį į tinkamą aerodromą arba skrydžių erdvės dalį nė viename taške neskrisdamas žemiau mažiausiosios kliūčių perskridimo altitudės.

SPO.POL.140 Tūpimas. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kokiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje perskridus visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis saugiame aukštyje, lėktuvas galėtų nutūpti ir sustoti arba 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.

SPO.POL.145 Naudojimo galimybių ir naudojimo kriterijai. Lėktuvai

Kai lėktuvas naudojamas mažesniame nei 150 m (500 pėdų) aukštyje virš netankiai apgyvendinto rajono, kai kritinio variklio gedimo atveju lėktuvas negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, vežėjas:

a) nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras;

b) parengia įgulos narių mokymo programą; ir

c) užtikrina, kad visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams būtų surengtas instruktažas apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.

SPO.POL.146 Naudojimo galimybių ir naudojimo kriterijai. Sraigtasparniai

a) Įgulos vadas gali skristi orlaiviu virš tankiai apgyvendintų rajonų, jei:

1. sraigtasparnis priskiriamas A arba B kategorijai; ir

2. nustatytos apsaugos nuo neleistino pavojaus ant žemės esantiems žmonėms arba turtui ir patvirtintas skrydis bei jo SVP.

b) Vežėjas:

1. nustato variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras;

2. parengia įgulos narių mokymo programą; ir

3. užtikrina, kad visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams būtų surengtas instruktažas apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.

▼M4

c) Vežėjas užtikrina, kad masė kylant, tupiant arba kybant neviršytų didžiausiosios masės, nustatytos:

1. kybojimui nesant žemės poveikio (HOGE), visiems varikliams veikiant atitinkama galia; arba

2. jei sąlygos tokios, kad HOGE mažai tikėtinas, sraigtasparnio masė neviršija didžiausiosios masės, nurodytos kybojimui esant žemės poveikiui (HIGE), visiems varikliams veikiant atitinkama galia, jei susidariusiomis sąlygomis galimas kybojimas esant žemės poveikiui ir didžiausiajai nustatytai masei.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Lėktuvai

SPO.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 SPO.IDE.A.215 dalies reikalavimų;

3. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.A.220 dalies reikalavimų; arba

4. jie įmontuoti lėktuve.

▼M15

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. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;

8. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.

c) Prietaisai, įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (SPO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. tų prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo SPO.IDE.A.215 ir SPO.IDE.A.220 dalių reikalavimams;

2. prietaisai, įranga ar reikmenys, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti lėktuvo tinkamumo skraidyti.

▼M4

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.

▼M4

e) Skrydžio įgulos nario naudojami prietaisai 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 ją iškart naudoti.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Minimali skrydžio įranga

Jei neveikia kuris nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba tokio prietaiso, įrangos ar funkcijos nėra, skrydis nepradedamas, nebent įvykdyta kuri nors iš šių sąlygų:

a) lėktuvas naudojamas pagal minimalios įrangos sąrašą (MEL);

b) vežėjui, naudojančiam sudėtingus varikliu varomus lėktuvus arba naudojančiam bet kuriuos lėktuvus komerciniams skrydžiams, kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą;

c) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

▼M4

SPO.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.

SPO.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 tiekiamo apšvietimo, užtikrinančio reikiamą visų prietaisų ir įrangos, būtinų saugiems lėktuvo skrydžiams, apšvietimą;

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.

SPO.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

a) Pagal VFR dieną naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas,

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,

▼M15

3. barometrinis aukštis,

▼M4

4. nurodytas oro greitis,

5. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais, ir

6. sudėtingų varikliu varomų lėktuvų slydimas.

▼M4

b) Lėktuvuose, skraidančiuose pagal VMC naktį, be a punkte nurodytų priemonių dar įrengiamos:

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.

c) Sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, skraidančiuose esant VMC virš vandens ir nematant žemės, be a ir b punktuose nurodytų priemonių įrengiamos priemonės, padedančios išvengti oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

d) 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.

e) Kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, lėktuve turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

▼M15

1. barometrinis aukštis,

▼M4

2. nurodytas oro greitis,

3. slydimas arba, jei taikoma, posūkis ir slydimas,

4. jei taikoma, padėtis erdvėje,

5. jei taikoma, vertikalusis greitis,

6. jei taikoma, stabilizuotas kursas ir

7. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais (jei taikoma).

SPO.IDE.A.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Pagal IFR naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas,

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,

▼M15

3. barometrinis aukštis,

▼M4

4. nurodytas oro greitis,

5. vertikalusis greitis,

6. posūkis ir slydimas,

7. padėtis erdvėje,

▼M4

8. stabilizuotas kursas,

9. lauko oro temperatūra ir

10. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;

b) priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas giroskopiniams prietaisams nepakankamas;

c) kai skrydžiui vykdyti reikia dviejų pilotų – antrajam pilotui skirtos atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:

▼M15

1. barometrinis aukštis,

▼M4

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; ir

e) sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, naudojamuose pagal IFR, be a, b, c ir d punktuose nurodytų priemonių dar turi būti:

1. atsarginis statinio slėgio šaltinis;

2. schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemos gali būti lengvai skaitomos ir kurią galima apšviesti naktį;

3. kita savarankiškai veikianti priemonė, kuria matuojamas bei rodomas aukštis, nebent ji jau įrengta laikantis e punkto 1 papunkčio; ir

▼M15

4. nuo pagrindinės elektros gamybos sistemos nepriklausomas avarinis maitinimas, užtikrinantis galimybę bent 30 minučių naudoti ir apšviesti padėties erdvėje rodymo sistemą. Avarinis maitinimas turi įsijungti automatiškai, kai visiškai sugenda pagrindinė elektros energijos gamybos sistema, o prietaisas turi rodyti arba prietaisų skyde turi būti rodoma, kad aviahorizontas veikia naudodamas avarinį maitinimą.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Vienintelio piloto pagal IFR naudojamuose sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose turi būti įrengtas autopilotas, kuriame būtų įdiegtas bent aukščio ir kurso palaikymo režimas.

▼M12

SPO.IDE.A.130. Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)

a) Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba kurių MOPSC yra didesnė nei devyni krėslai, įrengiama TAWS, atitinkanti reikalavimus, nustatytus:

▼M12

1. A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas po 2011 m. sausio 1 d., arba

2. B klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei lėktuvo pirmas individualus CofA išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

b) Komerciniams skrydžiams naudojamuose lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių pirmas individualus COfA išduotas po 2019 m. sausio 1 d. ir kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC yra nuo šešių iki devynių krėslų, įrengiama įspėjimo apie vietovės reljefą sistema, atitinkanti B klasės įrangos reikalavimus, nustatytus priimtiname standarte.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS II)

Jei Reglamente (ES) Nr. 1332/2011 nenurodyta kitaip, turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, turi būti įrengta ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Orlaivio meteorologinė įranga. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

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.

SPO.IDE.A.133 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį. Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai

a) Lėktuvuose, naudojamuose naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarančiam ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.

b) Susidarančiam ledui apšviesti naudojamos priemonės neturi sukelti spindesio ar atspindžių, kurie trukdytų įgulos nariams atlikti savo pareigas.

SPO.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.

SPO.IDE.A.140 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

a) Pilotų kabinos pokalbių savirašis (CVR) įrengiamas šiuose lėktuvuose:

1. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmas 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

▼M4

iii) kurių pirmas tipo pažymėjimas išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau.

▼M8

b) CVR turi galėti išsaugoti informaciją, įrašytą mažiausiai per:

▼M18

1. didesnės nei 27 000 kg MCTOM lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. sausio 1 d. arba vėliau, – pastarąsias 25 valandas, arba

▼M8

2. visais kitais atvejais – pastarąsias 2 valandas.

▼M4

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, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.

d) CVR pradeda daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradedant riedėti sava galia ir tęsia 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 anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį po skrydžio.

▼M8

f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Skrydžio duomenų savirašis

a) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrengiamas skrydžio duomenų savirašis (FDR), kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.

b) FDR 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 koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.

▼M4

d) FDR pradeda daryti įrašus automatiškai prieš lėktuvui pradedant riedėti sava galia ir nustoja įrašinėti automatiškai, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.

▼M8

e) Jei FDR yra neiškskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis

a) Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, ir lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

1. jiems netaikomas SPO.IDE.A.145 dalies a punktas;

2. jie naudojami komerciniams skrydžiams;

3. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.

b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.

c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.

d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš lėktuvui pradedant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.

e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti įgulos vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Duomenų saito įrašymas

a) Lėktuvai, kuriems pirmas individualus COfA išduotas 2016 m. sausio 1 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; taip pat

vii) grafikai, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

▼M4

2. informacijai, kuria naudojantis galima nustatyti tikslią sąsają su bet kuriais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne lėktuve, ir

3. informacijai apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.

b) Įrašai ir informacija savirašyje įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš jo turi būti galima lengvai gauti duomenis. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.

c) Įrašytus duomenis savirašyje turi būti galima išsaugoti bent tokią trukmę, kuri SPO.IDE.A.140 dalyje nurodyta CVR įrenginiams.

▼M8

d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M4

e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip SPO.IDE.A.140 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

SPO.IDE.A.155 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymąsi galima užtikrinti naudojantis:

a) vienu skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotuoju savirašiu, jei lėktuve turi būti įrengtas CVR arba FDR; arba

b) dviem skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotaisiais savirašiais, jei lėktuve turi būti įrengti CVR ir FDR.

SPO.IDE.A.160 Krėslai, krėslų saugos diržai ir suvaržymo sistemos

Lėktuvuose įrengiama:

a) krėslas arba darbo vieta kiekvienam orlaivyje esančiam įgulos nariui arba užduočių specialistui;

b) saugos diržas kiekviename krėsle ir suvaržymo įtaisai kiekvienoje darbo vietoje;

▼M9

c) kituose nei sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose, kurių pirmas CofA išduotas 2016 m. rugpjūčio 25 d. arba vėliau – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema ir vienu atsegimo įtaisu kiekviename skrydžio įgulos nario krėsle;

d) sudėtinguose varikliu varomuose lėktuvuose – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje įrengtas įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai lėtėjant:

1. kiekviename skrydžio įgulos krėsle ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo ir

2. kiekviename stebėtojo krėsle, esančiame skrydžio įgulos kabinoje;

▼M15

e) pagal d punktą reikalaujamas saugos diržas su viršutinės liemens dalies suvaržymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą;

2. skrydžio įgulos narių krėsluose ir kiekviename krėsle šalia piloto krėslo turėti vieną iš šių dalykų:

▼M15

i) du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai;

ii) įstrižą perpetinį diržą ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai, lėktuvuose:

A) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie atitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytas dinamines avarinio tūpimo sąlygas;

B) kurių MCTOM yra ne didesnė kaip 5 700 kg, o MOPSC ne daugiau kaip devyni krėslai ir kurie neatitinka taikomoje sertifikavimo specifikacijoje nustatytų dinaminių avarinio tūpimo sąlygų, o jų pirmas individualus CofA išduotas iki 2016 m. rugpjūčio 25 d.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir

2. reguliariai atnaujinama.

SPO.IDE.A.170 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

a) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose 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 visus įgulos narius ir užduočių specialistus bent:

1. bet kokį laikotarpį, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 15 000 pėdų, bet jokiu būdu ne trumpiau kaip 10 minučių;

2. bet kokį laikotarpį, kai sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes barometrinis aukštis skrydžio įgulos kabinoje ir keleivių salone 14 000–15 000 pėdų;

3. bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis skrydžio įgulos kabinoje ir keleivių salone 10 000–14 000 pėdų; ir

4. ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvai naudojami didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje arba jei jie naudojami žemiau šio aukščio, bet tokiomis sąlygomis, kurioms esant jie negalės saugiai per 4 minutes žemėti iki 13 000 pėdų barometrinio aukščio.

c) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, papildomai turi būti įrengta:

1. įtaisas, kuriuo skrydžio įgula įspėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą, ir

2. kai naudojami sudėtingi varikliu varomi lėktuvai, greitai uždedamos kaukės skrydžio įgulos nariams.

SPO.IDE.A.175 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.

▼M4

b) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone 10 000–13 000 pėdų; ir

2. visus orlaivyje esančius asmenis bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone didesnis nei 13 000 pėdų.

c) Nepaisant b punkto, nustatytos trukmės nukrypimai 13 000–16 000 pėdų aukštyje galimi netiekiant deguonies, kaip nurodyta SPO.OP.195 dalies b punkte.

SPO.IDE.A.180 Rankiniai gesintuvai

▼M14

a) Lėktuvuose, išskyrus ELA1 lėktuvus, 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.

▼M4

b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, ir toksiškų dujų koncentracijos pavojui mažinti skyriuose, kuriuose yra žmonių.

SPO.IDE.A.181 Avariniai kirviai ir laužtuvai

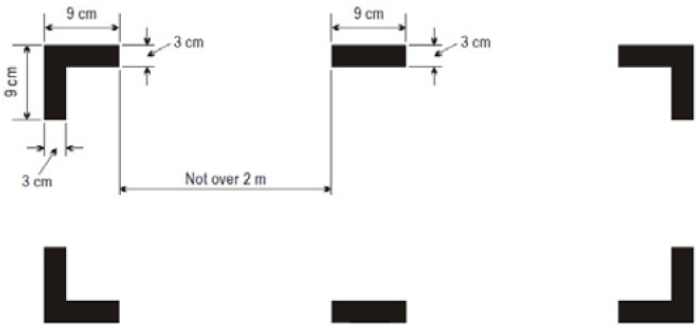
Lėktuvų, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas avarinis kirvis arba laužtuvas.

SPO.IDE.A.185 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



SPO.IDE.A.190 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

▼M8

a) Lėktuvuose turi būti įrengta:

(1) bet kokio tipo ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;

▼M8

(2) automatinis ELT arba orlaivio buvimo vietos nustatymo priemonė, atitinkanti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.210 reikalavimą, jei pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba

(3) įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB), kai didžiausioji sertifikuota krėslų konfigūracija yra ne daugiau kaip šeši krėslai.

▼M4

b) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

SPO.IDE.A.195 Skrydžiai virš vandens

a) Šiuose lėktuvuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam juose esančiam asmeniui, nešiojamą arba padėtą taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo krėslo arba darbo vietos:

1. vieno variklio sausumos lėktuvuose, kai:

i) skrydžiai vykdomi virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo žemės; arba

ii) kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur, įgulos vado nuomone, kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad gali prireikti priverstinai tūpti ant vandens;

2. virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose; 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) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

c) Virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose turi būti:

1. jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti lėktuvo švartavimą, pritvirtinimą ar manevravimą vandenyje, atitinkanti lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas; ir

2. įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse taisyklėse dėl susidūrimų jūroje prevencijos.

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 lėktuve esančiųjų gelbėjimosi priverstinai nutūpus ant vandens pavojus ir į tuos pavojus atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. nelaimės signalizavimo įrangą;

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.

SPO.IDE.A.200 Gelbėjimosi įranga

a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

1. nelaimės signalizavimo įranga;

2. bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)); ir

▼M4

3. papildomos gelbėjimosi įrangos skristinam maršrutui, atsižvelgiant į lėktuve esančių asmenų skaičių.

b) a punkto 3 papunktyje nurodyta įranga nereikalinga, jei lėktuvas:

1. nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypatingai sunkūs, yra nutolęs ne didesniu atstumu nei:

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) 30 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, jei naudojami visi kiti lėktuvai; arba

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.

SPO.IDE.A.205 Asmeninė apsaugos įranga

Kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi nešioti vykdomo skrydžio tipui tinkančią asmeninę apsaugos įrangą.

SPO.IDE.A.210 Ausinės

a) Lėktuvuose kiekvienam skrydžio įgulos nariui jiems skirtose darbo vietose skrydžio įgulos kabinoje įrengiamos ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu įtaisu.

b) Pagal IFR arba naktį skraidančiuose lėktuvuose turi būti po siųstuvo mygtuką ant kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui skirto išilginio ir šoninio polinkio vairų.

SPO.IDE.A.215 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;

3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su 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 kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus kita įranga nesugestų.

SPO.IDE.A.220 Navigacijos įranga

a) Lėktuvuose įrengiama navigacijos įranga, kurią naudojant būtų galima vykdyti skrydžius pagal:

1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir

2. taikytinus oro erdvės reikalavimus.

▼M4

b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kuria būtų galima užtikrinti, 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, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti esant IMC, įrengiama tinkama įranga, galinti nurodyti kursą iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti esant IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

▼M9

d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼M15

e) Lėktuvuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.

▼M4

2 SKIRSNIS

Sraigtasparniai

SPO.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 SPO.IDE.H.215 dalies reikalavimų;

3. jie naudojami siekiant laikytis SPO.IDE.H.220 dalies reikalavimų; arba

4. jie įmontuoti sraigtasparnyje.

▼M15

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniems elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;

▼M15

2. tikslaus laiko prietaisui;

3. pirmosios pagalbos vaistinėlei;

4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;

5. plūdriesiems inkarams ir švartavimo įrangai;

6. vaiko saugos priemonei;

7. paprastai PCDS, kuria užduoties specialistas naudojasi kaip apsaugos priemone.

c) Prietaisai, įranga ar reikmenys, kurių nereikalaujama pagal šį priedą (SPO dalį), taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama pagal šį reglamentą, bet kuri yra orlaivyje vykdant skrydį, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. tų prietaisų, įrangos ar reikmenų teikiama informacija skrydžio įgulos nariai nesinaudoja tam, kad užtikrintų atitiktį Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo arba šio priedo SPO.IDE.H.215 ir SPO.IDE.H.220 dalių reikalavimams;

2. prietaisai, įranga ar reikmenys, net sutrikę ar sugedę, neturi paveikti sraigtasparnio tinkamumo skraidyti.

▼M4

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.

e) Skrydžio įgulos nario naudojami prietaisai 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 ją iškart naudoti.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Minimali skrydžio įranga

Jei neveikia kuris nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba tokio prietaiso, įrangos ar funkcijos nėra, skrydis nepradedamas, nebent įvykdyta kuri nors iš šių sąlygų:

a) sraigtasparnis naudojamas pagal minimalios įrangos sąrašą (MEL);

b) vežėjui, naudojančiam sudėtingus varikliu varomus sraigtasparnius arba naudojančiam bet kuriuos sraigtasparnius komerciniams skrydžiams, kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą;

c) sraigtasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

▼M4

SPO.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;

▼M4

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.

SPO.IDE.H.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

a) Sraigtasparniuose, kuriais dieną vykdomi skrydžiai pagal VFR, įrengiamos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas,

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,

▼M15

3. barometrinis aukštis,

▼M4

4. nurodytas oro greitis ir

5. slydimas.

b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal VMC virš vandens, kai nesimato sausumos, arba pagal VMC naktį, be a punkte nurodytų priemonių įrengiama:

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. kai naudojami sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai, priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

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, įrengiamos papildomos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

d) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, jame įrengiamos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

▼M15

1. barometrinis aukštis,

▼M4

2. nurodytas oro greitis,

3. slydimas,

4. jei taikoma, padėtis erdvėje,

5. jei taikoma, vertikalusis greitis ir,

6. jei taikoma, stabilizuotas kursas.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, įrengiama:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas,

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,

▼M15

3. barometrinis aukštis,

▼M4

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 skrydžiui vykdyti reikia dviejų pilotų – atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:

▼M15

1. barometrinis aukštis,

▼M4

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 reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos trikčių dėl kondensacijos arba apledėjimo;

e) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonė kaip budėjimo režimu veikiantis prietaisas; ir

f) kai naudojami sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai:

1. atsarginis statinio slėgio šaltinis ir

2. schemų laikiklis, įtaisytas taip, kad būtų galima lengvai perskaityti schemas ir kad jį būtų galima apšviesti skrendant naktį.

SPO.IDE.H.126 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Vienintelio piloto pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtas autopilotas, kuriame būtų įdiegtas bent aukščio ir kurso palaikymo režimas.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Orlaivio meteorologinė įranga. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi pagal IFR arba naktį, turi būti įrengta orlaivio meteorologinė įranga, kai iš naujausių meteorologinių pranešimų matyti, kad visu būsimu maršrutu yra tikėtinos perkūnijos arba kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti orlaivio meteorologine įranga.

SPO.IDE.H.133 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarančiam ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.

b) Susidarančiam ledui apšviesti naudojamos priemonės neturi sukelti spindesio ar atspindžių, kurie trukdytų įgulos nariams atlikti savo pareigas.

SPO.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.

SPO.IDE.H.140 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 7 000 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrengiamas 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. garsinė pilotų kabinos aplinka, 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 pradeda daryti įrašus automatiškai prieš sraigtasparniui pradedant judėti sava galia ir tęsia įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegalės judėti sava galia.

e) Be d papunkčio, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, CVR turi pradėti įrašus kaip galima ankščiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį po skrydžio.

▼M8

f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Skrydžio duomenų savirašis

a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrengiamas skrydžio duomenų savirašis (FDR), kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.

b) FDR 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 koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.

d) FDR pradeda daryti įrašus automatiškai prieš sraigtasparniui pradedant riedėti sava galia ir nustoja įrašinėti automatiškai, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.

▼M8

e) Jei FDR yra neiškskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Lengvųjų orlaivių skrydžio savirašis

a) Sraigtasparniuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM ne mažesnė kaip 2 250 kg, turi būti įrengtas skrydžio savirašis, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

▼M20

1. jiems netaikomas SPO.IDE.H.145 dalies a punktas;

▼M16

2. jie naudojami komerciniams skrydžiams;

3. jų pirmas individualus CofA išduotas 2022 m. rugsėjo 5 d. arba vėliau.

b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis arba vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti.

c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir vaizdus, užregistruotus bent per pastarąsias 5 valandas.

d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš sraigtasparniui pradedant judėti sava galia ir automatiškai nustoti juos daryti, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.

e) Jei skrydžio savirašis registruoja pilotų kabinos vaizdus arba garso įrašus, turi būti numatyta funkcija, kurią gali naudoti įgulos vadas ir kuri pakeičia vaizdą ir garso įrašus, padarytus prieš aktyvinant tą funkciją, taip, kad tų įrašų nebūtų galima atgaminti įprastais atkūrimo ar kopijavimo būdais.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Duomenų saito įrašymas

a) Sraigtasparniai, kuriems pirmas individualus COfA išduotas 2016 m. sausio 1 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;

▼M4

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 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) Įrašai ir informacija savirašyje įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš jo turi būti galima lengvai gauti duomenis. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.

c) Įrašytus duomenis savirašyje turi būti galima išsaugoti bent tokią trukmę, kuri SPO.IDE.H.140 dalyje nurodyta CVR įrenginiams.

▼M8

d) Jei savirašis yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įmontuotas įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu. Ne vėliau kaip nuo 2020 m. sausio 1 d. šių įtaisų signalų siuntimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei savirašis yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys.

▼M4

e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip SPO.IDE.H.140 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

SPO.IDE.H.155 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.

SPO.IDE.H.160 Krėslai, krėslų saugos diržai ir suvaržymo sistemos

a) Sraigtasparniuose įrengiama:

1. krėslas arba darbo vieta kiekvienam orlaivyje esančiam įgulos nariui arba užduočių specialistui;

2. saugos diržas kiekviename krėsle ir suvaržymo įtaisai kiekvienoje darbo vietoje;

3. jei tai sraigtasparniai, kurių pirmas individualus CofA išduotas po 2012 m. gruodžio 31 d. – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema kiekviename krėsle; ir

4. kiekvieno skrydžio įgulos nario krėsle – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant.

b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) Sraigtasparniuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir

2. reguliariai atnaujinama.

SPO.IDE.H.175 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 tokio aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone 10 000–13 000 pėdų; ir

2. visus įgulos narius ir užduočių specialistus bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone didesnis nei 13 000 pėdų.

c) Nepaisant b punkto, nustatytos trukmės nukrypimai 13 000–16 000 pėdų aukštyje galimi netiekiant deguonies, kaip nurodyta SPO.OP.195 dalies b punkte.

SPO.IDE.H.180 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 salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

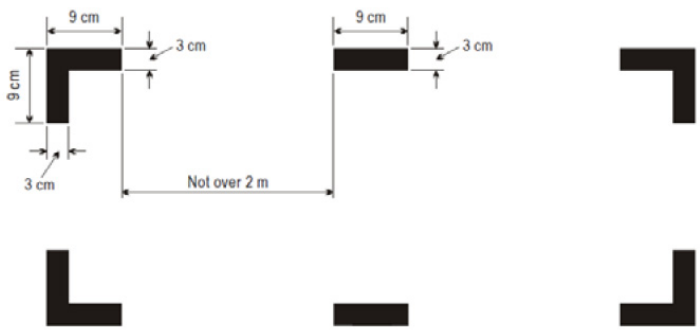
b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, ir toksiškų dujų koncentracijos pavojui mažinti skyriuose, kuriuose yra žmonių.

SPO.IDE.H.185 Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklinamos ant lėktuvo, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklinimas



▼M4

SPO.IDE.H.190 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

a) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota krėslų konfigūracija viršija šešis, turi būti:

1. automatinis ELT ir

2. vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) gelbėjimosi plauste arba gelbėjimosi liemenėje, kai sraigtasparniu vykdomi skrydžiai atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu.

▼M27

b) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota krėslų konfigūracija neviršija šešių vietų, turi būti įgulos nario arba užduočių specialisto nešiojamas ELT(S) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB) arba automatinis ELT.

▼M4

c) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

SPO.IDE.H.195 Skrydis virš vandens. Kiti nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

a) Sraigtasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam juose esančiam asmeniui, nešiojamą arba padėtą taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo krėslo, kai:

1. skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio; arba

2. skrydžiai vykdomi virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį; arba

3. kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija yra virš vandens.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

c) Sraigtasparnio, kuriuo skrydžiai vykdomi virš vandens tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo reikėtų skristi daugiau kaip 30 minučių, arba didesniu nei 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė), įgulos vadas nustato sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. nelaimės signalizavimo įrangą;

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) Įgulos vadas nuspręsdamas, ar a punkte reikalaujamas gelbėjimosi liemenes turi vilkėti visi sraigtasparnyje esantieji, atsižvelgia į sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens.

SPO.IDE.H.197 Gelbėjimosi liemenės. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

a) Sraigtasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam juose esančiam asmeniui, nešiojamą arba padėtą taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo krėslo, kai:

▼M4

1. skrydžiai vykdomi virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį;

2. skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio; arba

3. kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad įvykus nelaimingam atsitikimui gali prireikti priverstinai tūpti ant vandens.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Gelbėjimosi kostiumai. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

Kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi vilkėti gelbėjimosi kostiumą, kai taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgiama į šias sąlygas:

a) skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir

b) iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens. Sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi:

a) skrydžiams virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį; arba

b) skrydžiams virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu 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, turi būti:

1. bent vienas gelbėjimosi plaustas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, sudėtas taip, kad juo būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje;

2. bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) kiekvienam būtinam plaustui ir

3. būsimo skrydžio reikalavimus atitinkanti gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones.

SPO.IDE.H.200 Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

a) nelaimės signalizavimo įranga;

b) bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)); ir

c) papildomos gelbėjimosi įrangos skristinam maršrutui, atsižvelgiant į sraigtasparnyje esančių asmenų skaičių.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 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.

SPO.IDE.H.203 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Priverstinis tūpimas ant vandens

Skrydžiams virš vandens nepalankioje aplinkoje atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, naudojami sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai ir kiti nei sudėtingi varikliu varomi sraigtasparniai, kuriais skrendama virš vandens nepalankioje aplinkoje tolesniu nei 50 jūrmylių atstumu nuo žemės, turi:

a) būti suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą;

b) būti sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą; arba

c) turėti avarinę plūduriavimo įrangą.

SPO.IDE.H.205 Asmeninė apsaugos įranga

Kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi nešioti vykdomo skrydžio tipui tinkančią asmeninę apsaugos įrangą.

SPO.IDE.H.210 Ausinės

Jei būtina radijo ryšio ir (arba) radijo navigacijos sistema, sraigtasparniuose kiekvieno piloto, įgulos nario ir (arba) užduočių specialisto darbo vietoje turi būti įrengtos ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverte įranga ir siuntimo mygtukas ant skrydžio valdymo prietaisų.

SPO.IDE.H.215 Radijo ryšio įranga

a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, arba tuomet, kai reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, įrengiama radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis galima:

   1. palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;

   2. gauti meteorologinę informaciją;

   3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su 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 kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus kita įranga nesugestų.

▼M4

c) Jei būtina radijo ryšio sistema ir pagal SPO.IDE.H.135 taisyklę papildomai reikalaujama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno reikiamo piloto ir įgulos nario darbo vietoje ant skrydžio valdymo prietaisų turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

SPO.IDE.H.220 Navigacijos įranga

a) Sraigtasparniuose įrengiama 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, kuria būtų galima užtikrinti, 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, 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 esant IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

▼M9

d) Orlaiviai, naudojami PBN skrydžiams, turi atitikti tinkamumo skraidyti sertifikavimo reikalavimus pagal atitinkamą navigacijos specifikaciją.

▼M15

e) Sraigtasparniuose įrengiama stebėjimo įranga pagal taikomus oro erdvės reikalavimus.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, kuriame įdiegtos visos reikiamos funkcijos.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) Sertifikuotose orlaivių sistemų taikomosiose programose naudojamos aviacijos duomenų bazės turi atitikti duomenų kokybės reikalavimus, atitinkančius numatytąją duomenų paskirtį.

b) Vežėjas užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir įdiegtos visuose orlaiviuose, kuriuose jų reikia.

c) Nepaisant kitų pranešimo apie įvykius reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 376/2014, vežėjas turi pranešti duomenų bazės teikėjui apie klaidingus, nenuoseklius ar trūkstamus duomenis, dėl kurių, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali kilti pavojus skrydžiui.

Tokiais atvejais vežėjas informuoja skrydžio įgulą ir kitus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad tokie duomenys nebūtų naudojami.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

E SKYRIUS

Specialieji reikalavimai

1 SKIRSNIS

Sraigtasparnių išorinių krovų skrydžiai (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standartinės veiklos procedūros

HESLO standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;

b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;

c) atitinkamas teorijos ir praktinis įgulos narių mokymas atlikti savo užduotis, atitinkamas užduočių specialistų mokymas atlikti savo užduotis ir asmenų, teikiančių tokį mokymą įgulos nariams ir užduočių specialistams, kvalifikacija ir skyrimas;

d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;

e) sraigtasparnio naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HESLO skrydžius;

f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Specialioji HESLO įranga

Sraigtasparnyje turi būti bent:

a) vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį (-ius) ir (arba) krovinį; ir

b) vienos krovininės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitaip.

SPO.SPEC.HESLO.110 Pavojingųjų krovinių vežimas

Pavojinguosius krovinius į negyvenamas arba atokias vietoves arba iš jų vežantis vežėjas pateikia kompetentingai institucijai prašymą leisti nesilaikyti techninių instrukcijų nuostatų, jei ketina nesilaikyti kitų šių instrukcijų nuostatų.

2 SKIRSNIS

Žmogaus išorėje skrydžiai (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standartinės veiklos procedūros

HESLO standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;

b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;

▼M15

c) atitinkamas teorijos ir praktinis įgulos narių mokymas atlikti savo užduotis, atitinkamas užduočių specialistų mokymas atlikti savo užduotis ir asmenų, teikiančių tokį mokymą įgulos nariams ir užduočių specialistams, kvalifikacija ir skyrimas;

d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;

e) sraigtasparnio naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti HEC skrydžius;

f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Specialioji HEC įranga

a) Sraigtasparnyje turi būti:

1. keliamųjų skrydžių įranga arba krovininis kablys;

2. vienas krovinio saugos veidrodis arba kitos priemonės, kuriomis galima stebėti kablį; ir

3. vienos krovininės svarstyklės, nebent krovos svorį galima nustatyti kitaip.

▼M15

b) Visai sraigtasparnio keliamajai ir krovininių kablių įrangai, kuri nėra paprasta PCDS, taip pat bet kokioms paskesnėms modifikacijoms reikia gauti numatytą funkciją atitinkantį tinkamumo skraidyti patvirtinimą.

▼M4

3 SKIRSNIS

Parašiutų skrydžiai (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standartinės veiklos procedūros

PAR standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;

b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;

c) reikiamas įgulos narių ir užduočių specialistų mokymas, kad jie galėtų atlikti pavestas užduotis, taip pat įgulos narius ir užduočių specialistus mokančių asmenų kvalifikacija bei paskyrimas;

d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;

e) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima vykdyti parašiutų skrydžius;

f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

SPO.SPEC.PAR.105 Įgulos narių ir užduočių specialistų vežimas

SPO.GEN.106 dalies c punkte nustatytas reikalavimas, susijęs su užduočių specialistų atsakomybe, netaikomas šuolius parašiutu atliekantiems užduočių specialistams.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Krėslai

Nepaisant SPO.IDE.A.160 dalies a punkto ir SPO.IDE.H.160 dalies a punkto 1 papunkčio, užduočių specialistas gali sėdėti ant orlaivio grindų, jei jis turi, kur laikytis arba kuo prisirišti.

SPO.SPEC.PAR.115 Papildomas deguonis

Nepaisant SPO.OP.195 dalies a punkto, reikalavimas naudoti papildomą deguonį netaikomas įgulos nariams, išskyrus įgulos vadą, ir užduočių specialistams, vykdantiems su specialiąja užduotimi susijusias esmines pareigas, kai salono aukštis:

a) viršija 13 000 pėdų ne ilgiau nei 6 minutes;

b) viršija 15 000 pėdų ne ilgiau nei 3 minutes.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Pavojingųjų krovinių išleidimas

Nepaisant SPO.GEN.155 dalies, vykdant parodomuosius parašiutų skrydžius virš tankiai apgyvendintų miestų, miestelių, gyvenviečių rajonų arba virš lauke susirinkusių žmonių, parašiutininkai gali iššokti iš orlaivio turėdami dūmų uodegos prietaisus, jei šie prietaisai pagaminti tuo tikslu.

▼M4

4 SKIRSNIS

Akrobatiniai skrydžiai (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standartinės veiklos procedūros

ABF standartinėse veiklos procedūrose nurodoma:

a) jei taikoma, įranga, kurią reikia turėti skrydžio metu, įskaitant jos naudojimo apribojimus ir atitinkamus MEL įrašus;

b) įgulos sudėtis ir įgulos narių bei užduočių specialistų patirties reikalavimai;

c) reikiamas įgulos narių ir užduočių specialistų mokymas, kad jie galėtų atlikti pavestas užduotis, taip pat įgulos narius ir užduočių specialistus mokančių asmenų kvalifikacija bei paskyrimas;

d) įgulos narių ir užduočių specialistų pareigos ir atsakomybė;

e) naudojimo galimybių kriterijai, kuriuos būtina įvykdyti, kad būtų galima atlikti akrobatinius skrydžius;

f) įprastos, neįprastos ir avarinės procedūros.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

Vykdant akrobatinius skrydžius nereikia turėti šių SPO.GEN.140 dalies a punkte nurodytų dokumentų:

a) sudaryto ATS skrydžio plano informaciją, jei taikoma;

▼M4

b) siūlomo skrydžio maršruto arba srities ir visų maršrutų, kuriais pagrįstai galima tikėtis, kad skrydis gali būti nukreiptas, naujausių ir tinkamų oro navigacijos žemėlapių;

c) procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją, skirtą naudoti perimančiam ir perimtam orlaiviui; ir

d) informacijos apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje.

SPO.SPEC.ABF.115 Įranga

Akrobatiniams skrydžiams neturi būti taikomi šie įrangos reikalavimai:

a) pirmosios pagalbos vaistinėlė, kaip nustatyta SPO.IDE.A.165 ir SPO.IDE.H.165 dalyse;

b) rankiniai gesintuvai, kaip nustatyta SPO.IDE.A.180 ir SPO.IDE.H.180 dalyse; ir

c) avariniai kreipiamieji siųstuvai arba asmeniniai radiolokaciniai švyturiai, kaip nustatyta SPO.IDE.A.190 ir SPO.IDE.H.190 dalyse.

▼M15

5 SKIRSNIS

Su technine priežiūra susiję bandomieji skrydžiai (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Su technine priežiūra susijusių bandomųjų skrydžių lygiai

Prieš atlikdamas su technine priežiūra susijusį bandomąjį skrydį, vežėjas nustato taikomą su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį:

▼M16

a) su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra A lygio, kai per jį numatoma taikyti orlaivio naudojimo vadove nustatytas neįprastas arba avarines procedūras arba kai skrydis būtinas atsarginės sistemos ar kitų saugos įtaisų veikimui išbandyti;

▼M15

b) bet kuris ne A lygio su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis yra B lygio.

SPO.SPEC.MCF.105 Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio programa

Prieš vykdydamas su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį sudėtingu varikliu varomu orlaiviu, vežėjas parengia ir dokumentuoja skrydžio programą.

SPO.SPEC.MCF.110 Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio vykdymo vadovas

Vežėjas, vykdantis su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį:

a) aprašo tuos skrydžius ir susijusias procedūras III priedo ORO.MLR.100 dalyje nurodytame skrydžių vykdymo vadove arba specialiame su technine priežiūra susijusio skrydžio vykdymo vadove;

b) vadovą prireikus atnaujina;

c) visus susijusius darbuotojus informuoja apie vadovą ir jų pareigoms svarbius jo pakeitimus;

d) vadovą ir jo atnaujinimus pateikia kompetentingai institucijai.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio įgulos reikalavimai

a) Vežėjas parenka tinkamus skrydžio įgulos narius, atsižvelgdamas į orlaivio sudėtingumą ir su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio lygį. Parinkdamas skrydžio įgulos narius su technine priežiūra susijusiam A lygio bandomajam skrydžiui sudėtingu varikliu varomu orlaiviu, vežėjas užtikrina visus šiuos dalykus:

1. kad įgulos vadas būtų išėjęs mokymo kursą pagal SPO.SPEC.MCF.120 dalį; jei mokymo kursas buvo atliktas treniruokliu, pilotas, prieš vykdydamas su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio įgulos vado pareigas, turi atlikti bent vieną su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį kaip stebintis pilotas arba kaip stebėtojas;

2. kad įgulos vadas būtų skraidęs tos pačios, kaip orlaivio, kuriuo numatoma vykdyti skrydį, kategorijos orlaiviu bent 1 000 valandų skrydžio laiko, iš kurių bent 400 valandų – kaip sudėtingo varikliu varomo orlaivio įgulos vadas ir bent 50 valandų – to konkretaus tipo orlaiviu.

Nepaisant pirmosios pastraipos 2 punkto, jei vežėjas pradeda savo skrydžiams naudoti naujo tipo orlaivius ir yra įvertinęs piloto kvalifikaciją pagal nustatytą vertinimo procedūrą, jis gali pasirinkti mažiau nei 50 valandų skrydžių konkretaus tipo orlaiviais patirties turintį pilotą.

b) Laikoma, kad pilotai, turintys skrydžio bandymo kvalifikaciją pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011, visiškai atitinka a punkto 1 papunkčio mokymo kurso reikalavimą, jei yra įgiję reikiamą pradinį ir kartotinį įgulos išteklių valdymo mokymą pagal III priedo ORO.FC.115 ir ORO.FC.215 dalis.

c) Įgulos vadas negali vykdyti su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio, jei per pastaruosius 36 mėnesius nėra vykdęs su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio.

d) Su technine priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio įgulos vado įgūdžių atnaujinimo reikalavimas įvykdomas atlikus su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį kaip stebėtojui ar pilotui stebėtojui arba atlikus su technine priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį treniruokliu einant įgulos vado pareigas.

SPO.SPEC.MCF.120 Su technine priežiūra susijusių A lygio bandomųjų skrydžių įgulos narių mokymo kursas

a) Su technine priežiūra susijusiam A lygio bandomajam skrydžiui būtinas mokymo kursas atliekamas pagal išsamią programą.

b) Mokymo kurso metu skrydžio mokymas atliekamas vienu iš šių būdų:

1. treniruokliu, kuris mokymo tikslais tinkamai atspindi orlaivio ir jo sistemų reakciją į atliekamus patikrinimus;

2. vykdant skrydį orlaiviu, per kurį demonstruojama su technine priežiūra susijusio bandomojo skrydžio technika.

c) Vienos kategorijos orlaiviu atliktas mokymo kursas laikomas galiojančiu visiems tos kategorijos orlaivių tipams.

d) Atsižvelgdamas į mokymui naudojamą orlaivį ir orlaivį, kuriuo bus vykdomas su technine priežiūra susijęs bandomasis skrydis, vežėjas nustato, ar reikia skirtumų mokymo arba supažindinamojo mokymo ir aprašo tokio mokymo turinį.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Įgulos sudėtis ir asmenys orlaivyje

a) Vežėjas nustato papildomų užduočių specialistų poreikio nustatymo tvarką.

b) Su techninе priežiūra susijusio A lygio bandomojo skrydžio vykdymo vadove vežėjas nustato kitų asmenų buvimo orlaivyje politiką.

c) Vykdant su techninе priežiūra susijusį A lygio bandomąjį skrydį pilotų kabinoje turi būti užduoties specialistas arba papildomas pilotas, padedantis skrydžio įgulos nariams, nebent dėl orlaivio konfigūracijos tai neįmanoma arba vežėjas, atsižvelgdamas į skrydžio įgulos narių darbo krūvį pagal skrydžio programą, gali pagrįsti, kad skrydžio įgulos nariams papildomos pagalbos nereikia.

SPO.SPEC.MCF.130 Skrydžio metu imituojamos neįprastos arba avarinės procedūros

Nukrypstant nuo SPO.OP.185 dalies, užduoties specialistas gali būti orlaivyje, kuriuo vykdomas su techninе priežiūra susijęs A lygio bandomasis skrydis, jei jo reikia atsižvelgiant į skrydžio tikslą ir jis yra nurodytas skrydžio programoje.

SPO.SPEC.MCF.135 Skrydžio laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai

Vežėjai, kuriems taikomas III priedo (ORO dalies) FTL skyrius, skirdami su techninе priežiūra susijusio skrydžio įgulos narius, taiko to skyriaus nuostatas.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemos ir įranga

Kai su techninе priežiūra susijusį bandomąjį skrydį numatoma vykdyti tinkamam sistemos ar įrangos veikimui patikrinti, ta sistema ar įranga identifikuojama kaip galinti būti nepatikima, ir prieš skrydį susitariama dėl tinkamų poveikio mažinimo priemonių, kad būtų kuo labiau sumažinta rizika skrydžio saugai.

SPO.SPEC.MCF.145 Kabinos pokalbių savirašis, skrydžio duomenų savirašis ir duomenų saito įrašymo reikalavimai AOC turėtojams

Vykdant su techninе priežiūra susijusį skrydį orlaiviu, kuris paprastai naudojamas komerciniams skrydžiams, ir toliau taikomos IV priedo (CAT dalies) nuostatos dėl kabinos pokalbių savirašių (CVR), skrydžio duomenų savirašių (FDR) ir duomenų saito savirašių (DLR).

▼M29

IX PRIEDAS

NAUJOVIŠKO ORO TRANSPORTO SKRYDŽIAI

(IAM dalis)

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

IAM.GEN.050. Taikymo sritis

Šis priedas taikomas pagal VFR dieną vykdomiems IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

IAM.GEN.055. Kompetentinga institucija

IAM vežėjo kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra to vežėjo pagrindinė verslo vieta arba gyvenamoji vieta, arba agentūros paskirta institucija pagal Reglamento (ES) 2018/1139 65 straipsnį.

1 SKIRSNIS

Vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (VCA)

IAM.GEN.VCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje pateikiami bendrieji VCA naudojimo reikalavimai.

IAM.GEN.VCA.100. Įgulos narių pareigos

a) Pilotai ir kiti įgulos nariai atsako už tinkamą savo pareigų vykdymą:

1) pareigų, susijusių su orlaivio ir jo keleivių sauga, ir

2) pareigų, nurodytų VCA naudotojo skrydžių vykdymo vadove.

b) Pilotai ir kiti įgulos nariai laikosi visų šių reikalavimų:

1) praneša įgulos vadui apie bet kokią klaidą, gedimą, netinkamą veikimą ar trūkumą, kuris, jų manymu, gali turėti įtakos VCA, įskaitant avarines sistemas, tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, jei apie tai dar nepranešta;

2) praneša įgulos vadui apie bet kokį incidentą, kuris sukėlė arba galėjo kelti pavojų VCA naudojimo saugumui, jei apie tai dar nepranešta;

3) laikosi vežėjo pranešimo apie įvykius sistemos atitinkamų reikalavimų;

4) laikosi jų veiklai taikomų skrydžio laiko, darbo laiko ir poilsio reikalavimų;

5) skrydžio metu neišaktyvina ar neišjungia savirašių arba sąmoningai neištrina jų įrašų.

c) Pilotai ir kiti įgulos nariai nevykdo su VCA naudojimu susijusių pareigų, jeigu jie yra bet kurioje iš šių situacijų:

1) apsvaigę nuo psichoaktyviųjų medžiagų arba negali vykdyti užduočių dėl susižeidimo, nuovargio, vartojamų vaistų, ligos ar kitų panašių priežasčių;

▼M29

2) neatitinka taikomų medicininių reikalavimų;

3) jiems kyla abejonių dėl gebėjimo vykdyti jiems pavestas pareigas;

4) jie žino arba įtaria, kad yra pervargę, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 7.5 punkte, arba jaučiasi taip blogai, kad dėl to gali iškilti pavojus skrydžiui.

IAM.GEN.VCA.105. Įgulos vado pareigos

a) Įgulos vadas ne tik laikosi IAM.GEN.VCA.100 dalies reikalavimų, bet ir nuo tada, kai prisiima vadovavimo funkcijas paskirtoje darbo vietoje, iki tol, kol pasibaigus skrydžiui perduoda vadovavimo funkcijas arba palieka paskirtą darbo vietą, laikosi visų šių reikalavimų:

1) atsako už visų VCA esančių įgulos narių, keleivių ir krovinių saugumą;

2) atsako už VCA valdymą ir saugą, kai paleidžiami kėlimo ir traukos varikliai;

3) atsako už skrydžio pradėjimą, tęsimą, užbaigimą ar nukreipimą saugos sumetimais;

4) turi įgaliojimus duoti visus įsakymus ir imtis visų tinkamų veiksmų VCA bei jame esančių asmenų ir (arba) turto saugai užtikrinti;

5) užtikrina, kad visi keleiviai būtų instruktuoti apie avarinių išėjimų vietą ir, priklausomai nuo to, kas taikytina, atitinkamos saugos bei avarinės įrangos vietą ir naudojimą;

6) užtikrina, kad visi keleiviai būtų instruktuoti apie tai, kada ir kaip skrydžio metu bendrauti su skrydžio įgulos nariu (-iais);

7) užtikrina, kad būtų laikomasi visų veiklos procedūrų ir kontrolinių sąrašų, kaip nustatyta VCA vežėjo skrydžių vykdymo vadove;

8) jokiam įgulos nariui neleidžia atlikti jokių veiksmų kritinėmis skrydžio fazėmis, išskyrus pareigas, būtinas saugiam VCA naudojimui;

9) užtikrina, kad skrydžio metu savirašiai nebūtų išaktyvinti ar išjungti ir kad jų įrašai nebūtų sąmoningai ištrinami;

10) sprendžia dėl VCA su trūkumais priėmimo pagal nuokrypių nuo VCA konfigūracijos sąrašą arba minimalios įrangos sąrašą ir VCA techninį žurnalą;

11) užtikrina, kad priešskrydinis patikrinimas būtų atliktas pagal taikomus nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimus;

12) įsitikina, kad reikiama avarinė įranga yra lengvai prieinama, kad ją būtų galima iškart naudoti;

13) pasibaigus skrydžiui, pagal nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užrašų sistemos reikalavimus registruoja naudojimo duomenis ir visus žinomus arba įtariamus VCA trūkumus, kad būtų užtikrinta nuolatinė skrydžio sauga.

▼M29

b) Susidarius avarinei padėčiai, kai būtini neatidėliotini sprendimai ir veiksmai, įgulos vadas imasi veiksmų, kurie, jo nuomone, tokiomis aplinkybėmis būtini. Tokiais atvejais saugos sumetimais įgulos vadas gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.

c) Įgulos vadas, kai tik praktiškai įmanoma, praneša atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai apie visas skrydžio metu pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias paveikti kitų VCA skrydžių saugą.

IAM.GEN.VCA.110. Įgulos vado įgaliojimai

IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog visi VCA vežami asmenys vykdytų visus teisėtus nurodymus, kuriuos įgulos vadas duoda siekdamas užtikrinti VCA ir juo vežamų asmenų ar turto saugą.

IAM.GEN.VCA.120. Bendra kalba

IAM vežėjas užtikrina, kad visi įgulos nariai galėtų bendrauti tarpusavyje bendra kalba.

IAM.GEN.VCA.130. Kėlimo ir traukos variklių paleidimas

VCA kėlimo ir traukos variklius skrydžio tikslais paleidžia tik kvalifikuotas pilotas, valdantis VCA.

IAM.GEN.VCA.140. Nešiojamieji elektroniniai prietaisai (PED)

IAM vežėjas neleidžia jokiems asmenims orlaivyje naudotis nešiojamuoju elektroniniu prietaisu (PED), kuris galėtų pakenkti VCA sistemų ir įrangos veikimui, ir imasi visų pagrįstų priemonių, kad užkirstų kelią tokiam naudojimui.

IAM.GEN.VCA.141. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas

a) Jei EFB naudojama orlaivyje, IAM vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio VCA sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui valdyti VCA.

b) IAM vežėjas naudojasi tik pagal V priedo (SPA dalies) M skyrių patvirtintomis B tipo EFB taikomosiomis programomis.

IAM.GEN.VCA.145. Informacija apie VCA esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

IAM vežėjas užtikrina, kad visuose jo VCA visą laiką būtų sąrašai su informacija apie juose esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

IAM.GEN.VCA.155. Karinių ginklų ir amunicijos vežimas

IAM vežėjas į VCA nepriima karinių ginklų ar amunicijos, skirtų vežti oro transportu.

IAM.GEN.VCA.160. Sportinių ginklų ir amunicijos vežimas

a) IAM vežėjas į VCA nepriima sportinių ginklų, skirtų vežti oro transportu, nebent:

1) jie gali būti laikomi tokioje VCA vietoje, į kurią keleiviai negali patekti skrydžio metu, ir

2) visa amunicija iškraunama ir vežama atskirai nuo sportinių ginklų.

▼M29

IAM.GEN.VCA.165. Žmonių vežimo būdas

IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių siekdamas užtikrinti, kad skrydžio metu joks asmuo neatsidurtų VCA dalyje, kuri nėra suprojektuota ar skirta žmonėms vežti, išskyrus atvejus, kai asmuo imasi veiksmų, kurie yra būtini VCA arba bet kurio VCA vežamo asmens, gyvūno ar krovinio saugai užtikrinti.

IAM.GEN.VCA.170. Psichoaktyviosios medžiagos

a) IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių siekdamas užtikrinti, kad į VCA nepatektų ir jame nebūtų asmenų, apsvaigusių nuo psichoaktyviųjų medžiagų tiek, kad sukeltų pavojų VCA ar jame esančių asmenų saugai.

b) IAM vežėjas parengia ir įgyvendina objektyvią, skaidrią ir nediskriminacinę politiką ir procedūrą, susijusią su pilotų ir kito saugai svarbaus personalo, kuriuos tiesiogiai kontroliuoja IAM vežėjas, piktnaudžiavimo psichoaktyviosiomis medžiagomis prevencija ir nustatymu, siekiant užtikrinti, kad nekiltų pavojus VCA ir jame esančių asmenų saugai.

c) Jei pilotų ar kito saugai svarbaus personalo psichoaktyviųjų medžiagų tyrimo rezultatai yra teigiami, IAM vežėjas informuoja savo kompetentingą instituciją ir už pilotus bei atitinkamą personalą atsakingą instituciją.

IAM.GEN.VCA.175. Grėsmė saugai

a) IAM vežėjas imasi visų pagrįstų priemonių, kad užtikrintų, jog nė vienas asmuo dėl neatsakingų, tyčinių ar neatsargių veiksmų arba neveikimo:

1) nekeltų pavojaus VCA saugai arba jame esančių asmenų saugai arba

2) nesudarytų sąlygų ir neleistų VCA kelti pavojaus asmenims ar turtui.

b) IAM vežėjas užtikrina, kad prieš pilotams pradedant skrydžius būtų atliktas jų psichologinis vertinimas, siekiant:

1) nustatyti pilotų psichologines savybes ir tinkamumą jų darbo aplinkai ir

2) sumažinti tikimybę, kad pilotai turės neigiamos įtakos saugiam VCA naudojimui.

IAM.GEN.VCA.176. Pilotų paramos programa

a) IAM vežėjas įdiegia prevencinę nebaudžiamojo pobūdžio paramos programą, kuri padėtų pilotams atpažinti, spręsti ir įveikti visas problemas, kurios galėtų neigiamai paveikti jų gebėjimą saugiai naudotis jų licencijomis suteikiamomis teisėmis, ir sudaro sąlygas bei suteikia galimybę jiems ta programa naudotis.

b) Nedarant poveikio taikytinai Sąjungos teisei dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, asmens duomenų konfidencialumo apsauga yra būtina veiksmingos pilotų paramos programos sąlyga.

▼M29

IAM.GEN.VCA.185. Ant žemės saugoma informacija

a) IAM vežėjas užtikrina, kad kiekvieno skrydžio ar skrydžių serijos metu su skrydžiu arba skrydžių serija susijusi ir skrydžio tipą atitinkanti informacija:

1) būtų saugoma ant žemės ir

2) būtų saugoma tol, kol bus padaryta jos kopija toje vietoje, kurioje ji bus saugoma, arba, jei to neįmanoma padaryti,

3) būtų vežama VCA esančioje ugniai atsparioje talpykloje.

b) Informacija, nurodyta a punkte, apima visus šiuos elementus:

1) operatyvinio skrydžio plano kopiją;

2) orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užrašų atitinkamos dalies (-ių) kopijas;

3) su maršrutu susijusius NOTAM dokumentus, jei juos specialiai parengė IAM vežėjas;

4) masės ir centruotės dokumentus;

5) pranešimus apie ypatingus krovinius.

IAM.GEN.VCA.190. Dokumentų ir įrašų teikimas

Institucijos įgalioto asmens prašymu įgulos vadas per pagrįstą laiką pateikia tam asmeniui popierinius arba skaitmeninius dokumentus, kuriuos reikalaujama turėti orlaivyje.

IAM.GEN.VCA.195. Savirašio įrašų saugojimas, įrašymas, apsauga ir naudojimas

a) Po avarijos, rimto incidento ar įvykio, kurį nustatė tyrimą atliekanti institucija, IAM vežėjas 60 dienų arba tol, kol tyrimą atliekanti institucija nenurodo kitaip, saugo originalius savirašio įrašytus duomenis, vežamus VCA pagal šio priedo D skyrių.

b) IAM vežėjas atlieka įrašų patikrinimus ir vertinimus, kad užtikrintų nuolatinį savirašio tinkamumą naudoti.

c) IAM vežėjas užtikrina, kad būtų išsaugoti skrydžio parametrų, kuriuos reikalaujama įrašyti į savirašį, įrašai. Savirašio bandymo ir priežiūros tikslais galima ištrinti iki 1 valandos seniausios bandymo metu įrašytos medžiagos.

d) IAM vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose yra informacija, būtina neapdorotiems skrydžio duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais skrydžio parametrais.

e) Kompetentingai institucijai nurodžius IAM vežėjas pateikia bet kurį išsaugotą savirašio įrašą.

▼**M29**

f) Nedarant poveikio Reglamentui (ES) Nr. 996/2010 ([1]) ir Reglamentui (ES) 2016/679 ([2])[*]):

1) išskyrus atvejus, kai reikia užtikrinti savirašio tinkamumą naudoti, garso įrašai neatskleidžiami arba nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

i) yra nustatyta tokių garso įrašų ir jų transkribuoto teksto tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję pilotai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie garso įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti;

2) tikrindamas savirašio garso įrašus, kad užtikrintų to savirašio tinkamumą naudoti, IAM vežėjas išsaugo tų garso įrašų privatumą ir užtikrina, kad jie nebūtų atskleidžiami ar naudojami kitais nei savirašio tinkamumo naudoti užtikrinimo tikslais;

3) savirašio įrašyti skrydžio parametrai nenaudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais, nebent tokie įrašai atitinka kurią nors iš šių sąlygų:

i) IAM vežėjas juos naudoja tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros tikslais;

ii) iš jų pašalinta asmeninė informacija;

iii) jie atskleidžiami laikantis saugių procedūrų;

4) išskyrus atvejus, kai reikia užtikrinti savirašio tinkamumą naudoti, įrašyti pilotų kabinos vaizdai neatskleidžiami ir nenaudojami, nebent įvykdytos visos šios sąlygos:

i) yra nustatyta tokių vaizdo įrašų tvarkymo procedūra;

ii) visi susiję pilotai ir techninės priežiūros darbuotojai yra davę savo išankstinį sutikimą;

iii) tokie vaizdo įrašai naudojami tik saugai išlaikyti arba gerinti;

5) kai savirašio įrašyti pilotų kabinos vaizdai tikrinami siekiant užtikrinti to savirašio tinkamumą naudoti, tada:

i) tie vaizdai neatskleidžiami arba nenaudojami kitais nei savirašio tinkamumo naudoti užtikrinimo tikslais;

ii) jei tikėtina, kad vaizduose bus matyti įgulos narių kūno dalys, vežėjas turi užtikrinti tų vaizdų privatumą.

([1]) 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL L 295, 2010 11 12, p. 35).

([2]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

▼M29

IAM.GEN.VCA.200. Pavojingųjų krovinių vežimas pagal specialųjį patvirtinimą

a) Pavojingieji kroviniai oru vežami bent pagal Čikagos konvencijos 18 priedą ir taikomas technines instrukcijas.

b) IAM vežėjas pagal V priedo (SPA dalies) G skyrių turi būti gavęs patvirtinimą pavojinguosius krovinius vežti oru.

c) IAM vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio nedeklaruotų ar netinkamai deklaruotų pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.

d) IAM vežėjas užtikrina, kad visi darbuotojai, įskaitant trečiųjų šalių darbuotojus, dalyvaujantys priimant, tvarkant, pakraunant ir iškraunant krovinį, būtų informuoti apie vežėjo veiklos patvirtinimą ir pavojingųjų krovinių vežimo oru apribojimus ir jiems būtų pateikta reikiama informacija, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas, kaip to reikalaujama techninėse instrukcijose.

e) IAM vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, užtikrina, kad keleiviams būtų suteikta informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą orlaivyje.

f) IAM vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie:

   1) bet kokias avarijas ar incidentus, susijusius su pavojingaisiais kroviniais;

   2) tarp krovinių ar pašto rastus nedeklaruotus ar netinkamai deklaruotus pavojinguosius krovinius arba

   3) rastus keleivių ar įgulos narių arba jų bagaže gabenamus pavojinguosius krovinius, jei gabenimas neatitinka techninių instrukcijų 8 dalies reikalavimų.

g) IAM vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

IAM.GEN.VCA.205. Pavojingųjų krovinių vežimas be specialiojo patvirtinimo

a) Pavojingieji kroviniai oru vežami bent pagal Čikagos konvencijos 18 priedą ir taikomas technines instrukcijas.

b) Pavojinguosius krovinius vežėjai VCA veža be specialiojo patvirtinimo, kurio reikalaujama pagal V priedo (SPA dalies) G skyrių, jeigu:

   1) jiems netaikomos techninės instrukcijos pagal jų 1 dalį arba

   2) juos veža keleiviai ar įgula arba jie yra bagaže pagal techninių instrukcijų 8 dalį.

c) Pagal V priedo (SPA dalies) G skyrių nepatvirtinti IAM vežėjai parengia Čikagos konvencijos 18 priedo ir taikomų techninių instrukcijų reikalavimus atitinkančią mokymo apie pavojinguosius krovinius programą.

d) IAM vežėjas užtikrina, kad keleiviams būtų suteikta informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, kaip numatyta techninėse instrukcijose.

e) IAM vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio nedeklaruotų pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.

▼M29

f) IAM vežėjas, vadovaudamasis techninėmis instrukcijomis, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie:

1) bet kokias avarijas ar incidentus, susijusius su pavojingaisiais kroviniais;

2) tarp krovinių ar pašto rastus nedeklaruotus pavojinguosius krovinius arba

3) rastus keleivių ar įgulos narių arba jų bagaže gabenamus pavojinguosius krovinius, jei gabenimas neatitinka techninių instrukcijų 8 dalies reikalavimų.

2 SKIRSNIS

Pilotuojami vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135. Leidimas patekti į pilotų kabiną

a) IAM vežėjas užtikrina, kad joks kitas asmuo, išskyrus vykdyti skrydį paskirtą pilotą, nebūtų įleidžiamas į pilotų kabiną ar būti vežamas joje, nebent tas asmuo yra:

1) skrydyje dalyvaujantis įgulos narys;

2) kompetentingos arba tikrinančios institucijos atstovas, jeigu jis turi ten būti vykdydamas savo oficialias pareigas, arba

3) įleidžiamas ir vežamas pagal vežėjo skrydžių vykdymo vadovą.

b) Įgulos vadas užtikrina, kad:

1) įleidimas į pilotų kabiną neblaškytų arba netrukdytų vykdyti skrydžio ir

2) visi pilotų kabinoje vežami asmenys būtų supažindinti su atitinkamomis saugos procedūromis.

c) Įgulos vadas priima galutinį sprendimą dėl įleidimo į VCA pilotų kabiną.

IAM.GEN.MVCA.180. Orlaivyje kiekvieno skrydžio metu turėtini dokumentai, vadovai ir informacija

a) Kiekvieno skrydžio VCA metu būtina turėti toliau išvardytus popierinius arba skaitmeninius dokumentus, vadovus ir informaciją ir jie turi būti lengvai prieinami patikrinti:

1) orlaivio naudojimo vadovą (AFM) arba jam lygiavertį dokumentą (-us);

2) orlaivio registravimo liudijimo originalą;

3) tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;

4) triukšmo pažymėjimą ir jo vertimą į anglų kalbą, jei tokį pažymėjimą yra išdavusi institucija, kuri yra atsakinga už triukšmo pažymėjimų išdavimą;

5) patvirtintą tikrą oro vežėjo pažymėjimo (AOC) kopiją, įskaitant jo vertimą į anglų kalbą, jei AOC išduotas kita kalba;

6) su AOC išduotas skrydžių atitinkamo tipo orlaiviu vykdymo specifikacijas, įskaitant vertimą į anglų kalbą, jei tos specifikacijos paskelbtos kita kalba;

▼M29

7) leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi originalą, jei taikoma;

8) civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);

9) orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;

10) nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užrašus, jei taikoma;

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) su vaizdiniais signalais, kuriais naudojasi gaudantieji ir gaudomieji orlaiviai, susijusias procedūras ir informaciją;

14) informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje, kuri turi būti lengvai prieinama orlaivyje;

15) naujausias su pilotų pareigomis susijusias skrydžių vykdymo vadovo dalis, kurios turi būti lengvai prieinamos tiems pilotams;

16) minimalios įrangos sąrašą;

17) atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;

18) atitinkamą meteorologinę informaciją;

19) krovinių ir (arba) keleivių deklaracijas;

20) masės ir centruotės dokumentus;

21) operatyvinį skrydžio planą, jei reikia;

22) pranešimą apie specialių kategorijų keleivius, jei taikoma, ir

23) bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.

b) Kiekvieno skrydžio metu vežami dokumentai, vadovai ir informacija turi būti prieinami įgaliotiems asmenims, tinkami naudoti ir patikimi.

c) Nepaisant a punkto, jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydį galima tęsti iki paskirties vietos arba vietos, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.

IAM.GEN.MVCA.181. Dokumentai ir informacija, kurių negalima turėti orlaivyje

a) Nepaisant IAM.GEN.MVCA.180 dalies, vykdant IAM skrydžius pagal VFR dieną, per 24 valandų laikotarpį kylant ir tūpiant tame pačiame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome arba liekant skrydžių vykdymo vadove nurodytoje vietinėje zonoje, toliau nurodyti dokumentai ir informacija gali būti laikomi kilimo ir tūpimo aerodrome, o ne vežami orlaivyje kiekvieno skrydžio metu:

1) triukšmo pažymėjimas;

2) leidimas naudoti radijo stotį;

3) kelionės žurnalas ar jam lygiavertis dokumentas;

▼M29

4) nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti įrašai;

5) pranešimai lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentai

6) meteorologinė informacija;

7) pranešimas apie specialių kategorijų keleivius, jei taikoma, ir

8) masės ir centruotės dokumentai.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ VYKDYMO PROCEDŪROS

1 SKIRSNIS

Vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (VCA)

UAM.OP.VCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

UAM.OP.VCA.101. Aukščiamačio patikra ir nuostačiai

a) IAM vežėjas nustato aukščiamačio tikrinimo prieš kiekvieną išskridimą tvarką.

b) Aukščiamačio nuostačių procedūras visiems skrydžio etapams IAM vežėjas nustato atsižvelgdamas į vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo valstybės arba, jei taikytina, oro erdvės, kuria skrendama, valstybės nustatytas procedūras.

UAM.OP.VCA.125. Riedėjimas ir antžeminis judėjimas

a) IAM vežėjas nustato standartines ir nenumatytų atvejų procedūras, taikomas VCA riedėjimui (skrydžiui pažemiu ir riedėjimui ant žemės) ir VCA judėjimui ant žemės, kad būtų užtikrintas saugus VCA naudojimas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje. Visų pirma IAM vežėjas atsižvelgia į riedančio arba pervežamo VCA ir kito orlaivio ar kitų objektų susidūrimo riziką, taip pat riziką, kad bus sužeistas antžeminis personalas. IAM vežėjo procedūros derinamos su atitinkamai vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba skrydžių aikštelės naudotoju.

b) VCA riedėjimą vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba VEMS skrydžių aikštelės judėjimo lauke valdo:

1) tinkamos kvalifikacijos pilotas, valdantis VCA, arba

2) kai ►C4 riedėjimas ant žemės ◄ be keleivių vykdomas kitu tikslu nei pakilimas – IAM vežėjo paskirtas VCA valdantis asmuo, baigęs atitinkamą mokymą ir gavęs atitinkamus nurodymus.

c) IAM vežėjas užtikrina, kad VCA antžeminį judėjimą vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba VEMS skrydžių aikštelės judėjimo lauke vykdytų arba prižiūrėtų darbuotojai, išėję atitinkamus mokymus ir gavę atitinkamus nurodymus.

UAM.OP.VCA.130. Triukšmo mažinimo procedūros

a) Rengdamas veiklos procedūras, IAM vežėjas atsižvelgia į poreikį kuo labiau sumažinti triukšmo poveikį ir visas paskelbtas triukšmo mažinimo procedūras.

▼M29

b) IAM vežėjo procedūros turi būti tokios, kad:

1) jomis būtų užtikrinta saugos pirmenybė triukšmo mažinimo atžvilgiu ir

2) jas būtų paprasta ir saugu vykdyti labai nepadidinant įgulos darbo krūvio kritinių skrydžio fazių metu.

UAM.OP.VCA.135. Skrydžių maršrutai ir zonos

a) IAM vežėjas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi tik tokiais maršrutais ar tokiose zonose:

1) kuriuose galima naudotis kosmine įranga, antžemine įranga ir paslaugomis ir meteorologinėmis paslaugomis, tinkamomis planuojamam skrydžiui vykdyti;

2) kuriuose būtų tinkamų vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų, alternatyvių tūpimo vietų arba VEMS skrydžių aikštelių, kuriuose būtų galima atlikti tūpimą, jei įvyktų VCA veikimui kritiškai svarbaus gedimas;

3) kuriems numatyto naudoti VCA charakteristikos yra pakankamos, kad būtų galima laikytis mažiausiojo skrydžio aukščio reikalavimų;

4) kuriems VCA įranga atitinka planuojamo skrydžio minimumus ir

5) kurių žemėlapiai ir schemos turimi.

b) IAM vežėjas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi pagal įgaliotosios institucijos nustatytus maršrutų ar zonų apribojimus.

UAM.OP.VCA.145. Mažiausiųjų skrydžio aukščių nustatymas

a) IAM vežėjas visiems maršruto segmentams, kuriuose bus skraidoma, nustato:

1) mažiausius skrydžio aukščius, kurie nurodytų vertikaliojo vietovės ir kliūčių perskridimo aukštį, atsižvelgdamas į atitinkamus šio priedo C skyriaus reikalavimus ir valstybės, kurioje vykdomas skrydis, nustatytus mažiausiuosius dydžius, ir

2) metodą, pagal kurį pilotas nustato 1 punkte nurodytus aukščius.

b) Mažiausiojo skrydžių aukščio nustatymo metodą patvirtina kompetentinga institucija.

c) Jeigu IAM vežėjo ir valstybė, kurioje vykdomas skrydis, nustatyti mažiausieji skrydžio aukščiai skiriasi, taikomi didesnieji dydžiai.

UAM.OP.VCA.190. Degalų ir (arba) energijos schema. Bendrosios nuostatos

a) IAM vežėjas nustato, įgyvendina ir prižiūri degalų ir (arba) energijos schemą, apimančią politiką ir procedūras, susijusias su:

1) degalų ir (arba) energijos planavimu ir degalų ir (arba) energijos planų koregavimu skrydžio metu;

2) vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų, alternatyvių tūpimo vietų arba VEMS skrydžių aikštelių parinkimu ir

3) degalų ir (arba) energijos apskaita skrydžio metu.

b) Degalų ir (arba) energijos schema:

1) turi būti tinkama numatytai veiklai ir

▼M29

2) turi atitikti IAM vežėjo galimybes remti jos įgyvendinimą.

c) Degalų ir (arba) energijos schema įtraukiama į skrydžių vykdymo vadovą.

d) Degalų ir (arba) energijos schemą ir visus jos pakeitimus iš anksto tvirtina kompetentinga institucija.

UAM.OP.VCA.191. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos planavimas ir degalų ir (arba) energijos planų koregavimas skrydžio metu

IAM vežėjas užtikrina, kad:

a) VCA būtų pakankamai tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos ir jų atsargų, kad būtų galima saugiai užbaigti planuojamą skrydį ir būtų galima nukrypti nuo planuojamo skrydžio;

b) planuojamas tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos kiekis numatomam skrydžiui grindžiamas visais šiais elementais:

1) degalų ir (arba) energijos sąnaudų duomenimis, pateiktais AFM, arba dabartiniais konkretaus orlaivio duomenimis, gautais iš degalų ir (arba) energijos sąnaudų stebėsenos sistemos;

2) sąlygomis, kuriomis turi būti vykdomas skrydis, įskaitant, be kita ko:

i) eksploatacines charakteristikas, reikalingas numatytam skrydžiui į paskirties vietą vykdyti, įskaitant maršrute pasirinktus vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus, alternatyvias tūpimo vietas arba skrydžių aikšteles;

ii) numatomas mases;

iii) NOTAM;

iv) numatomas meteorologines sąlygas;

v) atidėtos techninės priežiūros elementų poveikį pagal IAM vežėjo minimalios įrangos sąrašą ir (arba) konfigūracijos nuokrypių poveikį pagal IAM vežėjo nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą;

vi) numatomą išvykimo ir atvykimo maršrutą ir numatomą vėlavimą;

3) energijos kaupiklių efektyvumu ir pajėgumu planuojamomis eksploatavimo sąlygomis, atsižvelgiant į tų energijos kaupiklių būklės blogėjimą, kai tinkama;

c) prieš skrydį apskaičiuojamas skrydžiui reikalingas degalų ir (arba) energijos kiekis apimtų:

1) degalus ir (arba) energiją riedėjimui, kurių turi būti ne mažiau kaip kiekis, kurį numatyta sunaudoti iki pakilimo;

2) degalus ir (arba) energiją kelionei, kurių kiekis turėtų būti toks, kurio reikia, kad orlaivis galėtų skristi nuo pakilimo arba plano pakoregavimo skrydžio metu taško iki nutūpimo paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba skrydžių aikštelėje, atsižvelgiant į b punkto 2 papunktyje nurodytas skrydžio sąlygas;

3) degalus ir (arba) energiją nenumatytiems atvejams, kurių kiekis turėtų būti toks, kurio reikia nenumatytiems veiksniams, galintiems turėti įtakos degalų ir (arba) energijos sąnaudoms iki paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba skrydžių aikštelės, kompensuoti;

▼M29

4) galutines degalų ir (arba) energijos atsargas, nustatomas remiantis visais šiais duomenimis:

i) AFM nurodytu reprezentatyviu laiku, reikalingu atlikti kilimą po nutraukto tūpimo nuo apsisprendimo tūpti taško (LDP) iki to paties LDP, atsižvelgiant į VCA sertifikuotas minimalias eksploatacines charakteristikas (CMP);

ii) konservatyviomis aplinkos sąlygomis degalų ir (arba) energijos sąnaudų požiūriu;

iii) tinkama konfigūracija ir (arba) greičiu, reikalingais atlikti kilimo po nutraukto tūpimo ir artėjimo tūpti procedūras;

iv) konservatyviomis degalų ir (arba) energijos sąnaudomis;

5) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių kiekis turėtų būti toks, kurio reikia, kad VCA galėtų saugiai nutūpti maršrute pasirinktame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba skrydžių aikštelėje, atsižvelgiant į VCA CMP bet kuriame maršruto taške. Šie papildomi degalai ir (arba) energija reikalingi tik tuo atveju, jei pagal c punkto 2 ir 3 papunkčius apskaičiuoto minimalaus degalų ir (arba) energijos kiekio nepakanka tokiam įvykiui,

6) papildomus degalus ir (arba) energiją, kurių reikia siekiant atsižvelgti į numatomus vėlavimus arba konkrečius veiklos apribojimus, ir

7) įgulos vado nuožiūra būtinus papildomus degalus ir (arba) energiją;

d) jei skrydis turi būti vykdomas kitu maršrutu arba į kitą nei iš pradžių suplanuotą paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromą, alternatyvią tūpimo vietą arba skrydžių aikštelę, planų koregavimo skrydžio metu procedūros, skirtos apskaičiuoti reikiamą tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos kiekį, apimtų b punkto 2 papunktyje ir c punkto 2–6 papunkčiuose nurodytas procedūras.

UAM.OP.VCA.195. Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos valdymas skrydžio metu

a) IAM vežėjas nustato politiką ir procedūras, kuriomis užtikrinama, kad skrydžio metu būtų vykdomas degalų ir (arba) energijos tikrinimas ir valdymas.

b) Įgulos vadas stebi VCA likusį tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos kiekį, siekdamas užtikrinti, kad jis būtų apsaugotas ir būtų ne mažesnis už degalų ir (arba) energijos kiekį, kurio reikia norint nutūpti pasirinktame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje, kurioje galima saugiai nutūpti.

c) Kai pakeitus leidimą tūpti konkrečiame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje, kurioje nutupdyti orlaivį įsipareigojo įgulos vadas, gali tekti tūpti su mažesnėmis nei planuota galutinėmis degalų ir (arba) energijos atsargomis, jis praneša skrydžių valdymo tarnybai (ATC) apie minimalaus degalų ir (arba) energijos kiekio padėtį, paskelbdamas pranešimą „MINIMUM FUEL“.

d) Įgulos vadas skelbia avarinę padėtį dėl degalų ir (arba) energijos, transliuodamas „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, kai apskaičiuotas tūpiant artimiausiame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje ar VEMS skrydžių aikštelėje, kurioje galima saugiai nutūpti, turimas tinkamų naudoti degalų ir (arba) energijos kiekis yra mažesnis nei planinės galutinės degalų ir (arba) energijos atsargos.

UAM.OP.VCA.210. Pilotai jiems paskirtose darbo vietose

a) Kilimo ir tūpimo metu pilotas, turintis eiti pareigas, turi būti jam paskirtoje darbo vietoje.

▼M29

b) Visomis kitomis skrydžio fazėmis skrydžio pilotas, turintis eiti pareigas, turi likti jam paskirtoje darbo vietoje, nebent jam pasišalinti yra būtina dėl su skrydžiu susijusių pareigų arba dėl fiziologinių poreikių. Jei pasišalinti yra būtina dėl pirmiau nurodytų priežasčių, VCA valdymas perduodamas kitam tinkamos kvalifikacijos pilotui.

c) Visomis skrydžio fazėmis pilotas, turintis eiti pareigas, turi išlikti budrus. Jei piloto budrumas sumažėja, naudojamos atitinkamos priemonės.

UAM.OP.VCA.245. Meteorologinės sąlygos

IAM vežėjas užtikrina, kad orlaivis būtų naudojamas atsižvelgiant į oro sąlygų apribojimus, kuriems jis yra sertifikuotas, ir į dabartines ir prognozuojamas oro sąlygas viso skrydžio metu.

UAM.OP.VCA.250. Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

a) IAM vežėjas nustato procedūras, vykdytinas, kai būtina atlikti antžemines ledo pašalinimo bei priešledžio procedūras ir susijusius VCA patikrinimus, kurie būtini saugiam jo naudojimui.

b) Įgulos vadas pradeda kilimą tik tada, kai nuo VCA pašalinamos visos apnašos, kurios gali turėti neigiamą poveikį skrydžiui arba VCA valdymui pagal orlaivio naudojimo vadovą.

UAM.OP.VCA.255. Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

a) IAM vežėjas nustato skrydžių numatomomis arba faktinėmis apledėjimo sąlygomis procedūras.

b) Įgulos vadas pradeda skrydį ar sąmoningai skrenda ten, kur numatomos arba yra apledėjimo sąlygos, tik tuo atveju, jei VCA 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, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, jei reikia, pranešdamas ATS apie avarinę situaciją.

UAM.OP.VCA.260. Tepalų atsargos

Kai taikoma, įgulos vadas pradeda skrydį arba jį tęsia, kai planas pakeičiamas skrydžio metu, tik tada, kai įsitikina, kad VCA yra bent suplanuotas tepalų kiekis, kad būtų galima saugiai atlikti skrydį, atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas.

UAM.OP.VCA.265. Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) oro sąlygos vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje bei ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė nesutrukdys įgulos vadui saugiai pakilti ir išvykti ir

b) bus laikomasi nustatytų vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba VEMS skrydžių aikštelės naudojimo mažiausiųjų dydžių.

UAM.OP.VCA.270. Mažiausieji skrydžio aukščiai

Įgulos vadas negali skristi žemiau nustatytų mažiausiųjų aukščių, išskyrus atvejus, kai:

a) tai yra būtina kylant arba tupiant arba

▼M29

b) kai žemėjama pagal kompetentingos institucijos patvirtintas procedūras.

UAM.OP.VCA.275. Neįprastų arba avarinių situacijų imitavimas skrydžio metu

Vežant keleivius ar krovinius, įgulos vadas neimituoja neįprastų ar avarinių situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras.

UAM.OP.VCA.290. Artumo nustatymas

Kai įgulos vadas arba artumo įspėjimo sistema nustato neleistiną priartėjimą prie žemės ir (arba) kliūčių, esančių horizontaliai VCA atžvilgiu, įgulos vadas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.

UAM.OP.VCA.300. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimo tūpti operaciją, įgulos vadas įsitikina, kad:

a) oro sąlygos vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje arba VEMS skrydžių aikštelėje nesutrukdys įgulos vadui saugiai, atsižvelgiant į skrydžių vykdymo vadove pateiktą charakteristikų informaciją, artėti tūpti, nutūpti ar kilti po nutraukto tūpimo ir

b) būtų laikomasi dieną vykdomiems skrydžiams pagal VFR nustatytų vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo naudojimo mažiausiųjų dydžių arba matomumo ir atstumo nuo debesies mažiausiųjų dydžių.

UAM.OP.VCA.315. Skrydžio valandos. Pranešimas

IAM vežėjas pateikia kompetentingai institucijai kiekvieno VCA, naudoto per paskutinius kalendorinius metus, skrydžio valandų skaičių.

2 SKIRSNIS

Pilotuojami vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (MVCA)

UAM.OP.MVCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100. Naudojimasis oro eismo paslaugomis (ATS)

IAM vežėjas užtikrina, kad:

a) vykdant skrydžius, kai tik galima, būtų naudojamasi tai oro erdvei skirtomis ATS ir būtų taikomos atitinkamos aviacijos taisyklės;

b) skrydžio nurodymai, susiję su ATS skrydžio plano pakeitimu, kai įmanoma, su atitinkama ATS tarnyba būtų derinami prieš perduodant į VCA;

c) paieškos ir gelbėjimo tarnybų susitarimų galėtų būti laikomasi visais atvejais, kai oro erdvėje, kurioje vykdomi skrydžiai, ATS nėra būtina naudoti skrydžiams pagal VFR dieną;

d) vykdant skrydžius oro erdvėje, kurią kompetentinga institucija paskyrė sistemos „U-space“ oro erdve, kurioje oro navigacijos paslaugų teikėjas neteikia skrydžių valdymo (ATC) paslaugų, VCA nuolat elektroniniu būdu praneštų apie save sistemos „U-space“ paslaugų teikėjams.

UAM.OP. MVCA.107. Tinkamas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas ir tinkama alternatyvi tūpimo vieta

a) IAM vežėjas naudoja tinkamus vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus įprastiems skrydžiams vykdyti ir prireikus nukrypti nuo suplanuoto maršruto.

▼M29

b) Nepaisant a punkto, IAM vežėjas vykdydamas skrydį gali naudoti vieną ar daugiau tinkamų alternatyvių tūpimo vietų, kad prireikus galėtų nukrypti nuo suplanuoto maršruto.

c) Vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas laikomas tinkamu, jei numatytu naudojimo metu aerodromas:

1) tinkamas atsižvelgiant į VCA matmenis ir masę;

2) tinkamas atsižvelgiant į VCA artėjimo tūpti ir išskridimo trajektorijas;

3) jame yra gelbėjimo ir gaisro gesinimo tarnybos ir kitos tarnybos bei įrenginiai, būtini numatytai veiklai vykdyti, ir

4) yra prieinamas.

d) Alternatyvi tūpimo vieta laikoma tinkama, jei numatytu naudojimo metu:

1) jos charakteristikos, įskaitant matmenis, kliūtis ir paviršiaus būklę, yra suderinamos su VCA ir joje galima tūpti pagal patvirtintą tūpimo profilį;

2) ją galima pasiekti pagal VCA sertifikuotas minimalias eksploatacines charakteristikas, atsižvelgiant į vėjo apribojimus;

3) joje gelbėjimo ir gaisro gesinimo tarnybos apsaugos lygis yra priimtinas;

4) ji yra iš anksto patikrinta ir

5) ji yra prieinama.

UAM.OP.MVCA.111. Mažiausieji matomumo ir atstumo nuo debesies dydžiai. Skrydžiai pagal VFR

a) IAM vežėjas nustato mažiausius matomumo ir atstumo nuo debesies dydžius skrydžiams, vykdomiems dieną pagal VFR. Šie mažiausieji dydžiai turi būti ne mažesni už nustatytuosius Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo (SERA dalies) SERA.5001 dalyje, taikomus tos klasės oro erdvei, kuria skrendama, išskyrus atvejus, kai leidžiama vykdyti specialų skrydį pagal VFR.

b) Prireikus IAM vežėjas gali skrydžių vykdymo vadove nustatyti papildomas tokių mažiausiųjų dydžių taikymo sąlygas, atsižvelgdamas į tokius veiksnius kaip radijo ryšio veikimo zona, reljefas, vietų pobūdis, skrydžio sąlygos bei ATS pajėgumai.

c) Skrydžiai vykdomi matant žemės paviršių.

UAM.OP.MVCA.127. Kilimas ir tūpimas. Skrydžiai pagal VFR dieną

a) Vykdydamas skrydį pagal VFR dieną, įgulos vadas neturėtų kilti arba tūpti vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome arba alternatyvioje tūpimo vietoje, nebent oro sąlygos, apie kurias pranešta, tame aerodrome arba alternatyvioje tūpimo vietoje yra tokios pat, kaip Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo (SERA dalies) SERA.5001 dalyje arba SERA.5005 dalyje nurodytos oro sąlygos, taikomos tos klasės oro erdvei, kuria skrendama, arba geresnės.

b) Kai oro sąlygos, apie kurias pranešta, yra prastesnės už kilimui būtinas sąlygas, kilimas pradedamas tik tuo atveju, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad matomumo ir atstumo nuo debesies mažiausieji dydžiai išilgai kilimo zonos yra ne mažesni už reikalaujamus mažiausiuosius dydžius.

c) Kai nėra praneštų oro sąlygų, kilimas pradedamas tik tuo atveju, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad matomumo ir atstumo nuo debesies mažiausieji dydžiai išilgai kilimo zonos yra ne mažesni už reikalaujamus mažiausiuosius dydžius.

▼M29

UAM.OP.MVCA.155. Specialių kategorijų keleivių (SCP) skraidinimas

a) Specialių kategorijų keleiviai vežami tokiomis sąlygomis, kurios užtikrina VCA ir jo keleivių saugą VCA naudotojo nustatyta tvarka.

b) Specialių kategorijų keleiviams negalima skirti krėslų, pro kuriuos tiesiogiai patenkama į avarinius išėjimus, ar tokie keleiviai negali jų užimti arba kur būdami tokie keleiviai:

1) trukdytų įgulos nariams vykdyti savo pareigas;

2) kliudytų prieiti prie avarinės įrangos arba

3) apsunkintų avarinį keleivių evakavimą.

c) Įgulos vadas iš anksto informuojamas apie orlaiviu vežamus specialių kategorijų keleivius.

UAM.OP.MVCA.160. Bagažo ir krovinių laikymas

IAM vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

a) į keleivių saloną būtų leidžiama paimti tik tokį 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.

UAM.OP.MVCA.165. Keleivių krėslai

Atsižvelgdamas į avarinės evakuacijos galimybę, IAM vežėjas nustato keleivių susodinimo procedūras, skirtas užtikrinti, kad keleiviai būtų susodinami taip, kad evakuacijos atveju galėtų padėti vykdyti evakuaciją ir jai netrukdytų.

UAM.OP.MVCA.170. Keleivių instruktažas

IAM vežėjas užtikrina, kad keleiviams:

a) apie saugos priemones būtų paaiškinta ir tos priemonės būtų parodytos taip, kad būtų lengviau įvykdyti avarijos atvejui numatytas procedūras, ir

b) būtų pateikta saugos instruktažo medžiaga, kurioje paveikslėliais paaiškinama, kaip veikia avarinė įranga, ir nurodyti avariniai išėjimai, kuriais keleiviams gali prireikti pasinaudoti.

UAM.OP.MVCA.175. Pasirengimas skrydžiui

a) Operatyvinis skrydžio planas sudaromas kiekvienam numatytam skrydžiui, atsižvelgiant į oro erdvę, kurioje turi būti vykdomas skrydis, ir taikomas aviacijos taisykles, orlaivio charakteristikas, naudojimo apribojimus ir aktualias numatomas sąlygas skrendamame maršrute ir naudosimame vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome ar alternatyvioje tūpimo vietoje.

b) Skrydis nepradedamas, kol įgulos vadas neįsitikina, kad:

1) galima laikytis visų reikalavimų, nustatytų Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo 2 punkto c papunktyje dėl orlaivio tinkamumo skraidyti ir registracijos, prietaisų ir įrangos, masės ir svorio centro vietos, bagažo ir krovinių, taip pat orlaivio naudojimo apribojimų;

2) orlaiviu nesinaudojama nesilaikant nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašo nuostatų;

▼M29

3) yra turimos numatytam skrydžiui vykdyti būtinos skrydžių vykdymo vadovo dalys;

▼C4

4) orlaivyje yra dokumentai, papildoma informacija ir formos, reikalaujami turėti pagal IAM.GEN.MVCA.180 dalį, išskyrus atvejus, kai juos leidžiama laikyti ant žemės pagal IAM.GEN.MVCA.181 dalį;

▼M29

5) turimi naujausi žemėlapiai, schemos ir susiję dokumentai ar lygiaverčiai jiems duomenys, kurių reikia numatytam orlaivio naudojimui, įskaitant bet kokį nukreipimą, kurio galima pagrįstai tikėtis;

6) planuojamam skrydžiui būtina kosminė įranga, antžeminė įranga ir paslaugos yra prieinamos ir tinkamos;

7) planuojamo skrydžio metu galima laikytis skrydžių vykdymo vadove nustatytų taikytinų reikalavimų dėl degalų ir (arba) energijos tepalų, deguonies, mažiausiojo saugaus aukščio, vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo naudojimo minimumų, matomumo ir atstumo nuo debesies minimumų, taikomų skrydžiams pagal VFR dieną, taip pat tinkamų vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų ir alternatyvių tūpimo vietų parinkimo;

8) rezervuota;

9) galima laikytis visų papildomų veiklos apribojimų;

10) visi vežami kroviniai yra tinkamai paskirstyti ir saugiai pritvirtinti;

11) oro eismo paslaugų (ATS) skrydžio planas yra patvirtintas ir leidimas skristi yra išduotas pagal taikomas aviacijos taisykles ir oro erdvės, kurioje bus vykdomas skrydis, klasę (-es).

UAM.OP.MVCA.177. Oro eismo paslaugų (ATS) skrydžio plano pateikimas

a) IAM vežėjas pateikia ATS skrydžio planą, kaip reikalaujama pagal oro erdvės, kurioje bus vykdomas skrydis, klasės (-ių) aviacijos taisykles.

b) Jei ATS skrydžio plano pateikti nereikalaujama taikytinose oro erdvės, kurioje bus vykdomas skrydis, klasės (-ių) aviacijos taisyklėse, IAM vežėjas užtikrina, kad atitinkamai ATS tarnybai būtų pateikta reikiama informacija, kad prireikus galėtų pradėti veikti avarijos informacijos tarnybos.

c) Jei reikalaujama pateikti ATS skrydžio planą, tačiau jo neįmanoma pateikti iš skrydžio pradžios vietos, ATS skrydžio planą kuo greičiau po pakilimo perduoda įgulos vadas arba IAM vežėjas.

UAM.OP.MVCA.192. Degalų ir (arba) energijos schema. Vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų ir alternatyvių tūpimo vietų parinkimas

a) Įprastinių skrydžių, įskaitant mokymus, ir skrydžio nukreipimo tikslais įgulos vadas pasirenka bei skrydžio plane ir, jei reikia, ATS skrydžio plane nurodo:

1) bent dvi galimas saugaus nutūpimo vietas paskirties vietoje, kurias galima pasiekti nuo įsipareigojimo tūpti taško, ir

2) vieną ar daugiau vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromų arba alternatyvių tūpimo vietų, kad būtų užtikrintas saugus nusileidimas tuo atveju, jei bet kuriuo skrydžio metu atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui prireiktų nukreipti skrydį.

▼M29

b) Parinkdamas vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromus arba alternatyvias tūpimo vietas pagal a punktą, įgulos vadas atsižvelgia į tai, ar:

1) faktinės ir prognozuojamos oro sąlygos rodo, kad numatytu naudojimo laiku sąlygos pasirinktuose vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromuose arba alternatyviose tūpimo vietose bus ne prastesnės už taikomus mažiausiosius dydžius, nustatytus pagal UAM.OP.MVCA.111 dalį;

2) VCA sertifikuotos minimalios eksploatacinės charakteristikos leidžia saugiai nutūpti pasirinktuose vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromuose arba alternatyviose tūpimo vietose;

3) turimi visi reikiami papildomi naudojimo patvirtinimai.

c) Planuodamas skrydį įgulos vadas taiko atitinkamas saugos ribas, kad būtų atsižvelgta į galimą meteorologinių sąlygų pablogėjimą numatytu tūpimo laiku, palyginti su turima prognoze.

UAM.OP.MVCA.193. Galimos saugaus nutūpimo vietos paskirties vietoje

Įgulos vadas įsipareigoja nutupdyti orlaivį vienoje iš galimų saugaus nutūpimo vietų pagal UAM.OP.MVCA.192 dalį, jei dabartinis meteorologinių sąlygų, eismo ir kitų veiklos sąlygų vertinimas rodo, kad numatyto naudojimo metu paskirtoje nutūpimo vietoje galima orlaivį nutupdyti saugiai.

UAM.OP.MVCA.200. Ypatingasis VCA degalų papildymas arba išleidimas

a) Ypatingasis degalų papildymas arba išleidimas atliekamas tik tuo atveju, jei IAM vežėjas:

1) yra parengęs standartines veiklos procedūras, pagrįstas rizikos vertinimu, ir

2) yra parengęs savo darbuotojų, dalyvaujančių tokiose operacijose, mokymo programą.

b) Ypatingasis degalų papildymas arba išleidimas taikomas:

1) degalų papildymui esant paleistiems kėlimo ir traukos varikliams;

2) degalų papildymui arba išleidimui keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo ir

3) plačiosios frakcijos degalų papildymui ir išleidimui.

c) Norint atlikti degalų papildymo procedūras esant paleistiems kėlimo ir traukos varikliams ir bet kokius šių procedūrų pakeitimus, reikalingas išankstinis kompetentingos institucijos patvirtinimas.

UAM.OP.MVCA.205. VCA baterijų įkrovimas arba keitimas keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo

a) VCA baterijos įkraunamos arba keičiamos keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba išlipant iš jo tik tuo atveju, jei IAM vežėjas:

1) yra parengęs standartines veiklos procedūras, pagrįstas rizikos vertinimu, ir

2) yra parengęs savo darbuotojų, dalyvaujančių tokiose operacijose, mokymo programą.

▼M29

UAM.OP.MVCA.216. Naudojimasis ausinėmis.

a) Kiekvienas pilotas, turintis eiti pareigas jam paskirtoje darbo vietoje, turi būti su ausinėmis su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu jam įrenginiu. Ausinės naudojamos kaip pagrindinis kalbinio ryšio su oro eismo paslaugų tarnybomis įrenginys.

b) Gervinis mikrofonas arba jam lygiavertis įrenginys pilotų kabinoje turi būti tokioje padėtyje, kad būtų galimas abipusis radijo ryšys, kai VCA rieda savo galia ir kai įgulos vadas mano esant reikalinga.

UAM.OP.MVCA.220. Avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės

IAM vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš orlaiviui riedant ar judant žeme, kylant ir tupiant būtų įjungtos automatiškai suveikiančios avarinės evakuacijos pagalbinės priemonės, jei tai daryti yra saugu ir įmanoma.

UAM.OP.MVCA.225. Krėslai, saugos diržai ir suvaržymo sistemos

a) *Pilotai*

Kilimo ir tūpimo metu, taip pat kai, įgulos vado nuomone, tai būtina saugos sumetimais, kiekvienas pilotas turi būti tinkamai prisisegęs visais jo krėslo saugos diržais ir suvaržymo sistemomis.

b) *Keleiviai*

1) Prieš kylant ir tupiant, taip pat riedant ar dalyvaujant antžeminiame judėjime ir tuomet, kai būtina saugos sumetimais, įgulos vadas užtikrina, kad visi orlaivio keleiviai sėdėtų krėsluose su tinkamai užsegtais saugos diržais arba suvaržymo sistemomis.

2) IAM vežėjas sudaro sąlygas, kad orlaivio keleiviai keliese sėdėtų tik tam tikruose krėsluose. Įgulos 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.

UAM.OP.MVCA.230. Keleivių salono sauga

a) IAM vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad prieš riedėjimą ar judėjimą žeme, kilimą ir tūpimą visi išėjimai ir gelbėjimosi takai būtų laisvi.

b) Įgulos vadas užtikrina, kad prieš kylant ir tupiant, taip pat kai tai būtina saugos sumetimais, visa įranga ir bagažas būtų tinkamai sudėti ir pritvirtinti.

UAM.OP.MVCA.235. Gelbėjimosi liemenės

IAM vežėjas nustato procedūras, užtikrinančias, kad, VCA naudojant virš vandens, kai sprendžiama, ar visi keleiviai turi vilkėti gelbėjimosi liemenes, būtų atsižvelgta į skrydžio trukmę ir sąlygas, su kuriomis bus susiduriama.

UAM.OP.MVCA.240. Rūkymas orlaivyje

Įgulos vadas niekada neleidžia rūkyti orlaivyje.

UAM.OP.MVCA.245. Meteorologinės sąlygos

a) Įgulos vadas:

1) pradeda skrydį arba

▼M29

2) jei taikytina, skrydžio metu pakeitus planą – tęsia skrydį už taško, nuo kurio galioja pakeistas ATS skrydžio planas;

3) tęsia skrydį į planuotą paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromą

tik tada, kai iš dabartinių meteorologinių ataskaitų arba dabartinių ataskaitų ir prognozių derinio matyti, kad numatomos meteorologinės sąlygos išvykimo vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, skrendant numatytu maršrutu, ir paskirties vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome atvykimo metu yra ne prastesnės už planavimo mažiausiuosius dydžius, nustatytus pagal UAM.OP.MVCA.111 dalį.

UAM.OP.MVCA.285. Papildomo deguonies naudojimas

Įgulos vadas užtikrina, kad visi pilotai, einantys pareigas, kurios būtinos saugiam VCA 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.

UAM.OP.MVCA.295. Susidūrimų ore vengimo sistemos (ACAS) naudojimas

Kai ACAS yra įdiegta ir tinkama naudoti, IAM vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kad skrydžio įgula būtų tinkamai išmokyta išvengti susidūrimų ir mokėtų naudotis ACAS II įranga.

C SKYRIUS

VERTIKALIAI KILTI IR TŪPTI GALINČIŲ ORLAIVIŲ (VCA) EKSPLOATACINĖS CHARAKTERISTIKOS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI

UAM.POL.VCA.050. Taikymo sritis

Šiame skyriuje nustatomi eksploatacinių charakteristikų reikalavimai ir naudojimo apribojimai, taikomi IAM skrydžiams vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

UAM.POL.VCA.100. Skrydžio tipas

VCA skrydžiai vykdomi laikantis numatytam skrydžio tipui taikytinų naudojimo reikalavimų.

UAM.POL.VCA.105. Vertikaliai kilti ir tūpti galinčių orlaivių (VCA) eksploatacinių charakteristikų duomenys

VCA naudojami pagal AFM nurodytus sertifikuotų eksploatacinių charakteristikų duomenis ir apribojimus.

UAM.POL.VCA.110. Bendrieji naudojimo reikalavimai

a) VCA 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 šio skyriaus reikalavimų vykdomam skrydžiui, prireikus atsižvelgiant į numatomą masės sumažėjimą vykstant skrydžiui ir nupilant degalus.

b) Nustatant šio skyriaus reikalavimų laikymąsi, taikomi AFM pateikti patvirtinti naudojimo galimybių duomenys, reikiamu mastu papildyti kitais atitinkamame reikalavime nurodytais duomenimis. IAM vežėjas šiuos kitus duomenis nurodo skrydžių vykdymo vadove. Taikant šiame skyriuje nurodytus koeficientus galima atsižvelgti į bet kuriuos veiklos veiksnius, jau įtrauktus į AFM eksploatacinių charakteristikų duomenis, kad būtų išvengta dvigubo koeficientų taikymo.

▼M29

c) Įrodant atitiktį šio skyriaus reikalavimams, atsižvelgiama į šiuos parametrus:

1) VCA masę;

2) VCA konfigūraciją;

3) aplinkos sąlygas, ypač į:

i) aukštį pagal tankį;

ii) vėją:

A) išskyrus C punkte numatytus atvejus, pagal kilimo, kilimo trajektorijos ir tūpimo reikalavimus pataisa dėl vėjo turi būti ne didesnė kaip 50 % priešpriešinės vėjo komponentės, apie kurią pranešta ir kuri siekia 5 mazgus ar daugiau;

B) kai AFM leidžiamas kilimas ir tūpimas naudojant pavėjo komponentę, ir visais atvejais pagal kilimo trajektoriją pataisa dėl pavėjo turi būti ne mažesnė kaip 150 % vėjo komponentės, apie kurią pranešta;

C) kai tikslia vėjo matavimo įranga galima tiksliai išmatuoti vėjo greitį virš kilimo ir tūpimo vietos, IAM vežėjas gali atsižvelgti į 50 % viršijančias vėjo komponentes, jeigu kompetentingai institucijai įrodo, kad FATO artumas ir vėjo matavimo įrangos tikslumo patobulinimai užtikrina lygiavertį saugos lygį;

4) skrydžio metodiką ir

5) bet kokių sistemų, kurios pablogina VCA naudojimo galimybes, veikimą.

UAM.POL.VCA.115. Atsižvelgimas į kliūtis

Vykdant skrydžius į priartėjimo tūpti ir kilimo zonas (FATO) ir iš jų, IAM vežėjas, planuodamas skrydį ir atlikdamas kliūčių perskridimo skaičiavimus:

a) atsižvelgia į kilimo arba nutraukto tūpimo trajektorijoje už FATO esančią kliūtį, jei jos horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra ne didesnis kaip:

1) skrydžiams, kurie turi būti vykdomi pagal VFR:

i) „0,75 × D“;

ii) pridėjus didesnę iš verčių: „0,25 × D“ arba „3 m“;

iii) pridėjus:

A) 0,10 × DR atstumas VST skrydžiams dieną arba

B) rezervuota;

b) kai kylama taikant dubliavimo ar horizontaliosios pereigos procedūrą, atsižvelgia į dubliavimo ar horizontaliosios pereigos zonoje esančią kliūtį, jei jos horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra ne didesnis kaip:

1) „0,75 × D“;

2) pridėjus didesnę iš verčių: „0,25 × D“ arba „3 m“;

▼M29

3) pridėjus:

i) 0,10 × DR atstumas VST skrydžiams dieną arba

ii) rezervuota;

c) nepaiso kilimo arba nutraukto tūpimo trajektorijoje už FATO esančių kliūčių jei jų horizontalusis atstumas iki artimiausio paviršiaus po numatyta skrydžio trajektorija yra didesnis kaip:

1) 3 × D VST skrydžiams dieną, jei užtikrinama, kad navigacijos tikslumas aukštėjant neįmanomas pagal tinkamus vizualiuosius orientyrus;

2) rezervuota.

UAM.POL.VCA.120. Kilimas

a) VCA kilimo masė neturi viršyti AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal sertifikuotą kilimo procedūrą ar taikytinas procedūras.

b) IAM vežėjas atsižvelgia į:

1) atitinkamus UAM.POL.VCA.110 dalies c punkto parametrus ir

2) kliūtis, nustatytas pagal UAM.POL.VCA.115 dalį.

c) Be to, iš FATO vykdomų VCA skrydžių atveju:

1) kilimo masė turi būti tokia, kad:

i) būtų galima nutraukti kilimą ir tūpti ant FATO, jei veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažįstamas ne toliau kilimo apsisprendimo taško (TDP);

ii) būtinasis nutrauktojo kilimo nuotolis (RTODRV) neviršytų turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio (RTODAV) ir

iii) TODRV neviršytų turimojo kilimo nuotolio (TODAV), nebent VCA, pripažinus veikimui kritiškai svarbų gedimą ties TDP arba prieš jį, gali tęsdamas kilimą perskristi visas kliūtis iki TODRV galo vertikaliu atstumu, ne mažesniu kaip 10,7 m (35 pėdos);

2) kilimo dalis iki TDP vykdoma matant paviršių, kad būtų galima saugiai nutraukti kilimą.

d) Kai kylama taikant dubliavimo ar horizontaliosios pereigos procedūrą ir veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažįstamas ne toliau TDP, visos dubliavimo ar horizontaliosios pereigos zonoje esančios kliūtys perskrendamos pakankamu atstumu.

UAM.POL.VCA.125. Kilimo trajektorija

a) Nuo būtinojo VCA kilimo nuotolio (TODRV) pabaigos, kai veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažintas ne anksčiau kilimo apsisprendimo taško (TDP):

1) kilimo masė turi būti tokia, kad kilimo trajektorija virš visų aukštėjimo trajektorijoje esančių kliūčių užtikrintų vertikalų atstumą, ne mažesnį kaip 10,7 m (35 pėdos) skrydžiams pagal VFR dieną;

2) kai daromas didesnis kaip 15° posūkis, paliekama pakankama atsarga, atsižvelgiant į gebėjimą išlaikyti kilimo laipsnį, kad būtų laikomasi kliūčių perskridimo reikalavimų pagal AFM; toks posūkis nepradedamas nepasiekus 61 m (200 pėdų) aukščio virš kilimo paviršiaus, nebent tai būtų atliekama pagal AFM patvirtintą procedūrą.

▼M29

b) Laikantis a punkto atsižvelgiama į atitinkamus UAM.POL.VCA.110 dalies c punkto parametrus išvykimo vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodrome, alternatyvioje tūpimo vietoje ar skrydžių aikštelėje.

UAM.POL.VCA.130. Skrydis maršrutu

a) VCA masės ir skrydžio trajektorija visuose maršruto taškuose, atsiradus veikimui kritiškai svarbiam gedimui ir atsižvelgiant į numatytas skrydžio meteorologines sąlygas, turi užtikrinti šių reikalavimų laikymąsi:

1) Rezervuota.

2) Rezervuota.

3) VCA masė turi būti tokia, kad jis galėtų skristi ne žemiau mažiausiojo lygio, nustatyto pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo (SERA dalies) SERA.5005 dalies f punktą, ir leistis nuo kreiserinio aukščio iki apsisprendimo tūpti taško (LDP) virš vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromo, alternatyvios tūpimo vietos arba skrydžių aikštelės, kuriuose galima nutūpti pagal UAM.POL.VCA.135 dalį.

b) Laikantis a punkto, taikomos visos šios nuostatos:

1) daroma prielaida, kad veikimui kritiškai svarbus gedimas įvyks kritiškiausiame maršruto taške,

2) atsižvelgiama į vėjo poveikį skrydžio trajektorijai;

3) degalų nupilti, jei taikoma, planuojama tik tiek, kad likusių užtektų pasiekti vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromą, alternatyvią tūpimo vietą ar skrydžių aikštelę, kuriuose yra reikiamų degalų ir (arba) energijos atsargų ir naudojama saugi procedūra, ir

4) degalų išpilti, jei taikoma, neplanuojama žemiau kaip 300 m (1 000 pėdų) aukštyje virš žemės.

UAM.POL.VCA.135. Tūpimas

a) VCA tūpimo masė numatytu tūpimo metu neturi viršyti orlaivio naudojimo vadove nurodytos naudotinai sertifikuotai tūpimo procedūrai taikomos didžiausiosios masės.

b) IAM vežėjas atsižvelgia į:

1) atitinkamus UAM.POL.VCA.110 dalies c punkto parametrus ir

2) kliūtis, nustatytas pagal UAM.POL.VCA.115 dalį.

c) Tuo atveju, jei veikimui kritiškai svarbus 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.

d) Tuo atveju, jei veikimui kritiškai svarbus gedimas pripažįstamas bet kuriame taške už LDP ar jame, įmanoma perskristi visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis ir nutūpti ir sustoti FATO.

UAM.POL.VCA.140. Masė ir centruotė, krova

a) Bet kuriuo skrydžio etapu VCA krova, masė ir svorio centras turi atitikti apribojimus, nurodytus orlaivio naudojimo vadove arba skrydžių vykdymo vadove, jeigu pastarieji yra griežtesni.

▼M29

b) IAM vežėjas nustato kiekvieno naudojamo orlaivio masę ir svorio centrą faktiškai jį pasverdamas prieš pradedant naudoti ir vėliau kas 4 metus, jei naudojamos individualios VCA masės, ir kas 9 metus, jei taikomos laivyno masės. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kauptinį poveikį masei bei centruotei ir tai tinkamai užfiksuojama dokumentuose. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, VCA pasveriamas iš naujo.

c) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

d) IAM vežėjas nustato visų į VCA grynąją naudojimo masę įskaičiuojamų vežamų daiktų ir įgulos narių masę (pilotų ir, jei taikoma, techninės įgulos narių), pasverdamas juos arba naudodamas standartines mases. Nustatomas jų padėties poveikis orlaivio svorio centrui.

e) IAM vežėjas nustato vežimo krovą, įskaitant bet kokį balastą, faktiškai pasverdamas jį, arba nustato vežimo krovą pagal standartines keleivių ir, jei taikytina, bagažo mases.

f) IAM vežėjas gali taikyti kitų krovos elementų standartinę masę, jeigu jis kompetentingai institucijai įrodo, kad šių elementų masė tokia pati arba neviršija leidžiamųjų nuokrypų.

g) IAM vežėjas nustato degalų krovos ir (arba) energijos kaupimo įrenginio masę:

1) *degalų krovos* atveju – naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – pagal skrydžių vykdymo vadove nurodytą metodą apskaičiuotą tankį;

2) *energijos kaupimo įrenginio* atveju – pasveriant arba naudojant skrydžių vykdymo vadove nurodytas standartines mases.

h) IAM vežėjas užtikrina, kad:

1) VCA būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams ir

2) vežamoji krova atitiktų duomenis, naudotus apskaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.

i) IAM vežėjas laikosi papildomų konstrukcinių apribojimų, pvz., grindų tvirtumo apribojimo, didžiausiosios krovos ilginiam metrui, didžiausiosios masės krovinių skyriuje ir didžiausiojo krėslų skaičiaus apribojimų.

j) IAM vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo principus ir metodus, taikomus krovos ir masės bei centruotės sistemai, kurie atitinka a–i punktų reikalavimus. Ši sistema aprėpia visų tipų vežėjo numatomus skrydžius.

UAM.POL.VCA.145. Masės ir centruotės duomenys ir dokumentai

a) IAM vežėjas nustato masės ir centruotės duomenis ir prieš kiekvieną skrydį pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas. Pagal masės ir centruotės dokumentus įgulos 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) VCA registracija ir tipas;

2) skrydžio identifikacija, numeris ir data;

▼M29

3) įgulos vado vardas ir pavardė;

4) dokumentus parengusio asmens vardas ir pavardė;

5) orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas svorio centras;

6) degalų arba energijos kaupimo įrenginio masė kylant ir kelionės degalų masė;

7) jei taikoma, suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė;

8) vežamosios krovos sudedamosios dalys, įskaitant keleivius, bagažą, krovinį ir balastą;

9) kilimo masė, tūpimo masė ir masė be degalų;

10) taikytinos orlaivio svorio centro padėtys ir

11) ribinės masės ir svorio centro vertės.

Minėta informacija pateikiama skrydžio planavimo dokumentuose arba masės ir centruotės sistemose.

b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas:

1) patikrina pateikiamų duomenų patikimumą, siekdamas įsitikinti, kad tie duomenys atitinka orlaivio naudojimo vadove numatytus apribojimus, ir

2) savo skrydžių vykdymo vadove nustato jų naudojimo instrukcijas ir procedūras.

c) Orlaivio pakrovimą prižiūrintis asmuo savo parašu ar lygiaverčiu būdu patvirtina, kad krova ir jos paskirstymas atitinka įgulos vadui pateiktus masės ir centruotės dokumentus. Įgulos vadas nurodo savo patvirtinimą parašu arba lygiaverčiu būdu.

d) IAM vežėjas nustato krovos keitimo paskutinę minutę tvarką, kuria užtikrinama, kad:

1) jei paskutinę minutę, kai jau yra užpildyti masės ir centruotės dokumentai, padaromi pakeitimai, apie juos būtų pranešama įgulos vadui ir jie būtų įrašomi 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) viršijus didžiausią keleivių skaičių būtų parengti nauji masės ir centruotės dokumentai.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (VCA)

UAM.IDE.VCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (VCA).

▼M29

UAM.IDE.VCA.100. Prietaisai ir įranga

a) Šiame skyriuje ir tipo sertifikavimo bei aviacijos reikalavimuose reikalaujami prietaisai, duomenys ir įranga įrengiami arba laikomi VCA sąlygomis, kuriomis turi būti vykdomas skrydis.

Pagal šį skyrių, tipo sertifikavimo reikalavimus ir oro erdvės reikalavimus būtini prietaisai ir įranga tvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, išskyrus šiuos elementus:

1) pirmosios pagalbos vaistinėles;

2) gelbėjimosi ir signalinę įrangą;

3) plūdriuosius inkarus ir švartavimo įrangą; ir

4) vaikų apsaugos priemones.

b) Prietaisai ir įranga, kurių pagal šį priedą nereikalaujama, taip pat visa kita įranga, kurios pagal šį reglamentą nereikalaujama, tačiau kurie yra orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:

▼C4

1) šių prietaisų, įrangos ar įrangos priedų pateikiama informacija pilotas neturi naudotis laikydamasis Reglamento (ES) 2018/1139 II priedo ir IX priedo 2.1 punkto arba šio priedo UAM.IDE.MVCA.330 ir UAM.IDE.MVCA.345 dalių reikalavimų ir

▼M29

2) net prietaisų ir įrangos sutrikimas ar gedimas neturi paveikti orlaivio tinkamumo skraidyti.

c) Jei skrydžio metu pilotas turi naudoti įrangą jam paskirtoje darbo vietoje, ji įrengiama taip, kad ją būtų galima lengva valdyti iš tos darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu savo darbo vietoje turi naudotis daugiau kaip vienas asmuo, jis turi būti įrengtas taip, kad būtų parengtas naudoti visose darbo vietose.

d) Prietaisai, kurie skirti naudotis pilotui, turi būti išdėstyti taip, kad pilotas galėtų lengvai matyti informaciją iš paskirtos savo darbo vietos, kuo mažiau nusisukdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje pilotas paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

UAM.IDE.VCA.105. Minimali skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, kai neveikia kuris nors numatytam skrydžiui būtinas orlaivio prietaisas, funkcija ar įrenginys arba jo (jos) nėra, nebent:

a) orlaivis naudojamas pagal vežėjo minimalios įrangos sąrašą arba

b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis orlaiviu laikantis pagrindinio Minimalios įrangos sąrašo apribojimų pagal III priedo ORO.MLR.105 dalies j punktą.

▼M29

2 SKIRSNIS

Pilotuojami vertikaliai kilti ir tūpti galintys orlaiviai (MVCA)

UAM.IDE.MVCA.050. Taikymo sritis

Šiame skirsnyje nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi IAM skrydžiams pilotuojamais vertikaliai kilti ir tūpti galinčiais orlaiviais (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115. Skrydžio žiburiai

Dieną pagal VFR naudojamuose VCA turi būti susidūrimų vengimo žiburiai.

UAM.IDE.MVCA.125. Skrydžių prietaisai ir susijusi įranga

a) VCA turi būti įrengti skrydžių prietaisai ir įranga, nurodyti jo tipo sertifikavimo patvirtinime skrydžiams, vykdomiems pagal VFR dieną.

b) Prireikus, atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas ir įgulos darbo krūvį, VCA įrengiami arba vežami papildomi skrydžių prietaisai ir įranga.

UAM.IDE.MVCA.140. Degalų ir (arba) energijos matavimo ir rodymo įranga

a) VCA turi būti įrengtos priemonės, kuriomis skrydžio metu būtų matuojamas ir pilotui rodomas likęs naudotinas degalų ir (arba) energijos kiekis.

b) Skrydžio metu pilotui rodomas konservatyvus degalų ir (arba) energijos kiekio, būtino likusiai skrydžio daliai užbaigti, įvertis, išskyrus atvejus, kai tai daroma kitomis priemonėmis, kaip nurodyta UAM.OP.VCA.195 dalies a punkte.

UAM.IDE.MVCA.145. Aukščio nustatymo įranga

a) Vykdant skrydžius virš vandens, VCA turi būti įrengtos orlaivio aukščio vandens paviršiaus atžvilgiu nustatymo priemonės, galinčios siųsti garsinį įspėjimą, kai nusileidžiama žemiau nustatyto aukščio, ir vaizdinį įspėjimą, pasiekus piloto pasirinktą aukštį, kai skraidoma:

1) atstumu nuo sausumos, atitinkančiu ilgesnį kaip 3 minučių skrydžio laiką įprastu kreiseriniu greičiu;

2) rezervuota;

3) rezervuota;

4) nematant žemės.

UAM.IDE.MVCA.170. Įgulos vidaus ryšio sistema

VCA, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens įgula, įrengiama vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems įgulos nariams.

UAM.IDE.MVCA.180. Kreipimosi į keleivius sistema (PAS)

VCA įrengiama kreipimosi į keleivius sistema, išskyrus atvejus, kai IAM vežėjas gali įrodyti, kad skrydžio metu piloto balsas yra girdimas ir suprantamas visuose keleivių krėsluose.

UAM.IDE.MVCA.185. Kabinos pokalbių savirašis (CVR)

a) VCA, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, įrengiamas CVR.

b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.

▼M29

c) CVR kitomis priemonėmis nei magnetinė juosta ar magnetinė viela pagal laiko skalę įrašo:

1) pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu pilotų kabinoje;

2) skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą (PAS), jeigu ji įrengta;

3) pilotų kabinos garsinę aplinką, įskaitant, iš skrydžio įgulos mikrofono gaunamus garso signalus;

4) pokalbių ar garsinius signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, teikiamas per ausines ar garsiakalbį.

d) CVR, priklausomai nuo turimos elektros energijos, turi pradėti daryti įrašus kuo anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš VCA pradedant riedėti sava galia skrydžio pradžioje ir tęsti įrašą iki pilotų kabinos patikrinimo iš karto po to, kai skrydžio pabaigoje išjungiami kėlimo ir traukos varikliai. Bet kuriuo atveju CVR turi pradėti daryti įrašus automatiškai prieš orlaiviui pradedant riedėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos.

e) įgulos vadas turi turėti galimybę naudotis CVR įrašų modifikavimo funkcija, kad iki tos funkcijos veikimo padarytų įrašų nebūtų galima atkurti naudojant įprastus atkūrimo ar kopijavimo metodus.

f) Jei CVR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu, o perdavimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei CVR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190. Skrydžio duomenų savirašis (FDR)

a) VCA, kurių MCTOM viršija 5 700 kg įrengiamas FDR, kuris duomenis įrašo ir saugo skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.

b) FDR įrašo parametrus, būtinus lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai ir valdymui, konfigūracijai ir bet kuriam parametrui, nustatytam atliekant VCA tipo sertifikavimą, tiksliai nustatyti, ir gali išsaugoti duomenis, įrašytus mažiausiai per pastarąsias 25 valandas.

c) Duomenys gaunami iš VCA šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su pilotui (-ams) rodoma informacija.

d) FDR turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš VCA pradedant riedėti sava galia ir automatiškai sustabdyti įrašymą po to, kai skrydžio pabaigoje išjungiami kėlimo ir traukos varikliai.

e) Jei FDR yra neišskleidžiamasis, jame turi būti įtaisas, padedantis nustatyti jo buvimo vietą po vandeniu, o perdavimo po vandeniu trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 90 dienų. Jei FDR yra išskleidžiamasis, jame turi būti automatinis ELT.

UAM.IDE.MVCA.191. Skrydžio savirašis

a) VCA, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, įrengiamas skrydžio savirašis.

b) Skrydžio savirašis skrydžio duomenimis ir (arba) vaizdais turi registruoti informaciją, kurios pakanka skrydžio trajektorijai ir orlaivio greičiui nustatyti, taip pat:

1) garsą iš pilotų kabinos, vykdant daugianarės įgulos ir VEMS skrydžius, arba

▼M29

2) radijo ryšį su oro eismo paslaugų (ATS) tarnybomis, jei taikoma.

c) Skrydžio savirašis turi gebėti išsaugoti skrydžio duomenis ir (arba) vaizdus, taip pat garso įrašus, įrašytus mažiausiai per pastarąsias 5 valandas.

d) Skrydžio savirašis turi automatiškai pradėti daryti įrašus prieš VCA pradedant riedėti sava galia ir automatiškai sustabdyti įrašymą po to, kai skrydžio pabaigoje išjungiami kėlimo ir traukos varikliai.

e) Jei skrydžio savirašis įrašo pilotų kabinos vaizdą arba garsą, įgulos vadas turi turėti galimybę naudotis pat garso ir įrašų modifikavimo funkcija, kad iki tos funkcijos veikimo įrašų nebūtų galima atkurti naudojant įprastus atkūrimo ar kopijavimo metodus.

f) Kaip alternatyva b ir c punktams, kai kurie skrydžio duomenys, vaizdai arba garso įrašai gali būti perduodami ir įrašomi nuotoliniu būdu, jei jie patvirtinti kaip orlaivio tipo sertifikavimo dalis.

UAM.IDE.MVCA.200. Skrydžio duomenų ir kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymasis gali būti užtikrintas turint vieną kombinuotąjį savirašį.

UAM.IDE.MVCA.205. Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) VCA turi būti įrengta:

1) krėslai arba miegamosios vietos visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;

2) saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir suvaržymo diržai kiekvienai miegamajai vietai;

3) vaiko apsaugos priemonė (CRD) kiekvienam sraigtasparnyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui ir

4) keturių taškų liemens suvaržymo sistema, kurią sudaro saugos diržas su dviem perpetiniais diržais kiekviename piloto krėsle.

b) Saugos diržas su liemens prilaikymo sistema turi:

1) turėti vieną atsegimo įtaisą ir

2) piloto krėsle turėti įtaisą, automatiškai prilaikantį sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant.

UAM.IDE.MVCA.210. ŽENKLAI „UŽSISEKITE SAUGOS DIRŽUS“ ir „RŪKYTI DRAUDŽIAMA“

VCA įrengiamos priemonės, visiems orlaivyje esantiems asmenims parodančios, kada reikia prisisegti saugos diržus ir kad orlaivyje draudžiama rūkyti bet kuriuo metu.

UAM.IDE.MVCA.220. Pirmosios pagalbos vaistinėlė

a) VCA turi būti bent viena pirmosios pagalbos vaistinėlė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinėlės turi būti:

1) lengvai prieinamos naudoti;

2) reguliariai atnaujinamos.

▼M29

UAM.IDE.MVCA.240. Papildomas deguonis. Nehermetiški orlaiviai

Nehermetiškuose VCA, skraidančiuose didesniame kaip 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti papildomo deguonies tiekimo įranga, pajėgi laikyti ir tiekti deguonį, kaip nurodyta šioje lentelėje:

Lentelė

Būtinieji deguonies tiekimo nehermetiškuose orlaiviuose reikalavimai

Tiekimas skirtas	Skrydžio trukmė ir keleivių salono barometrinis aukštis
orlaivį valdančiam (-tiems) asmeniui (-ims)	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų, ir bet kuriam laikui, viršijančiam 30 minučių didesniame nei 10 000 pėdų, bet ne didesniame kaip 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.
100 % keleivių ([1])	Visam skrydžio laikui, kai barometrinis aukštis viršija 13 000 pėdų.
10 % keleivių ([1])	Visam skrydžio laikui po 30 minučių didesniame nei 10 000 pėdų, bet ne didesniame kaip 13 000 pėdų barometriniame aukštyje.

([1]) Lentelėje nurodytas keleivių skaičius reiškia vežamų keleivių skaičių, įskaitant jaunesnius kaip 24 mėnesių amžiaus asmenis.

UAM.IDE.MVCA.250. Rankiniai gesintuvai

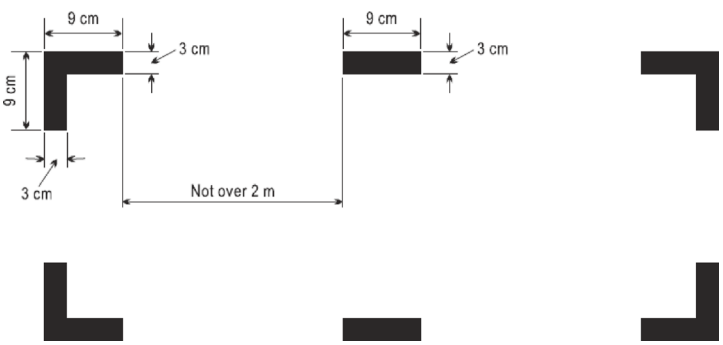
a) VCA pilotų kabinoje turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, kuris turi būti lengvai pasiekiamas.

b) Keleivių salone turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, jei keleiviai negali lengvai pasiekti pilotų kabinoje esančio rankinio gesintuvo.

c) Rankinių gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame rankinis gesintuvas skirtas naudoti, ir kuo labiau sumažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų skyriuose, kuriuose yra žmonių.

UAM.IDE.MVCA.260. Įsilaužimo vietų ženklinimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos VCA liemens vietos yra ženklinamos, jos paženklinamos taip, kaip parodyta šiame pav.:



▼M29

UAM.IDE.MVCA.275. Avarinis apšvietimas ir ženklinimas

VCA turi būti įrengta:

a) nuo VCA įprasto elektros energijos tiekimo sistemos nepriklausoma avarinio apšvietimo sistema, palengvinanti keleivių evakuaciją iš orlaivio, ir

b) avarinio išėjimo ženklinimas ir ženklai, matomi dienos šviesoje, tamsoje ir dūmais užpildytoje kabinoje.

UAM.IDE.MVCA.280. Aviaciniai avariniai radijo švyturiai (ELT)

VCA įrengiamas bent vienas patvirtintas automatinis ELT arba toks kitas patvirtintas automatinis orlaivio sekimo įtaisas kartu su radiolokaciniu švyturiu, kuriuos naudojant būtų galima įspėti gelbėjimo tarnybas, pasiekti avarijos vietą ir tiksliai nustatyti išgyvenusiųjų buvimo vietą.

UAM.IDE.MVCA.300. Skrydžiai virš vandens

a) Keleiviams vežti skirtas VCA sertifikuojamas:

1) tūpti ant vandens, kai jis naudojamas virš vandens nepalankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;

2) tūpti ant vandens arba plūduriuoti avarijos atveju, kai jis naudojamas virš vandens palankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;

3) ribotos trukmės skrydžiams virš vandens, jei jis neatitinka a punkto 1 papunktyje arba a punkto 2 papunktyje nurodytų kriterijų ir kai taikoma viena ar daugiau iš šių sąlygų:

i) visa skrydžio virš vandens trukmė yra ilgesnė nei 3 minutės;

ii) tūpimas arba kilimas atliekamas virš vandens.

b) Keleiviams vežti neskirtas VCA sertifikuojamas:

1) tūpti ant vandens arba plūduriuoti avarijos atveju, kai jis naudojamas virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu;

2) ribotos trukmės skrydžiams virš vandens, jei jis neatitinka b punkto 1 papunktyje nurodytų kriterijų ir kai taikoma viena ar daugiau iš šių sąlygų:

i) visa skrydžio virš vandens trukmė yra ilgesnė nei 3 minutės;

ii) tūpimas arba kilimas atliekamas virš vandens.

c) Virš vandens naudojamas VCA ne tik atitinka a arba b punkte nurodytus kriterijus, bet ir yra sertifikuojamas vykdyti skrydžius virš vandens.

d) Ant plūduriuojančių paviršių naudojamas VCA ne tik atitinka a arba b punkte nurodytus kriterijus, bet ir yra sertifikuojamas vykdyti skrydžius ant plūduriuojančių paviršių.

e) VCA turi turėti gelbėjimosi ELT (ELT(S)), kuris yra plūdrus ir gali automatiškai įsijungti vykdant skrydžius virš vandens, išskyrus ribotos trukmės skrydžius virš vandens.

▼M29

UAM.IDE.MVCA.305. Gelbėjimosi liemenės ir kita įranga

a) Išskyrus c punkte nurodytus atvejus, kai vykdomi skrydžiai virš vandens, kaip apibrėžta UAM.IDE.MVCA.300 dalyje, VCA turi būti bent po vieną gelbėjimosi liemenę kiekvienam jame esančiam asmeniui, kurios būtų sudėtos taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo krėslo ar miegamosios vietos su užsegta suvaržymo sistema. Jei gelbėjimosi liemenių neįmanoma lengvai pasiekti, kai suvaržymo sistema yra užsegta, kiekvienas asmuo turi dėvėti gelbėjimosi liemenę arba, jei tas asmuo jaunesnis nei 24 mėnesių amžiaus, lygiavertį plūduriavimo įtaisą.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką vandenyje.

c) Kai skrendama virš vandens nepalankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, siekiant padėti vykdyti veiklą, susijusią su neatsinaujinančiais ir atsinaujinančiaisiais energijos ištekliais, ir padėti laivams:

1) viso skrydžio metu kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi dėvėti gelbėjimosi liemenę, nebent būtų dėvimi sudėtiniai gelbėjimosi kostiumai, atitinkantys bendrą gelbėjimosi kostiumų ir gelbėjimosi liemenės reikalavimą;

2) kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi dėvėti gelbėjimosi kostiumą atitinkamai atsižvelgiant į vandens temperatūrą ir numatomą gelbėjimo laiką; izoliacijos lygis turi būti pakankamas vyraujančioms sąlygoms ir ne per didelis;

3) kiekvienas orlaivyje esantis asmuo turi turėti avarinę kvėpavimo sistemą (EBS) ir būti instruktuotas apie tai, kaip ją naudoti.

UAM.IDE.MVCA.310. Gelbėjimosi plaustai

a) VCA turi būti vienas ar daugiau gelbėjimosi plaustų, kai skrendama virš vandens nepalankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, arba ne mažiau kaip vienas gelbėjimosi plaustas, sudėtas taip, kad juo būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju, kai skrendama virš vandens palankioje jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu. Gelbėjimosi plaustų (atskirai arba kartu) turi pakakti visiems VCA skraidinamiems asmenims.

b) Visais būtinais gelbėjimosi plaustais turi būti lengva pasinaudoti avariniu atveju.

c) Kiekviename būtiname gelbėjimosi plauste turi būti bent vienas ELT(S).

d) Kiekvienas būtinas gelbėjimosi plaustas turi būti tinkamas naudoti jūros sąlygomis, kuriomis sertifikavimo tikslais buvo įvertintos VCA tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos.

e) Kiekviename būtiname gelbėjimosi plauste turi būti gelbėjimosi įranga (įskaitant gyvybės palaikymo priemones), tinkama skrydžiui, kurį numatoma vykdyti.

UAM.IDE.MVCA.311. Gelbėjimosi įranga

a) VCA, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

1) nelaimės signalizavimo įranga;

2) bent vienas ELT(S); ir

▼M29

3) papildoma gelbėjimosi įranga maršrutui, kuriuo numatoma skristi, atsižvelgiant į orlaivyje esančių asmenų skaičių.

UAM.IDE.MVCA.315. Skrydžių virš vandens įranga

a) Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose VCA turi būti įrengta:

1) plūdrusis inkaras ir kita įranga, būtina VCA švartavimui, prisitvirtinimui ar manevravimui vandenyje palengvinti, atitinkanti jo dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir

2) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikytina, tarptautinėse susidūrimų jūroje prevencijos taisyklėse.

UAM.IDE.MVCA.325. Ausinės

VCA turi būti po ausinių su gerviniu arba gerkliniu mikrofonu ar lygiaverčiu įtaisu ir siųstuvo mygtuku kiekvienam VCA pilotui porą jiems skirtose darbo vietose.

UAM.IDE.MVCA.330. Radijo ryšio įranga

a) VCA turi būti įrengta bent viena radijo ryšio sistema, prijungta prie pagrindinio orlaivio maitinimo šaltinio, ir tiek kitų radijo ryšio sistemų, kiek reikia atsižvelgiant į vykdytino skrydžio tipą ir oro erdvės, kurioje vykdomas skrydis, klasę (-es).

b) Radijo ryšio įranga įprastomis naudojimo sąlygomis skrydžio įguloms turi leisti:

1) palaikyti ryšį su atitinkamomis antžeminėmis stotimis iš bet kurio maršruto taško, įskaitant nukreipimus;

2) palaikyti ryšį su atitinkamomis skrydžių valdymo tarnybų stotimis visuose taškuose, esančiuose valdomojoje oro erdvėje, kuria numatoma skristi, ir

3) gauti meteorologinę informaciją.

c) Radijo ryšio įranga turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu

UAM.IDE.MVCA.345. Navigacijos įranga

a) VCA, naudojamiems skrydžiams pagal VFR dieną, turi būti įrengta navigacijos įranga, atitinkanti taikomus aviacijos reikalavimus.

b) VCA turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kad būtų užtikrinta, jog bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui likusi įranga užtikrintų saugią navigaciją pagal skrydžio planą.

UAM.IDE.MVCA.350. Atsakikliai

Kai to reikalaujama pagal oro erdvės, kurioje skrendama, klasę, VCA, naudojamuose skrydžiams pagal VFR dieną, įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis, turintis visas reikiamas funkcijas.

UAM.IDE.MVCA.355. Aviacijos duomenų bazių valdymas

a) IAM vežėjas:

1) užtikrina, kad aviacijos duomenų bazės, kurios bus naudojamos sertifikuotose orlaivių sistemos taikomosiose programose, atitiktų duomenų kokybės reikalavimus, kurie yra tinkami numatytam duomenų naudojimui;

▼**M29**

2) užtikrina, kad naujausios ir nepakeistos aviacijos duomenų bazės būtų laiku išplatintos ir atnaujintos visuose orlaiviuose, kuriems jos reikalingos;

3) nepaisant jokių kitų Reglamente (ES) Nr. 376/2014 nustatytų pranešimo apie įvykius reikalavimų, duomenų bazės teikėjui praneša apie klaidingus, nenuoseklius arba trūkstamus duomenis, kurie, kaip pagrįstai manoma, gali kelti pavojų skrydžiui. Tokiais atvejais IAM vežėjas informuoja visus susijusius darbuotojus ir užtikrina, kad susiję duomenys nebūtų naudojami.