

BENDROSIOS AVIACIJOS LĖKTUVŲ NAUDOJIMO TAISYKLĖS

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Šiose taisyklėse vartojamos sąvokos:

1.1. **aerodromas** - nustatytas žemės arba vandens paviršiaus visas plotas (įskaitant visus statinius, įrenginius ir įrangą) arba jo dalis, skirti orlaiviams atskristi, išskristi ir judėti žemės arba vandens paviršiumi;

1.2. **aerodromo naudojimo minimumai** - aerodromo naudojimo ribojimai:

1.2.1. kilti - išreikšti kilimo tūpimo tako (toliau - KTT) matomumo nuotolio dydžiais ir (arba) matomumo ir, jei būtina, debesuotumo parametrais;

1.2.2. tūpti, atliekant tikslųjį artėjimą tūpti ir tūpimą - išreikšti matomumo ir (arba) KTT matomumo nuotoliu ir apsisprendimo absoliučiuoju/santykinio aukščiu (DA/H), atitinkančiais naudojimo kategorijas; ir

1.2.3. tūpti, atliekant netikslų artėjimą tūpti ir tūpimą - išreikšti matomumo ir (arba) KTT matomumo nuotolio dydžiais, mažiausiu absoliučiuoju/santykinio žemėjimo aukščiu (MDA/H) ir, jei būtina, debesuotumo parametrais;

1.3. **atsarginis aerodromas** - aerodromas, į kurį orlaivis gali skristi, kai neįmanoma arba nepatartina skristi arba tūpti paskirties aerodrome. Atsarginiai aerodromai yra tokie:

1.3.1. **kilimo atsarginis aerodromas** - atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis gali tūpti netrukus po kilimo, jei tai būtina ir neįmanoma pasinaudoti išskridimo aerodromu;

1.3.2. **maršruto atsarginis aerodromas** - aerodromas, kuriame lėktuvas galėtų tūpti, jei, skrisdamas maršrutu, pakliūtų į neplanuotą arba avarinę situaciją;

1.3.3. **paskirties atsarginis aerodromas** - atsarginis aerodromas, į kurį lėktuvas gali skristi, jei neįmanoma arba nepatartina tūpti anksčiau numatytame aerodrome;

Pastaba. Išskridimo aerodromas taip pat gali būti skrydžio maršruto arba paskirties atsarginis aerodromas.

1.4. **apsisprendimo absoliutusias aukštis (DA) arba apsisprendimo santykinis aukštis (DH)** - nustatytas tiksliojo tūpimo absoliutusias aukštis arba santykinis aukštis, nuo kurio nutraukiamas tūpimas, jei nėra reikalingo vizualaus orientavimosi tūpimui tęsti;

1 pastaba. Apsisprendimo absoliutusias aukštis (DA) skaičiuojamas nuo vidutinio jūros lygio, o apsisprendimo santykinis aukštis (DH) skaičiuojamas nuo KTT slenksčio vietos aukščio.

2 pastaba. "Reikalingas vizualus orientavimasis" reiškia vizualiųjų priemonių arba artėjimo tūpti zonos dalį, kuri turi būti matoma tiek laiko, kad pilotas įvertintų orlaivio padėtį ir jos keitimąsi greitį realioje nominalioje skrydžio trajektorijoje. III kategorijos skrydžių reikalingo vizualaus orientavimosi apsisprendimo aukštis yra nustatytas tam tikrose procedūrose ir tam tikromis skrydžio sąlygomis.

3 pastaba. Tais atvejais, kai vartojamos abi sąvokos, dėl patogumo galima vietoj "apsisprendimo absoliutaus aukščio/santykinio aukščio" įrašyti santrumpą "DA/H".

1.5. **artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus** - artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, vadovaujantis tūpimo pagal prietaisus tvarka, klasifikuojamas taip:

1.5.1. **netikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas** - artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus nesinaudojant elektroninėmis nukreipimo į tūptinę priemonėmis;

1.5.2. **tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas** - artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis tiksluoju nukreipimu pagal azimutą ir tūptinę, jei minimumai atitinka artėjimo tūpti ir tūpimo kategoriją;

1.5.3. **tiksliojo artėjimo tūpti ir tūpimo kategorijos**:

1.5.3.1. **I kategorija (I kat.)** - tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus iš ne mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo santykinio aukščio, kai matomumas ne mažesnis kaip 800 m, arba KTT matomumo nuotolis ne mažesnis kaip 550 m;

1.5.3.2. **II kategorija (II kat.)** - tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus iš mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo santykinio aukščio, bet ne mažesnio kaip 30 m (100 pėdų), kai KTT matomumo nuotolis ne mažesnis kaip 350 m;

1.5.3.3. **IIIa kategorija (IIIa kat.)** - tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus:

1.5.3.3.1. iš mažesnio kaip 30 m (100 pėdų) apsisprendimo santykinio aukščio arba be apsisprendimo santykinio aukščio ribojimo; ir

1.5.3.3.2. jei KTT matomumo nuotolis ne mažesnis kaip 200 m;

1.5.3.4. **IIIb kategorija (IIIb kat.)** - tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus:

1.5.3.4.1. iš mažesnio kaip 15 m (50 pėdų) apsisprendimo santykinio aukščio arba be apsisprendimo santykinio aukščio ribojimo; ir

1.5.3.4.2. jei KTT matomumo nuotolis mažesnis kaip 200 m, bet ne mažesnis kaip 50 m;

1.5.3.5. **IIIc kategorija (IIIc kat.)** - tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus be apsisprendimo santykinio aukščio ir KTT matomumo nuotolio ribojimų;

Pastaba. Jei apsisprendimo santykinis aukštis (DH) ir KTT matomumo nuotolis (RVR) patenka į atskiras kategorijas, tai artėjama tūpti ir tupiama pagal prietaisus, vadovaujantis aukščiausios kategorijos reikalavimais (pvz., skrydis iš DH pagal IIIA kat., bet jei RVR - IIIB kat., bus laikomas IIIB kategorijos skrydžiu arba skrydis iš DH pagal II kat., bet RVR - I kat. - bus laikomas II kat. skrydžiu).

1.6. **avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)** - bendrasis terminas, reiškiantis įrangą, kuri transliuoja skiriamuosius signalus nustatytaisiais dažniais ir, atsižvelgiant į taikymo būdus, gali automatiškai įsijungti nuo smūgio arba pradėti veikti siųstuvą įjungus ranka. ELT gali būti šių tipų:

1.6.1. **automatinis stacionarusis ELT (ELT(AF))** - automatiškai veikiantis ELT, stacionariai įtaisytas orlaivyje;

1.6.2. **automatinis nešiojamasis ELT (ELT(AP))** - automatiškai įsijungiantis ELT, kuris gerai pritvirtintas orlaivyje, bet lengvai pašalinamas po smūgio;

1.6.3. **automatinis skleidžiamasis ELT (ELT(AD))** - automatiškai įsijungiantis ELT, kuris gerai pritvirtintas orlaivyje ir automatiškai išsiskleidžia įsijungdamas nuo smūgio ar kai kuriais atvejais nuo hidrostatinio daviklio. Taip pat numatytas jo rankinis išskleidimas;

1.6.4. **avarinis gelbėjimo ELT (ELT(S))** - išimamas iš orlaivio ELT, kuris sudėtas taip, kad jį lengva naudoti avarinės situacijos metu ir jį gali įjungti išlikę gyvieji. Šį ELT galima įjungti automatiškai;

1.7. **bendrosios aviacijos lėktuvo skrydis** - lėktuvo skrydis, išskyrus oro susisiekiimo arba specialiųjų aviacijos darbų skrydžius;

1.8. **kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR)** - nuotolis, nuo kurio ant ašinės KTT linijos esančio orlaivio pilotas gali matyti paviršiaus ženklus arba žiburius, ribojančius KTT arba ženklinančius jo ašinę liniją;

1.9. **kliūties perskridimo absoliutusiasis aukštis (OCA) arba kliūties perskridimo santykinis aukštis (OCH)** - minimalus absoliutusiasis aukštis arba minimalus santykinis aukštis virš KTT slenksčio aukščio arba tam tikrais atvejais virš aerodromo aukščio, naudojamas, kad būtų laikomasi atitinkamų kliūties perskridimo kriterijų;

1 *pastaba.* Kliūties perskridimo absoliutusiasis aukštis skaičiuojamas nuo vidutinio jūros lygio, o kliūties perskridimo santykinis aukštis - nuo KTT slenksčio aukščio arba, jei netiksliai artėjama tūpti, nuo aerodromo aukščio, arba KTT slenksčio aukščio, jei jo aukštis daugiau kaip 2 metrais (7 pėdomis) mažesnis už aerodromo aukštį.

2 *pastaba.* Tais atvejais, kai vartojamos abi sąvokos, dėl patogumo galima vartoti formą "kliūties perskridimo absoliutusiasis/santykinis aukštis" ir santrumpą "OCA/H".

1.10. **oro susisiekiimas** - keleivių, krovinių arba pašto vežimas už užmokestį arba užsakymo pagrindu;

1.11. **lėktuvas** - jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji galia skrendant susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su paviršiais, kurie šiomis skrydžio sąlygomis išlieka nejudantys;

1.12. **mažiausiasis absoliutusiasis žemėjimo aukštis (MDA) arba mažiausiasis santykinis žemėjimo aukštis (MDH)** - netiksliam artėjimui tūpti arba artėjimui tūpti ratu nustatytas mažiausiasis absoliutusiasis arba santykinis aukštis, žemiau kurio žemėti, jei nėra reikalingo orientyrų matomumo, negalima;

1 *pastaba.* Mažiausiasis absoliutusiasis žemėjimo aukštis (MDA) skaičiuojamas nuo vidutinio jūros lygio, o mažiausiasis santykinis žemėjimo aukštis (MDH) - nuo aerodromo aukščio arba KTT slenksčio aukščio, jei slenksčio aukštis daugiau kaip 2 metrais (7 pėdomis) mažesnis už aerodromo aukštį. Mažiausiasis santykinis žemėjimo aukštis artėjant tūpti ratu skaičiuojamas nuo aerodromo aukščio.

2 *pastaba.* Reikalingas vizualusis orientavimasis reiškia vizualiųjų priemonių arba artėjimo tūpti zonos dalį, kuri turi būti matoma tiek laiko, kad pilotas įvertintų orlaivio padėtį ir jos keitimosi greitį realioje pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje. Jei artėjama tūpti ratu, KTT rajone būtinas vizualusis orientavimasis.

3 *pastaba.* Tais atvejais, kai vartojamos abi sąvokos, dėl patogumo galima vietoj "mažiausiojo absoliutaus/santykinio žemėjimo aukščio" įrašyti santrumpą "MDA/H".

1.13. **meteorologinė informacija** - meteorologinis pranešimas, analizė, prognozė ir visi kiti pranešimai apie esamas ir numatomas meteorologines sąlygas;

1.14. **meteorologinės sąlygos pagal prietaisus (IMC)** - meteorologinės sąlygos, išreikštos matomumo, nuotolio iki debesų ir iki apatinės debesų ribos dydžiais, kurie yra žemesni už nustatytuosius vizualiųjų meteorologinių sąlygų minimumus;

Pastaba. Vizualiųjų meteorologinių sąlygų nustatyti minimumai yra trečiame Skrydžių taisyklių skyriuje.

1.15. **naktis** - laikas tarp vakaro prieblandos pabaigos ir ryto aušros pradžios arba kitas periodas tarp saulėlydžio ir saulėtekio, kurį gali nustatyti įgaliotoji institucija;

Pastaba. Prieblanda baigiasi vakare, kai saulės disko centras yra 6 laipsniais žemiau horizonto, ir prasideda ryte, kai saulės disko centras yra 6 laipsniais žemiau horizonto.

1.16. **reikalingos navigacinės charakteristikos (RNP)** - reikalingų navigacinių charakteristikų sąrašas skrydžiams vykdyti nustatytoje oro erdvėje;

Pastaba. Navigacinės charakteristikos ir reikalavimai nustatomi konkrečiam RNP tipui ir (arba) taikymui.

1.17. **orlaivis** - kiekvienas aparatas (mašina), kuris atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus;

1.18. **įgulos vadas** - lėktuvo savininko arba naudotojo paskirtas pilotas, atsakingas už orlaivio naudojimą ir saugą viso skrydžio laiką;

1.19. **pavojingieji kroviniai** - gaminiai arba daiktai, kurie, gabenami oru, gali kelti didelį pavojų sveikatai, saugai ir turtui;

Pastaba. Pavojingi kroviniai klasifikuojami Čikagos konvencijos (toliau - konvencijos) 18 priedo 3 skyriuje.

1.20. **psichotropinės medžiagos** - alkoholis, opioidai, kanabinoidai, raminamieji/ migdomieji vaistai, hipnotikai, kokainas, psichostimuliuojančios ir haliucinogeninės medžiagos bei lakūs skysčiai, išskyrus kavą ir tabaką;

1.21. **registravimo valstybė** - valstybė, į kurios registrą įtrauktas orlaivis;

1.22. **RNP tipas** - išlaikymo dydis, išreikštas jūrmylėmis išmatuotu nuotoliu nuo planuojamos vietos, kurioje planuojama skristi mažiausiai 95 procentus viso skrydžio laiko;

Pavyzdys. RNP 4 yra navigacinis tikslumas plius arba minus 7,4 km (4 jūrmylės) laikantis 95-procentinio išsilaikymo lygio.

1.23. **skrydžio įgulos narys** - specialisto licenciją turintis įgulos narys, atsakantis už lėktuvo naudojimą skrydžio laiku;

1.24. **skrydžio laikas** - bendras laikas nuo to momento, kai lėktuvas pajuda ketindamas kilti, iki galutinio sustojimo pasibaigus skrydžiui;

Pastaba. Skrydžio laikas yra terminų “visas skrydžio laikas” arba “laikas nuo trinkelio atėmimo iki trinkelio padėjimo” sinonimas, kuris matuojamas nuo to momento, kai lėktuvas pajuda ketindamas kilti iki jo galutinio sustojimo pasibaigus skrydžiui.

1.25. **skrydžio planas** - oro eismo paslaugų tarnyboms teikiama atitinkama informacija apie numatomą lėktuvo skrydį arba jo dalį;

1.26. **lėktuvo savirašis** - bet kurio tipo savirašis, įrengtas lėktuve, kad pagelbėtų avarijos/incidento tyrimui;

1.27. **Skrydžių taisyklės** - taisyklės, susijusios su tinkamumo skraidyti pažymėjimais, nustatančiais ribojimus, pagal kuriuos lėktuvas laikomas tinkamu skraidyti, ir instrukcijas bei informaciją, būtina skrydžio įgulos nariams, kaip saugiai naudoti lėktuvą;

1.28. **specialieji aviacijos darbai** - orlaivio naudojimas už užmokestį specializuotoms paslaugoms teikti žemės ūkyje, statybose, fotodarbamams - fotografijai ir topografijai, taip pat stebėjimo ir patruliavimo bei paieškos ir gelbėjimo darbams, oro reklamai ir kita;

1.29. **vizualiosios meteorologinės sąlygos (VMS)** - matomumo, atstumo nuo debesų ir apatinės debesų ribos dydžiais išreikštos meteorologinės sąlygos, atitinkančios nustatytuosius minimumus arba už juos geresnės;

Pastaba. Nustatyti minimumai pateikti Skrydžių taisyklėse.

1.30. **techninės priežiūros programa** - dokumentas, kuriame pateikiamas konkrečių techninės priežiūros darbų, būtinų, kad orlaivį būtų galima saugiai naudoti, aprašas ir nurodomas tų darbų periodiškumas;

1.31. **remontas** - lėktuvo konstrukcijos pakeitimas po jo gedimo arba susidėvėjimo, siekiant atstatyti jo tinkamumą skraidyti, taip pat tolesnė jo priežiūra, kad lėktuvas atitiktų konstravimo reikalavimus, numatytus atitinkamose skrydžių tinkamumo normose, kurios buvo taikomos suteikiant pažymėjimą šiam lėktuvo tipui;

1.32. **techninės priežiūros pažymėjimas** - dokumentas, patvirtinantis jame nurodytą tinkamai atliktų techninės priežiūros darbų, atitinkančių techninės priežiūros vadove nurodytus reikalavimus, kokybę;

1.33. **techninė priežiūra** - lėktuvo skrydžių tinkamumui palaikyti būtini darbai, įskaitant kontrolinius-atnaujinimo darbus, tikrinimus, keitimus, defektų šalinimus, atliekami atskirai arba kartu, taip pat lėktuvo modifikacijos arba remontas.

2. Šios taisyklės taikomos taip pat ir už Lietuvos Respublikos teritorijos ribų esantiems Lietuvos Respublikoje registruotiems bendrosios aviacijos lėktuvams, jeigu jos neprieštaruja teisės aktams tos valstybės, kurios teritorijoje yra minėti lėktuvai.

3. Lėktuvo vadas privalo laikytis atitinkamų įstatymų, reglamentų ir taisyklių tos valstybės, kurioje lėktuvas vykdo skrydžius.

4. Lėktuvo vadas atsako už visų įgulos narių, keleivių ir krovinių, esančių lėktuve, saugą po lėktuvo durų uždarymo. Lėktuvo vadas taip pat atsako už jo valdymą ir saugą nuo pasiruošimo kilti momento iki visiško jo sustojimo pasibaigus skrydžiui ir variklio (variklių) išjungimo, kuris (kurie) buvo naudojamas (naudojami) kaip pagrindinė traukos jėgainė.

5. Jei avarinės aplinkybės, gresiančios lėktuvo ar asmenų saugai, reikalauja imtis priemonių, kurios galėtų pažeisti šias taisykles, lėktuvo vadas nedelsdamas apie tai turi pranešti Civilinės aviacijos administracijai (toliau - CAA). Jeigu incidentas su Lietuvos Respublikoje registruotu bendrosios aviacijos lėktuvu įvyko ne Lietuvos Respublikos teritorijoje ir atitinkamos valstybės reikalavimu lėktuvo vadas pranešimą apie minėtą pažeidimą teikia tos valstybės įgaliotajai institucijai, lėktuvo vadas tokio pranešimo kopiją taip pat turi pateikti ir CAA. Tokie pranešimai teikiami kaip galima greičiau, bet ne vėliau kaip per 10 dienų.

6. Lėktuvo vadas atsako už tai, kad CAA būtų pranešta pačiomis skubiausiomis jam prieinamomis priemonėmis apie kiekvieną su lėktuvu susijusį įvykį, sukėlusį sunkių kūno sužalojimų ar bet kurio asmens mirtį arba padariusį didelę žalą lėktuvui ar turtui.

Pastaba. Sąvokos “sunkus kūno sužalojimas” apibrėžimas yra pateiktas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priede, o sąvokos “didelė žala” išaiškinimas yra pateiktas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos patvirtintame “Duomenų apie aviacijos avarijas/incidentus pateikimo vadove” (Vadovas ADREP, Doc 9156).

7. Pavojingų krovinių vežimas turi būti vykdomas pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 18 priedo nuostatas.

8. Aviacijos specialistui draudžiama naudotis licencijoje suteiktomis teisėmis apsvaigus nuo alkoholio, narkotikų, psichotropinių arba kitų medžiagų.

II SKYRIUS PASIRENGIMAS SKRYDŽIUI IR SKRYDŽIO PROCEDŪROS

Naudojimo priemonės ir jų reikalavimų atitikties

9. Lėktuvo vadas turi nepradėti skrydžio, kol jis, remdamasis pagrįstais duomenimis, neįsitikina, kad žemės ir (arba) vandens aikštelės ir priemonės, kurios būtinos tokiam skrydžiui ir saugiam lėktuvo naudojimui, įskaitant ryšių įrangą ir navigacijos priemones, atitinka nustatytus reikalavimus.

Pastaba. Sąvoka „pagrįsti duomenys“ reiškia lėktuvo vado naudojamus duomenis, gaunamus išskridimo punkte oro navigacijos tarnybų skelbiamos oficialios informacijos pavidalu arba lengvai gaunamus iš kitų šaltinių.

Aerodromo naudojimo minimumai

10. Lėktuvo vadas turi neskristi į aerodromą arba iš aerodromo, jei jo naudojimo minimumai yra žemesni už šiam aerodromui nustatytus minimumus, išskyrus atvejus, kai tam yra gautas specialus CAA leidimas.

Priešskrydinis instruktažas

11. Lėktuvo vadas turi užtikrinti, kad įgulos nariai ir keleiviai žodinio instruktažo metu ar kitomis priemonėmis būtų supažindinti, kur yra ši įranga ir kaip ją naudoti:

11.1. saugos diržais ir tam tikrais atvejais

11.2. avarinėmis angomis;

11.3. gelbėjimosi liemenėmis;

11.4. deguonies įrangą; ir

11.5. kita individualia avarine gelbėjimosi įranga, įskaitant keleivių veiksmų schemą avarinės situacijos metu.

12. Lėktuvo vadas turi užtikrinti, kad visi lėktuve esantys asmenys žinotų, kur yra ir kaip naudotis pagrindine lėktuvo bendrojo naudojimo avarine gelbėjimosi įranga.

Lėktuvų tinkamumas skraidyti ir saugos priemonės

13. Draudžiama pradėti skrydį, kol lėktuvo vadas neįsitikina, kad:

13.1. lėktuvas tinkamas skraidyti, tinkamai įregistruotas ir kad jame yra tai patvirtinantys pažymėjimai;

13.2. lėktuve įrengti atitinkami prietaisai ir įranga, atsižvelgiant į laukiamas skrydžio sąlygas;

13.3. visa būtina techninė priežiūra buvo atlikta pagal šių taisyklių VI skyriaus nuostatas;

13.4. lėktuvo masė ir svorio centras leidžia saugiai skristi, atsižvelgiant į laukiamas skrydžio sąlygas;

13.5. kiekvienas lėktuve esantis krovinyje tinkamai paskirstytas ir patikimai pritvirtintas; ir

13.6. nebus pažeisti lėktuvo naudojimo ribojimai, nurodyti lėktuvo skrydžių vykdymo vadove ar jam prilyginamame dokumente.

14. Lėktuvo vadas turi turėti pakankamai informacijos apie aukštėjimo, kai veikia visi varikliai, charakteristikas, leidžiančias nustatyti kilimo laipsnį (gradientą), kuris gali būti pasiektas išskrendant, atsižvelgiant į esamas kilimo sąlygas ir numatomą kilimo techniką.

Meteorologiniai pranešimai ir prognozės

15. Prieš pradėdamas skrydį, lėktuvo vadas privalo susipažinti su visa turima meteorologine informacija, susijusia su numatytu skrydžiu. Rengiantis skrydžiui už išskridimo vietos ribų ir kiekvienam skrydžiui pagal prietaisus, būtina:

15.1. išnagrinėti visus turimus meteorologinius pranešimus ir prognozes; ir

15.2. suplanuoti veiksmus tam atvejui, jeigu dėl oro sąlygų skrydžio negalima bus atlikti kaip numatyta.

Pastaba. Reikalavimai, susiję su skrydžio planais, pateikti Skrydžių taisyklėse.

Meteorologinių sąlygų ribojimai

Skrydis pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR)

16. Draudžiama pradėti skrydį (išskyrus grynai vietinės reikšmės skrydį vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis pagal vizualiųjų skrydžių taisykles), kol turimi meteorologiniai pranešimai arba turimų pranešimų ir prognozių rinkinys nepatvirtins, kad atitinkamu laiku meteorologinės sąlygos visame maršrute, kuriuo lėktuvas turi skristi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, ar jo dalyje leis laikytis tų taisyklių.

Skrydis pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR)

17. *Kai reikalingas paskirties atsarginis aerodromas.* Draudžiama pradėti skrydį pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (toliau - SPT), kol turima informacija neužtikrina, kad sąlygos numatytojo tępimo aerodrome ir mažiausiai viename atsarginiame paskirties aerodrome apskaičiuotam atskridimo laikui atitiks aerodromo naudojimo minimumus arba juos viršys.

18. *Kai nereikalingas paskirties atsarginis aerodromas.* Draudžiama pradėti skrydį, kuris turi vykti pagal SPT iki aerodromo, kuriame planuojama tūpti tuo atveju, kai atsarginis aerodromas nereikalingas, jei:

- 18.1. nenustatyta numatytojo tūpimo aerodromo standartinė artėjimo tūpti pagal prietaisus tvarka; ir
- 18.2. turima meteorologinė informacija nerodo, kad per dvi valandas iki ir per dvi valandas po apskaičiuotojo atskridimo laiko išliks šios meteorologinės sąlygos:
- 18.2.1. apatinė debesų riba 300 m (1000 pėdų) aukštesnė už minimumą, numatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus taisyklėse; ir
- 18.2.2. matomumas sudaro 5,5 km arba 4 km viršija minimumą, numatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus taisyklėse.

Aerodromo naudojimo minimumai

19. Skrydis link aerodromo, kuriame ketinama tūpti, tęsiamas tik tuo atveju, jei paskutinė turima meteorologinė informacija rodo, kad sąlygos tame aerodrome arba bent viename iš paskirties atsarginių aerodromų iki apskaičiuotojo atskridimo laiko atitiks nustatytuosius aerodromo naudojimo minimumus arba juos viršys.

20. Artėjimas tūpti pagal prietaisus nutraukiamas, kai praskrendamas tolimojo ženklinamojo radijo švyturio žymimas kontrolinis taškas tikslaus artėjimo tūpti atveju arba žemesniame kaip 300 m (1000 pėdų) aukštyje virš aerodromo netikslaus artėjimo tūpti atveju, jeigu praneštas matomumo nuotolis arba kontrolinis RVR yra žemesnis už nustatytąjį minimumą.

21. Jeigu, praskridus tolimojo ženklinamojo radijo švyturio pažymėtą kontrolinį tašką tikslaus artėjimo tūpti atveju arba po žemėjimo žemesniame kaip 300 m (1000 pėdų) aukštyje virš aerodromo netikslaus artėjimo tūpti atveju, praneštas matomumo nuotolis arba kontrolinis RVR yra žemesnis už nustatytąjį minimumą, artėjimas tūpti gali būti tęsiamas iki DA/H arba MDA/H. Bet kuriuo atveju lėktuvas nutraukia artėjimą tūpti taške, už kurio aerodromo naudojimo minimumų ribos būtų pažeistos.

Pastaba. Kontrolinis RVR reiškia praneštas RVR reikšmės viename arba keliuose RVR stebėjimo taškuose (tūpimo taškas, vidurinis taškas, tolیمasis tūpimo tako galas), naudojamas norint nustatyti, ar laikomasi nustatytų meteorologinių naudojimo minimumų. Kai naudojamas RVR, tai kontrolinis RVR reiškia RVR tūpimo taške.

Skrydis apledėjimo sąlygomis

22. Skrydis, kuris turi vykti esamo arba laukiamo apledėjimo sąlygomis, pradedamas tik tuo atveju, kai lėktuvas yra sertifikuotas ir pritaikytas skrydžiams tokiomis sąlygomis.

Paskirties atsarginiai aerodromai

23. Skrendant pagal SPT, turi būti pasirenkamas ir skrydžių plane nurodomas nors vienas atsarginis paskirties aerodromas, išskyrus tuos atvejus, kai:

23.1. skrydžio trukmė ir vyraujančios meteorologinės sąlygos leidžia būti įsitikinusiam, kad iki lėktuvo apskaičiuoto atskridimo laiko į numatytą tūpti aerodromą, taip pat per pakankamą laikotarpį iki ir po tokio laiko artėjimas tūpti ir tūpimas gali vykti vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis; arba

23.2. numatytojo tūpimo aerodromas yra izoliuotame rajone ir nėra tinkamo paskirties atsarginio aerodromo.

Degalų ir tepalų atsarga

24. Skrydis gali būti pradedamas tik tuo atveju, kai lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų atsargų, kurios, neatsižvelgiant į meteorologines sąlygas ir bet kokius galimus skrydžio metu vėlavimus, garantuoja saugią skrydžio pabaigą ir, esant tam tikriems atvejams, šių ypatingų nuostatų laikymąsi:

24.1. *Skrydis pagal SPT.* Lėktuve yra pakankamas degalų ir tepalų kiekis, kuris jam leistų:

24.1.1. tuo atveju, kai pagal 18 punkte nurodytą išimtį nereikalingas atsarginis paskirties aerodromas, - skristi iki numatytojo tūpimo aerodromo ir skrydį tęsti dar 45 min.; arba

24.1.2. tuo atveju, kai reikalingas atsarginis paskirties aerodromas, - skristi iki numatytojo tūpimo aerodromo, po to - iki atsarginio aerodromo ir dar tęsti skrydį 45 min.

Pastaba. Šio punkto nuostatos netrukdo skrydžio metu pakeisti skrydžio planą, keičiant skrydžio maršrutą ir paskirties aerodromą su sąlyga, kad nuo taško, kuriame bus pakeistas skrydžio maršrutas, būtų laikomasi 24 punkto reikalavimų.

Pilotų meteorologinių pranešimų perdavimas

28. Tuo atveju, kai susiduriama su meteorologinėmis sąlygomis, kurios galėtų turėti įtakos kitų lėktuvų saugai, apie jas reikėtų kuo skubiau pranešti.

Pavojingos skrydžio sąlygos

29. Apie pavojingas skrydžio sąlygas, su kuriomis buvo susidurta skrendant maršrutu, išskyrus tas, kurios susijusios su meteorologinėmis sąlygomis, reikėtų kuo skubiau pranešti. Perduodamuose pranešimuose turėtų būti visos smulkmenos, kurios gali turėti įtakos kitų lėktuvų saugai.

Skrydžio įgulos narių sveikata

30. Lėktuvo vadas atsako, kad skrydis:

30.1. nebūtų pradėtas, jei kuris nors įgulos narys nepajėgus atlikti pareigų dėl traumos, ligos, nuovargio, alkoholio ar narkotinių medžiagų poveikio;

30.2. nevyktų toliau už artimiausio tinkamo aerodromo tuo atveju, jei įgulos gebėjimas atlikti savo pareigas gerokai sumažėjęs, pablogėjęs darbingumas dėl nuovargio, ligos, deguonies trūkumo.

Skrydžio įgulos narių darbo vietos

Kilimas ir tūpimas

31. Visi skrydžio įgulos nariai, privalantys eiti savo pareigas lakūnų kabinoje, turi būti savo darbo vietose.

Skrydis maršrutu

32. Visi skrydžio įgulos nariai, privalantys eiti savo pareigas lakūno kabinoje, turi likti savo darbo vietose, išskyrus tuos momentus, kai jiems būtina atsitraukti atliekant pareigas, susijusias su lėktuvo naudojimu arba natūralių poreikių tenkinimu.

Juosmens saugos diržai

33. Visi įgulos nariai, esantys savo darbo vietose, turi būti prisisegę juosmens saugos diržus.

Saugos diržų sistema

34. Tuo atveju, kai numatoma saugos diržų sistema, piloto darbo vietoje esantis įgulos narys privalo naudotis saugos diržų sistema kylant ir tupiant; visi kiti skrydžio įgulos nariai turi naudotis saugos diržų sistemomis kylant ir tupiant, jeigu peties diržai netrukdo jiems atlikti pareigų, o jei trukdo, tai peties diržai gali būti atsegti, bet juosmens diržas turi būti prisegtas.

Pastaba. Į saugos diržų sistemą įeina peties (-čių) diržas (diržai) ir juosmens diržas, kuriais galima naudotis atskirai.

Skrydžių pagal prietaisus schemas

35. Visi lėktuvai, skrendantys pagal SPT (IFR), turi laikytis skrydžių pagal prietaisus procedūrų ir nustatytų reikalavimų.

Instruktažas. Bendrosios nuostatos

36. Lėktuvas gali riedėti aerodromo manevravimo lauke tik tuo atveju, jei jį vairuojantis asmuo:

36.1. yra įgaliotas savininko arba, jei lėktuvas išnuomotas, nuomotojo, arba paskirto agento;

36.2. visiškai pasirengęs vairuoti lėktuvą;

36.3. gali naudotis radiotelefonu, jei reikia palaikyti radijo ryšį; ir

36.4. kompetentingo asmens konsultuotas dėl aerodromo plano ir, jei būtina, eismo maršrutų, ženklų, žymėjimo, žiburių, signalų ir skrydžių valdymo instrukcijų, frazeologijos ir taisyklių, taip pat gali garantuoti, kad bus laikomasi reikalaujamų saugaus lėktuvų eismo aerodrome taisyklių.

Degalų pylimas, kai lėktuve yra keleivių

37. Į lėktuvą pilti degalus tuo metu, kai keleiviai laipinami į lėktuvą, jame yra arba iš jo išlaipinami, galima tik tuo atveju, jeigu jame yra lėktuvo vadas ar kitas parengtas personalas, galintis kuo greičiau pradėti evakuaciją ir jai vadovauti, panaudodamas esamas tinkamiausias priemones.

38. Pilant degalus į lėktuvą, kai laipinami žmonės, jų yra lėktuve ar jie išlaipinami, antžeminis personalas, stebintis degalų pylimą, ir lėktuvo vadas arba kitas parengtas personalas pagal 37 punkto reikalavimus per lėktuvo pokalbį įrangą turėtų palaikyti abipusį ryšį arba naudotis kitomis tinkamomis priemonėmis.

1 pastaba. 37 punkto nuostatos kaip išankstinės sąlygos nereikalauja, kad prieš pilant degalus būtinai turi būti pristumti/nuleisti lėktuvo laipteliai arba atidarytos avarinės angos.

2 pastaba. Jei pilamas ne aviacinis žibalas, o kitų rūšių degalai arba tuo atveju, kai pilant susidaro aviacinio žibalo ir kitų rūšių degalų turboreaktyviniams varikliams mišinys arba naudojamas atviras degalų vamzdis, būtina laikytis papildomų atsargumo priemonių.

3 pastaba. Nuostatos, susijusios su degalų pylimu į lėktuvus, pateiktos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. vasario 21 d. įsakymu Nr. 58 patvirtintose Civilinės aviacijos priešgaisrinės saugos taisyklėse (Žin., 2001, Nr. [19-624](#)).

III SKYRIUS

LĖKTUVO NAUDOJIMO GALIMYBIŲ RIBOJIMAI

39. Lėktuvas naudojamas:

39.1. remiantis jo tinkamumo naudoti pažymėjimu arba analogišku patvirtintu dokumentu;

39.2. laikantis naudojimo ribojimų, nustatytų CAA; ir

39.3. laikantis lėktuvo masės ribojimų, remiantis taikomais triukšmo sertifikavimo standartais, išskyrus ypatingus atvejus, kai tai siejasi su tam tikru aerodromu arba KTT, kur nėra triukšmo poveikio problemos, ir CAA leidžia viršyti tokius ribojimus.

40. Lėktuve akivaizdumo dėlei turi būti iškabinamos lentelės, sąrašai, atliekamas prietaisų žymėjimas, kuriuose kartu arba atskirai nurodyti naudojimo ribojimai, nustatyti CAA.

IV SKYRIUS

LĖKTUVO KABINOS PRIETAISAI IR ĮRANGA

Pastaba. Reikalavimai, susiję su lėktuvo ryšių ir navigacijos įranga, pateikiami V skyriuje.

Visi lėktuvai ir visi skrydžiai

Bendrosios nuostatos

41. Atsižvelgiant į lėktuvo naudojimą ir sąlygas, kuriomis turi vykti skrydis, be būtinos įrangos, reikalingos tinkamumo skraidyti pažymėjimui išduoti, lėktuve, jei būtina, turi būti įrengiami arba jau būti šiame skyriuje nurodyti prietaisai, įranga ir skrydžio dokumentai.

Prietaisai

42. Lėktuve turi būti įrengti prietaisai, kurie skrydžio įgulai leistų kontroliuoti skrydžio trajektoriją, atlikti visus manevrus pagal taisyklių reikalavimus ir laikytis to lėktuvo naudojimo ribojimų tikėtinomis naudojimo sąlygomis.

Įranga

43. Visuose lėktuvuose, atliekant visus skrydžius, turi būti:
- 43.1. pirmosios pagalbos komplektas, padėtas lengvai prieinamoje vietoje;
 - 43.2. nešiojamieji ugnies gesintuvai, kuriuos naudojant nesusidaro pavojinga nuodingų dujų koncentracija lėktuve. Būtinu atveju vienas ugnies gesintuvas pastatomas:
 - 43.2.1. lakūnų kabinoje; ir
 - 43.2.2. kiekviename keleivių salone, kuris atskirtas nuo lakūnų kabinos ir pilotui arba antrajam pilotui nėra lengva jį pasiekti;
 - 43.3. krėslas arba miegamoji vieta kiekvienam asmeniui, sulaukusiam dvejų metų amžiaus; ir
 - 43.4. kiekvieno krėslu juosmens saugos diržas ir kiekvienos miegamosios vietos laikomasis diržas;
 - 43.5. šios taisyklės, žemėlapiai ir informacija:
 - 43.5.1. skrydžių operacijų vadovas arba kiti dokumentai ir informacija, susijusi su visais lėktuvo naudojimo ribojimais, nustatytais CAA ir privalomais taikyti pagal III skyriaus nuostatas;
 - 43.5.2. patikslinti ir patogūs naudoti numatytojo skrydžio maršruto ar visų maršrutų žemėlapiai, kurių gali prireikti nukrypęs nuo pagrindinio maršruto;
 - 43.5.3. vizualieji signalai, kuriuos pagal Skrydžių taisykles naudoja gaudantieji ir gaudomieji lėktuvai; ir
 - 43.6. atitinkamų dydžių atsarginiai elektriniai saugikliai, kad skrydžio metu būtų galima pakeisti prieinamus saugiklius;
 - 43.7. paieškos ir gelbėjimo oro ir žemės signalų kodai.
 - 43.8. kiekvienoje įgulos nario ir keleivio kėdėje turi būti įrengta saugos diržų sistema.

Visi lėktuvai, skrendantys pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR)

46. Visuose lėktuvuose, atliekančiuose skrydžius pagal VST, turi būti:
- 46.1. magnetinis kompasas;
 - 46.2. tikslus chronometras, rodantis laiką valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
 - 46.3. tikslus barometrinis aukščiamatis;
 - 46.4. oro greičio prietaisas; ir
 - 46.5. papildomi prietaisai ar įranga, kuriuos gali nurodyti CAA.

Visi lėktuvai. Skrydžiai virš vandens

Vandens lėktuvai

47. Visuose vandens lėktuvuose, atliekančiuose bet kuriuos skrydžius, turi būti:
- 47.1. po vieną gelbėjimosi liemenę arba lygiavertę individualią plaukimo priemonę kiekvienam lėktuve esančiam žmogui; šios priemonės turi būti taip sudėtos, kad jas būtų lengva pasiekti iš krėslu arba miegamosios vietos;
 - 47.2. įranga, skleidžianti garso signalus pagal tarptautines taisykles, kad būtų galima išvengti laivų susidūrimų jūroje, ten, kur ji galėtų būti įrengiama;
 - 47.3. vienas inkaras;
 - 47.4. vienas jūrinis inkaras (plūduriuojantis) tuo atveju, kai jis reikalingas manevruojant.
- Pastaba.* "Vandens lėktuvų" sąvoka taikoma ir lėktuvams-amfibijoms, naudojamiems kaip vandens lėktuvai.

Vienvarikliai sausumos lėktuvai

48. Visuose vienvarikliuose sausumos lėktuvuose, skrendančiuose maršrutu virš vandens, nuo kranto nutolusiuose atstumu, viršijančiu didžiausią (ribinį) lėktuvo sklendimo nuotolį, turėtų būti po vieną gelbėjimosi liemenę arba lygiavertę individualią plaukimo priemonę kiekvienam lėktuve esančiam žmogui, ir jos turėtų būti padėtos taip, kad žmogus iš savo kėdės arba miegamosios vietos lengvai galėtų pasiekti jam skirtą plaukimo priemonę.

Pastaba. „Sausumos lėktuvų“ sąvoka taikoma ir lėktuvams-amfibijoms, naudojamiems kaip sausumos lėktuvai.

Visi lėktuvai. Skrydžiai virš specialiai pažymėtų sausumos rajonų

50. Lėktuvai, skrisdami virš sausumos rajonų, kuriuos atitinkama valstybė pažymėjo kaip rajonus, kuriuose ypač sunku bus vykdyti paiešką ir gelbėjimą, privalo turėti tokią specialią įrangą ir avarinius-gelbėjimo įrenginius (įskaitant ir skirtus žmonių išgyvenimui), kurie atitiktų skrendamo rajono sąlygas.

Visi lėktuvai. Skrydžiai pagal SPT (IFR)

54. Visuose lėktuvuose, kai jie skrenda pagal SPT arba kai neįmanoma išlaikyti jų pageidaujamos padėties erdvėje, nepanaudojus vieno arba kelių pilotажinių prietaisų, turi būti įrengiami:

- 54.1. magnetinis kompasas;
- 54.2. tikslus chronometras, laiką rodantis valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
- 54.3. tikslus barometrinis aukščiamatis;
- 54.4. oro greičio prietaisas, įtaisytas įrenginyje, kuris apsaugo jį nuo gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo;
- 54.5. posūkio ir slydimo rodiklis;
- 54.6. erdvinės padėties rodiklis (aviahorizontas);
- 54.7. kompasas (girokompasas);
- Pastaba.* 54.5-54.7 punktų reikalavimus galima pasiekti naudojant kombinuotus prietaisus arba kompleksines komandines pilotажines sistemas, jei bus laikomasi tokios pačios garantijos, saugančios nuo gedimo, kokia yra numatyta kiekvienam iš trijų pirmiau nurodytų prietaisų.
- 54.8. įrenginys, rodantis, ar giroskopiniams prietaisams tiekama pakankamai elektros energijos;
- 54.9. išorės temperatūros rodiklis, įrengiamas lakūnų kabinoje;
- 54.10. vertikaliojo greičio aukštėjimo ir žemėjimo rodiklis; ir
- 54.11. tokie papildomi prietaisai arba įranga, kuriuos gali nurodyti CAA.

Visi lėktuvai. Naktiniai skrydžiai

55. Visuose lėktuvuose, atliekančiuose naktinius skrydžius, turi būti:

55.1. įranga, nurodyta 54 punkte;

55.2. lėktuvų žiburiai, numatyti Skrydžių taisyklėse skrendantiems arba aerodromo judėjimo lauke esantiems lėktuvams;

Pastaba. Techniniai reikalavimai žiburių, atitinkančių Skrydžių taisyklėse nurodytus navigacijos žiburių reikalavimus, yra šių taisyklių 1 priede.

55.3. tūpimo žibintas;

55.4. visų pilotажinių prietaisų ir įrangos, turinčių įtakos saugiam lėktuvo naudojimui, apšvietimas;

55.5. visų keleivių kabinų šviestuvai; ir

55.6. kiekvieno įgulos nario darbo vietos elektrinis žibintas.

Lėktuvai, kuriuose turi būti įrengtas imtuvas/atsakiklis, perduodantis barometrinio aukščio duomenis

84. Nuo 2003 metų sausio 1 d., jeigu CAA neatleido nuo šio reikalavimo vykdymo, kiekviename lėktuve turi būti įrengtas barometrinio aukščio duomenis perduodantis imtuvas atsakiklis.

V SKYRIUS

LĖKTUVO KABINOS IR NAVIGACIJOS ĮRANGA

Ryšio įranga

86. Lėktuve, kuris turi skristi pagal SPT arba naktį, įtaisoma radijo ryšio įranga. Tokia įranga su skrydžių valdymo tarnyba (SVT) turi būti galima palaikyti abipusį ryšį.

Pastaba. Laikoma, kad 86 punkto reikalavimai įvykdyti, jei bus pademonstruota galimybė palaikyti nurodytąjį ryšį normaliomis to maršruto radijo bangų sklaidimo sąlygomis.

87. Jei pagal 86 punkto reikalavimus numatoma, kad lėktuvo kabinoje būtų įrengti keli ryšio įrangos blokai ir kiekvieno jų veikimas tarpusavyje nesusijęs, tai sugėdus vienam iš jų, neturi sutrikti kitų blokų veikimas.

88. Lėktuve, kuris turi skristi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, bet atlieka valdomąjį skrydį, turi būti įrengiama, išskyrus CAA nurodytus atvejus, radijo ryšio įranga, galinti bet kuriuo skrydžio metu su SVT palaikyti abipusį ryšį.

89. Lėktuve, kuris turi vykdyti skrydį pagal 49-50 punktų nuostatas, išskyrus CAA numatytus atvejus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, galinti bet kuriuo skrydžio metu su SVT palaikyti abipusį ryšį tais dažniais, kuriuos gali nurodyti minėtoji tarnyba.

90. Radijo įranga, nurodyta 86-89 punktuose, turi būti galima palaikyti ryšį avariniu oro navigacijos 121,5 MHz dažniu.

Navigacijos įranga

91. Lėktuve turi būti įrengta navigacijos įranga, kuri padeda skristi:

91.1. pagal skrydžio planą;

91.2. pagal RNP tipus; ir

91.3. pagal SVT reikalavimus.

92. Šių taisyklių 91 punkto nuostatos netaikomos, jei to nedraudžia CAA, skrydžio metu, kuris vyksta vadovaujantis vizualiųjų skrydžių taisyklėmis ir skrendama pagal vizualiuosius žemės orientyrus, kurie nustatomi nors kas 110 km (60 jūrmylių).

93. Skrendant nustatytomis oro erdvės vietomis, kur, remiantis tam tikru regiono oro navigacijos susitarimu, numatyti minimalūs navigacijos galimybių techniniai reikalavimai (MNPS), lėktuvo kabinoje įrengiama navigacijos įranga, kuri:

93.1. skrydžio įgulai užtikrina nenutrūkstamą kelio linijos žymėjimą arba nuokrypį nuo jos išlaikant reikalaujamą tikslumo laipsnį bet kuriame tos kelio linijos taške; ir

93.2. CAA skrydžio metu leidžia taikyti MNPS (minimalius navigacijos galimybių techninius reikalavimus).

94. Skrendant nustatytomis oro erdvės vietomis, kur pagal regiono oro navigacijos susitarimą virš 290 skrydžių lygio taikomas vertikaliojo skirstymo minimumas (VSM) 300 m (1000 pėdų), lėktuve turi būti:

94.1. įtaisoma įranga, kuri padėtų užtikrinti:

94.1.1. skrydžio lygio, kuriuo skrendama, rodiklį pilotų kabinoje;

94.1.2. automatinį pasirinkto skrydžio lygio išlaikymą;

94.1.3. skrydžio įgulos narių perspėjimą dėl nukrypimo nuo pasirinkto skrydžio lygio; perspėjant nukrypimo slenksčio reikšmę neturi viršyti ± 90 m (300 pėdų); ir

94.1.4. automatinį barometrinio aukščio duomenų perdavimą; ir

94.2. CAA leidimas atlikti skrydį tam tikroje oro erdvėje.

95. Lėktuve turi būti įrengta navigacijos įranga, kuri, sugedus vienam iš įrangos elementų bet kuriame skrydžio etape, leistų tęsti skrydį pagal 91 punkto ir tam tikrais atvejais pagal 93 ir 94 punktų nuostatas.

Pastaba. Šis reikalavimas gali būti vykdomas ir kitais būdais, nebūtinai įrangos dubliavimu.

96. Skrydžių metu, kai planuojama tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC), lėktuve įrengiama radijo įranga, galinti priimti signalus, padedančius lėktuvui pasiekti tą tašką, iš kurio gali būti atliktas vizualusis tūpimas. Ši įranga turi garantuoti tokį nukreipimą kiekviename aerodrome, kuriame planuojamas tūpimas meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir kiekviename pasirinktame atsarginiame aerodrome.

97.

VI SKYRIUS LĖKTUVŲ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

Pastaba. Šiame skyriuje vartojama sąvoka "Lėktuvas" apima jėgaines, oro sraigtus, mazgus, pagalbinius agregatus, prietaisus, įrangą ir aparatūrą, taip pat ir avarinę gelbėjimo įrangą.

Atsakomybė

97. Lėktuvo savininkas arba, jei lėktuvas nuomojamas, naudotojas užtikrina, kad:

97.1. lėktuvas būtų tinkamos skraidyti būklės;

97.2. naudojimo ir avarinė įranga, būtina planuojamam skrydžiui, būtų veikianti;

97.3. skrydžių tinkamumo pažymėjimas būtų galiojantis; ir

97.4. lėktuvo techninė priežiūra būtų atliekama pagal CAA patvirtintą programą.

98. Lėktuvas nenaudojamas, jeigu neatlikta jo techninė priežiūra ir neišduotas tinkamumo skraidyti pažymėjimas.

99. Tuo atveju, kai lėktuvo techninės priežiūros pažymą išduoda ne CAA patvirtinta techninės priežiūros organizacija, asmuo, pasirašantis techninės priežiūros pažymą, turi turėti licencijavimo nuostatus atitinkančią licenciją.

Lėktuvo techninės priežiūros registruojamieji duomenys

100. Lėktuvo savininkas užtikrina, kad 101 punkte nurodytą laiką būtų išsaugoti šie registruojamieji duomenys:

100.1. bendras lėktuvo naudojimo laikas (atitinkamai valandos, kalendorinis laikas ir periodai) ir visų agregatų, kurių naudojimo laikas ribotas;

100.2. visa būtina informacija, kad būtų išlaikytas tinkamumas skraidyti;

100.3. atitinkami išsamūs duomenys apie lėktuvo modifikacijas ir remontus;

100.4. lėktuvo naudojimo laikas (atitinkamai valandos, kalendorinis laikas ir periodai) po paskutinio kapitalinio remonto arba jo agregatų, įskaitant privalomą naudojimo laiką tarp remontų;

100.5. duomenys apie lėktuvo techninės priežiūros programos vykdymą; ir

100.6. išsamūs techninės priežiūros duomenys, rodantys, kad įvykdyti visi techninės priežiūros reikalavimai, reikalingi, kad būtų pasirašytas techninės priežiūros pažymėjimas.

101. Registruotieji duomenys, nurodyti 100.1-100.5 punktuose, saugomi 90 dienų po to, kai tam tikras agregatas tampa nebenaudojamas, o registruotieji duomenys, nurodyti 100.6 punkte, saugomi metus laiko po to, kai buvo pasirašytas techninės priežiūros pažymėjimas.

102. Lėktuvo nuomotojas visą nuomos laiką turi laikytis 100 ir 101 punktų reikalavimų.

Pastaba. Techninės priežiūros duomenų apskaitos dokumentas arba kiti su tuo susiję dokumentai, išskyrus galiojančią tinkamumo skraidyti pažymėjimą, nebūtinai turi būti lėktuve, skrendančiame tarptautiniais maršrutais.

Informacija apie tinkamumo skraidyti palaikymą

103. Lėktuvo savininkas arba, jei lėktuvas nuomojamas, jo naudotojas, jeigu lėktuvo didžiausioji sertifikuota kilimo masė didesnė kaip 5700 kg, turi užtikrinti informacijos teikimą apie techninės priežiūros ir naudojimo patirtį, atitinkančią tinkamumo išlaikymą.

Modifikacijos ir remontai

104. Visos modifikacijos ir remontai privalo atitikti lėktuvo tinkamumo skraidyti reikalavimus.

Techninės priežiūros pažymėjimas

105. Techninės priežiūros pažymėjimas įforminamas ir pasirašomas, kaip numatyta registracijos nuostatuose. Šis pažymėjimas patvirtina patenkinamą techninės priežiūros darbų kokybę.

106. Techninės priežiūros pažymėjime turi būti šie techninę priežiūrą patvirtinantys duomenys:

106.1. pagrindiniai duomenys apie atliktą techninę priežiūrą;

106.2. atliktų techninės priežiūros darbų pabaigos data;

106.3. duomenys apie organizaciją, atlikusią techninę priežiūrą (jei techninę priežiūrą atlikta techninės priežiūros organizacijoje); ir

106.4. duomenys apie asmenį arba asmenis, pasirašiusius pažymėjimą.

VII SKYRIUS LĖKTUVO SKRYDŽIO ĮGULA

Kvalifikacija

107. Lėktuvo vadas užtikrina, kad kiekvienam skrydžio įgulos nariui būtų išduoti pažymėjimai arba registravimo valstybė juos pripažintų galiojančiais, kad juose būtų visos reikiamos kvalifikacinės žymos ir kad jie tuo momentu galiojotų, bei įsitikina tuo, kad skrydžio įgulos nariai palaiko savo profesinio pasirengimo lygį.

Skrydžio įgulos sudėtis

108. Skrydžio įgulos narių kiekis ir sudėtis atitinka reikalavimus, kurie yra ne žemesni už nurodytus lėktuvų naudojimo taisyklėse arba kituose dokumentuose, susijusiuose su tinkamumo skraidyti pažymėjimu.

Bendrosios aviacijos lėktuvų
naudojimo taisyklių
1 priedas

LĖKTUVŲ ŽIBURIAI

(Pastaba. Žr. 55 punktą)

I. SĄVOKOS

1. **Horizontalioji plokštuma** - plokštuma, turinti išilginę ašį ir statmena lėktuvo plokštumai.

2. **Judantis** - lėktuvas, esantis vandens paviršiuje, laikomas „judančiu“, jei jis yra ne ant seklumos, neprišvartuotas prie kranto arba prie kokio nors nejudančio daikto sausumoje arba vandenyje.

3. **Judantis vandeniui** - lėktuvas, esantis vandens paviršiuje, laikomas „judančiu vandeniui“, jei jis juda ir turi judėjimo greitį vandens atžvilgiu.

4. **Lėktuvo išilginė ašis** - skrydžio kryptčiai lygiagreti ašis, einanti per lėktuvo svorio centrą, skrendant įprastu kreiseriniu greičiu.

5. **Matomas** - matomas tamsią naktį, kai skaidri atmosfera.

6. **Valdomas** - lėktuvas, esantis vandenyje, laikomas “valdomu”, jei jis gali atlikti manevrą pagal Tarptautines laivų susidūrimo jūroje vengimo taisykles, kad būtų aplenkiami kiti laivai.

7. **Vertikaliosios plokštumos** - plokštumos, statmenos horizontaliajai plokštumai.

8. **Žiburių veikimo kampai**.

8.1. A veikimo kampas susidaro iš dviejų susikertančių plokštumų, atitinkamai sudarančių 70° kampą į dešinę ir 70° kampą į kairę, jei žiūrima atgal pagal išilginę ašį su vertikaliaja plokštuma, einančia per išilginę ašį.

8.2. F veikimo kampas susidaro, kai dvi susikertančios vertikaliosios plokštumos, sudarančios atitinkamai 110° kampą į dešinę ir 110° kampą į kairę, jei žiūrima į priekį pagal išilginę ašį su vertikaliaja plokštuma, einančia per išilginę ašį.

8.3. L veikimo kampas susidaro iš dviejų susikertančių vertikaliųjų plokštumų, kurių viena lygiagrečiai išilginei lėktuvo ašiai, o kita sudaro 110° kampą į kairę nuo pirmosios ašies, jei žiūrima į priekį pagal išilginę ašį.

8.4. R veikimo kampas susidaro iš dviejų susikertančių vertikaliųjų plokštumų, kurių viena lygiagrečiai išilginei lėktuvo ašiai, o kita sudaro 110° kampą į dešinę nuo pirmosios, jei žiūrima į priekį pagal išilginę ašį.

II. NAVIGACIJOS ŽIBURIAI, NAUDOJAMI ORE

9. 1 piešinyje parodyti neužtemdytieji navigacijos žiburiai:

1 pieš.

9.1. raudonas žiburys, skleidžiantis šviesą aukščiau ir žemiau horizontaliosios plokštumos L veikimo kampu;

9.2. žalias žiburys, skleidžiantis šviesą aukščiau ir žemiau horizontaliosios plokštumos R veikimo kampu;

9.3. baltas žiburys, skleidžiantis šviesą aukščiau ir žemiau horizontaliosios plokštumos nurodyta kryptimi A veikimo kampu.

III. ŽIBURIAI, NAUDOJAMI SKRENDANT VIRŠ VANDENS

Bendrosios nuostatos

10. Tarptautinės laivų susidūrimo jūroje vengimo taisyklės numato įvairių žiburių naudojimą kiekvienos iš toliau nurodytų aplinkybių metu:

10.1. kai “juda”;

10.2. kai velka (buksyruoja) kitą laivą arba lėktuvą;

10.3. kai yra velkamas (buksyruojamas);

10.4. kai yra nevaldomas ir nejudantis;

10.5. kai juda, bet yra nevaldomas;

10.6. kai inkaras nuleistas;

10.7. kai yra ant seklumos.

11. Šiame skyriuje nurodyti žiburiai būtini lėktuvui kiekvienu atveju.