



SKRYDŽIO PROCEDŪROS

TVIRTINU

Plėtos prorektorius

_____ Liudvikas Rimkus

2007 m. _____ mėn. ____ d.

Modulis sukurtas vykdant projektą „*Inovatyvių aviacijos specialistų mokymo metodų kūrimas ir įdiegimas, siekiant pagerinti aviacijos profesinį mokymą ir jų integraciją į Lietuvos bei ES darbo rinkas*“, įgyvendinamą pagal 2006 m. gegužės mėn. 05 d. paramos skyrimo sutartį Nr. ESF/2004/2.4.0-03-264/BPD-87.

Autorius

Virgilijus Kaminskas

(vardas, pavardė, parašas)

Projekto vadovas

Darius Ereminas

(vardas, pavardė, parašas)

TURINYS

0.	Naudojami sutrumpinimai.....	6
1.	ICAO 6 priedas (I, II ir III dalys).....	8
1.1.	Taikymas.....	8
1.2.	Apibrėžimai.....	8
1.3.	Vežėjo pareigos.....	18
1.4.	Pažeidimai.....	18
1.5.	Vežėjo pažymėjimas (AOC).....	18
1.6.	Skrydžių procedūros.....	18
1.7.	Pasirengimas skrydžiui.....	20
1.8.	Procedūros skrydyje.....	23
1.8.1.	Aerodromų minimumai.....	23
1.8.2.	Įgulos nariai darbo vietose.....	24
1.9.	Įgulos vado pareigos.....	25
1.10.	Skrydžių dispečerio pareigos.....	25
1.11.	Lėktuvo skrydžio galimybių ribojimai.....	26
1.12.	Lėktuvų prietaisai, įranga ir skrydžio dokumentai.....	27
1.12.1.	Skrydžio duomenų savirašiai.....	28
1.12.2.	Minimaliai reikalinga įranga ir prietaisai.....	31
1.13.	Ryšio ir navigacijos įranga.....	34
1.14.	Lėktuvų techninė priežiūra.....	35
1.15.	Lėktuvo skrydžio įgula.....	35
1.16.	Dokumentai, vadovai ir įrašai.....	36
1.17.	Sauga.....	37
2.	JAR-OPS.....	37
2.1.	Taikymas.....	37
2.2.	Kokybės sistema.....	38
2.3.	Papildomi įgulos nariai.....	38
2.4.	Keleivių vežimo būdas.....	38
2.5.	Patekimas į įgulos kabiną.....	38
2.6.	Nelegalus vežimas.....	38
2.7.	Portatyviniai elektronikos prietaisai.....	39
2.8.	Grėsmė saugai.....	39
2.9.	Dokumentai, kuriuos reikia turėti skrydžio metu.....	39
2.10.	Vadovai/taisyklės, kuriuos reikia turėti skrydžio metu.....	39
2.11.	Papildoma informacija ir formos, kurias reikia turėti skrydžio metu.....	39
2.12.	Žemėje saugoma informacija.....	40
2.13.	Inspektavimo teisė.....	40
2.14.	Dokumentų ir bylų pateikimas.....	40
2.15.	Dokumentų saugojimas.....	40
2.16.	Nuoma.....	40
2.16.1.	Terminai.....	40
2.16.2.	Lėktuvų nuoma tarp JAA vežėjų.....	41
2.16.3.	Lėktuvų nuoma tarp JAA vežėjo ir kito juridinio asmens, nei JAA vežėjas.....	41
3.	VEŽĖJO SERTIFIKAVIMAS.....	42
3.1.	Bendrosios vežėjo sertifikavimo taisyklės.....	42
3.2.	AOC išdavimas, keitimas ir galiojimo pratęsimas.....	43
3.3.	Administraciniai reikalavimai.....	43
4.	SKRYDŽIŲ KONTROLĖ.....	44
4.1.	Skrydžių vykdymo vadovas.....	44
4.2.	Skrydžių vykdymo personalo kompetencija.....	44
4.3.	Procedūrų nustatymas.....	44
4.4.	Naudojimasis oro eismo paslaugomis.....	44

4.5.	Išskridimo ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros.....	44
4.6.	Neįgalių asmenų vežimas.....	44
4.7.	Neleistinų keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų vežimas.....	45
4.8.	Bagazo ir krovinių laikymas.....	45
4.9.	Keleivių vietos.....	45
4.10.	Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga.....	45
4.11.	Rūkymas lėktuve.....	45
4.12.	Kilimo sąlygos.....	45
4.13.	Kilimo minimumų taikymas.....	45
5.	SKRYDŽIAI BET KOKIU ORU: skrydžiai prasto matomumo sąlygomis.....	46
5.1.	Terminai.....	46
5.2.	Aerodromo naudojimo minimumai. Bendrosios nuostatos.....	46
5.2.1.	Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Bendrosios skrydžių taisyklės.....	61
5.2.2.	Skrydžių demonstravimas.....	63
5.2.3.	Sėkmingo II/III kat. artėjimo tūpti ir automatinio tūpimo kriterijai.....	64
5.2.4.	Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Aerodromo įvertinimas.....	64
5.2.5.	Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija.....	64
5.2.6.	Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Skrydžių procedūros.....	68
5.2.7.	Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Minimali įranga.....	70
6.	PRIETAISAI IR ĮRANGA.....	74
6.1.	Bendroji įžanga.....	74
6.2.	Srovės apsaugos įtaisai.....	74
6.3.	Lėktuvo skrydžio žiburiai.....	75
6.4.	Langų valytuvai.....	75
6.5.	Aukščio įspėjimo sistema.....	75
6.6.	Žemės artumo įspėjimo sistema ir vietovės reljefo įspėjimo sistema.....	75
6.7.	Susidūrimo ore vengimo sistema.....	76
6.8.	Lėktuvo meteorologinio radiolokatoriaus įranga.....	76
6.9.	Įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis.....	76
6.10.	Įranga kosminei radiacijai nustatyti.....	76
6.11.	Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema.....	76
6.12.	Įgulos narių vidaus ryšio sistema.....	77
6.13.	Kreipimosi į keleivius sistema.....	77
6.14.	Vidinės durys ir užuolaidos.....	78
6.15.	Pirmosios pagalbos vaistinėlės.....	78
6.16.	Skubios pagalbos medicininė vaistinėlė.....	78
6.17.	Deguonis pirmajai pagalbai.....	79
6.18.	Rankiniai gesintuvai.....	79
6.19.	Avariniai kirviai ir laužtuvai.....	80
6.20.	Avarinės evakuacijos priemonės.....	80
6.21.	Garsiakalbiai.....	81
6.22.	Deguonis.....	81
6.22.1.	Papildomo deguonies hermetiškuose lėktuvuose tiekimo šiais avarinio žemėjimo atvejais būtiniausi reikalavimai.....	81
6.22.2.	Papildomas deguonis nehermetiškiems lėktuvams.....	82
7.	RYŠIO IR NAVIGACIJOS ĮRANGA.....	83
7.1.	Garso selektoriaus skydelis.....	83
7.2.	Radijo įranga skraidyti maršrutais pagal VFR, kai navigacija vykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus.....	83
7.3.	Ryšio ir navigacijos įranga skrydžiams pagal IFR ar VFR maršrutais, kurių navigacija nevykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus.....	83
8.	LĖKTUVŲ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA.....	84
8.1.	Bendrosios nuostatos.....	84
8.2.	Terminai.....	84

8.3.	Techninės priežiūros vadyba.....	84
8.4.	Kokybės sistema.....	85
8.5.	Vežėjo techninės priežiūros vadybos vadovas (MME).....	85
8.6.	Vežėjo lėktuvo techninės priežiūros programa.....	85
8.7.	Vežėjo lėktuvų techninės priežiūros programa ir vėlesni jos pakeitimai turi būti patvirtinti įgaliotosios institucijos.....	85
9.	NAVIGACINIAI REIKALAVIMAI.....	86
9.1.1.	Skrydžių maršrutai ir zonos.....	86
9.1.2.	Įgulos vado sprendimas.....	86
9.2.	Skrydžio aukščio ir greičio pasirinkimas maršrute.....	87
9.2.1.	Maksimalus nuotolis nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams, neturintiems ETOPS patvirtinimo.....	87
9.2.2.	Padidinto nuotolio skrydžiai dviejų variklių lėktuvais (ETOPS).....	89
9.3.	A klasės lėktuvų skrydžio charakteristikos.....	90
9.3.1.	Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui.....	90
9.3.2.	Skrydis maršrutu trijų ar daugiau variklių lėktuvu neveikiant dviem varikliams.....	90
9.4.	B klasės lėktuvų skrydžio charakteristikos.....	91
9.4.1.	Skrydis maršrutu. Kelių variklių lėktuvai.....	91
9.4.2.	Skrydis maršrutu. Vieno variklio lėktuvai.....	91
9.4.3.	C klasės lėktuvų skrydžio charakteristikos.....	91
9.4.4.	Skrydis maršrutu veikiant visiems varikliams.....	91
9.4.5.	Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui.....	91
9.4.6.	Skrydis maršrutu. Trijų ar daugiau variklių lėktuvai, kai du iš jų neveikia.....	92
9.5.	Kreiserinio skrydžio aukščio ir greičio pasirinkimas.....	92
10.	POLIARINIAI IR TRANSATLANTINIAI SKRYDŽIAI.....	93
10.1.	Inercinė navigacija.....	95
10.2.	MNPS oro erdvė.....	95
10.3.	RVSM minimali įranga.....	96
10.4.	Organizuotų kelių sistema (Organised track system – OTS).....	96
10.5.	BENDROSIOS PROCEDŪROS NAT OTS.....	98
10.6.	YPATINGOS NENUMATYTOS PROCEDŪROS ANT OTS.....	98
11.	TURBULENCIJA IR VĖJO POSLINKIS.....	99
12.	VALKTIES TURBULENCIJA.....	99
12.1.	Svorio parametrai (maksimali pakilimo masė kilogramais).....	101
13.	LEDO ŠALINIMAS IR ANTELEDODARA ŽEMĖJE.....	101
13.1.	PATIKRINIMAS ŽEMĖJE.....	101
13.2.	LEDODAROS POVEIKIS ORLAIVIO VALDYMO CHARAKTERISTIKOMS.....	102
13.3.	KALNUOTO ŽEMĖS PAVIRŠIAUS ĮTAKA ORLAIVIO LEDODARAI.....	102
13.4.	LEDO ŠALINIMO SKYŠČIŲ NAUDOJIMAS.....	103
13.5.	SKYŠČIŲ TIPAI.....	103
14.	PAVOJINGŲ KROVINIŲ SKRAIDINIMAS.....	104
14.1.	Sąvokos.....	104
14.2.	Leidimas vežti pavojingus krovinius.....	107
14.3.	Pavojingų krovinių vežimo apribojimai.....	107
14.4.	KLASĖS IR POKLASĖS, ETIKETĖS.....	110
14.5.	PIRMINIO PAVOJAUS ETIKETĖS.....	113
14.6.	PAKAVIMAS.....	113
14.7.	ŽYMĖJIMAS.....	113
14.8.	Pavojingų krovinių vežimo dokumentai.....	114
14.9.	Pavojingų krovinių priėmimas.....	114
14.10.	Apgadinimo, nuotekio ar užteršimo tikrinimas.....	114
14.11.	Teršalų šalinimas.....	115
14.12.	Krovimo apribojimai.....	115
14.13.	Informacijos teikimas.....	115

15.	SAUGUMAS.....	116
15.1.	Saugumo reikalavimai.....	116
15.2.	Mokymo programos.....	116
15.3.	Pranešimas apie neteisėtą veiką.....	116
15.4.	Lėktuvo apieskojimo kontrolinis sąrašas.....	117
15.5.	Skrydžio įgulos kabinos saugumas.....	117

0. Naudojami sutrumpinimai

ACAS – susidūrimų ore vengimo sistema
ADF – automatinis radijo kompasas
ADS – automatinis priklausomas stebėjimas
AIP – aeronavigacinės informacijos rinkinys
AOC – vežėjo pažymėjimas
AOM – lėktuvo skrydžių vadovas
ASDA – esamasis nutrauktojo kilimo nuotolis
ASDR – reikiamasis nutrauktojo kilimo nuotolis
BEM – tuščioji masė
D – pasipriešinimas
DME – toliamatis
DOM – sausoji skrydžio masė
E – rytai
ELT – avarinis kreipiamasis siųstuvas
ETA – planuotas atvykimo laikas
ETOPS – padidinto dviejų variklių nuotolio procedūra
Ft – pėda (-os)
GPWS – žemės artumo įspėjimo sistema
GS – kelionės greitis
H – sunkus
HDG – kursas
HI – aukšto intensyvumo
IAS – prietaisinis oro greitis
ILS – tūpimo pagal prietaisus sistema
IMC – meteorologinės sąlygos pagal prietaisus
Km – kilometras
Kt – mazgas
L – keliamoji jėga
L – lengvas
LDA – esamasis tūpimo nuotolis
LDR – reikiamasis tūpimo nuotolis
LMC – paskutinės minutės pakeitimai
LVP – prasto matomumo procedūra
LVTO – kilimas prasto matomumo sąlygomis
M - Macho skaičius
M – vidutinis
MAC – vidutinė aerodinaminė styga
MEL – minimalios įrangos sąrašas
MI – vidutinio intensyvumo
MLM – maksimali struktūrinė tūpimo masė
MMEL – pagrindinis minimalios įrangos sąrašas
MNPS – minimalaus navigacinio užtikrinimo oro erdvė
MRM – maksimali struktūrinė riedėjimo masė
MSA – minimalus saugus aukštis
MTOM – maksimali struktūrinė kilimo masė
MZFM – maksimali masė be degalų
N – šiaurė
NDB – bekryptis radijo švyturys
NM – jūrmylė

OCA – kliūties perskridimo absoliutasis aukštis
OCH – kliūties perskridimo santykinis aukštis
OFP – skrydžių planas
OL - orlaivis
RLM – charakteristikomis apribota tūpimo masė
RNP – reikalingos navigacinės charakteristikos
RTOM – charakteristikomis apribota kilimo masė
RVR – kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis
RVSM – sumažinto vertikalios skirstymo erdvė
S – mažas
S – pietūs
SAR – paieška ir gelbėjimas
SC – svorio centras
SL (FL) – skrydžių lygis
T – trauka
TAS – tikrasis oro greitis
TODA – esamasis kilimo nuotolis
TODR – reikiamasis kilimo nuotolis
TORA – esamasis riedos nuotolis
TORR – reikiamasis riedos nuotolis
UTC – koordinuotas universalusis laikas
V1 – apsisprendimo greitis
V2 – saugus kilimo greitis su vienu neveikiančiu varikliu
VMC – vizualiosios meteorologinės sąlygos
VMCA – minimalus valdymo ore greitis (pakilimo konfigūracijoje, važiuoklė įtraukta)
VMCG – minimalus valdymo žemėje greitis
VMCL – minimalus valdymo ore greitis (tūpimo konfigūracijoje, važiuoklė įtraukta)
VR – priekinės važiuoklės pakėlimo greitis
VS – smukos greitis
W – svoris
W – vakarai

1. ICAO 6 priedas (I, II ir III dalys)

1.1. Taikymas

ICAO 6-ajame priede nustatyti Standartai ir rekomenduojamoji praktika (SARP) taikomi vežėjams, kurie vykdo:

- Tarptautinius komercinius pervežimus lėktuvais – I dalis;
- Tarptautinius bendrosios aviacijos skrydžius lėktuvais- II dalis;
- Tarptautinius komercinius ir bendrosios aviacijos skrydžius sraigtasparniais – III dalis

1.2. Apibrėžimai

Abipusio oro ir žemės ryšio radijo stotis – aviacijos telekomunikacijų stotis, kurios pagrindinė paskirtis – ryšių, susijusių su orlaivių naudojimu ir skrydžių valdymu nustatytame rajone, palaikymas.

Absoliutusias aukštis – lygio, taško ar objekto, laikomo tašku, vertikalus nuotolis, išmatuotas nuo vidutinio jūros lygio (toliau vadinama – MSL).

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;

Aerodromo naudojimo minimumai - aerodromo naudojimo ribojimai:

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

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

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;

Aerodromo eismas – visas eismas aerodromo manevravimo lauke ir visi orlaivių skrydžiai prie aerodromo (orlaivis yra prie aerodromo, kai jis yra aerodromo eismo rate, įskrenda į aerodromo eismo ratą arba išskrenda iš jo).

Aerodromo oro eismo zona – nustatytojo dydžio oro erdvė aplink aerodromą, skirta saugiam aerodromo eismui.

Aerodromo skrydžių valdymo paslaugos – skrydžių valdymo paslaugos aerodromo eismui.

Aerodromo skrydžių valdymo rajonas – skrydžių valdymo rajonas, paprastai esantis oro eismo paslaugų maršrutų sankirtoje, netoli nuo vieno ar daugiau didesnių aerodromų.

Aerodromo skrydžių valdymo zona – valdomoji oro erdvė, nusidriekusi nuo žemės paviršiaus iki nustatytosios viršutinės ribos.

Aerodromo skrydžių valdymo vadavietė – padalinys, teikiantis aerodromo eismo skrydžių valdymo paslaugas.

Akrobatiniai skrydžiai – apgalvotai atliekami orlaivio manevrai, per kuriuos galimi netikėti padėties pokyčiai erdvėje ir nepaprasta aukščio arba greičio permaina.

Aliarmo skelbimas – atitinkamoms organizacijoms teikiama informacija apie orlaivius, kuriems reikia paieškos ir gelbėjimo paslaugų, taip pat kitokia minėtoms organizacijoms reikalinga parama.

Apsisprendimo absoliutusias aukštis (DA) arba apsisprendimo santykinis aukštis (DH) - nustatytas tikslojo 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 keitimosi 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”.

Apskaičiuotasis atskridimo laikas – skrendant pagal Skrydžių pagal prietaisus taisyklės (toliau vadinama – SPT), – išdėstytas šių Taisyklių V skyriuje, – apskaičiuotas orlaivio atskridimo laikas virš navigacijos priemonėmis numatyto paskirties punkto, nuo kurio ketinama pradėti artėjimo pagal prietaisus procedūrą, o jeigu aerodrome nėra navigacijos priemonių, – orlaivio atskridimo laikas virš aerodromo; skrendant pagal Vizualiųjų skrydžių taisyklės (toliau vadinama – VST), išdėstytas šių Taisyklių IV skyriuje, – apskaičiuotas orlaivio atskridimo laikas virš aerodromo.

Apskaičiuotasis trinkelų patraukimo laikas – apskaičiuotas orlaivio judėjimo pradžios skristi laikas.

Artėjimo tūpti numatytasis laikas – laikas, kai pagal skrydžių valdymo padalinio apskaičiavimą atskrendantis orlaivis paliks po užlaikymo laukimo vietą tam, kad užbaigtų artėjimo tūpti procedūrą. Tikrasis laukimo vietos palikimo laikas priklausys nuo skrydžių valdymo vadovietės leidimo.

Artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra – skrendant pagal SPT ir laikantis susidūrimų su kliūtimis vengimo saugos reikalavimų, – serija iš anksto numatytų manevrų nuo pradinio artėjimo tūpti kontrolinio taško arba nustatyto maršruto pradžios iki tūpimo taško, o jeigu netupiama – iki tos vietos, nuo kurios numatyta pakartotinio artėjimo tūpti procedūros pradžia.

Artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus - artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, vadovaujantis tūpimo pagal prietaisus tvarka, klasifikuojamas taip:

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

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;

tiksliojo artėjimo tūpti ir tūpimo kategorijos:

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;

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;

IIIA kategorija (IIIA kat.) - tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus: iš mažesnio kaip 30 m (100 pėdų) apsisprendimo santykinio aukščio arba be apsisprendimo santykinio aukščio ribojimo; ir jei KTT matomumo nuotolis ne mažesnis kaip 200 m;

IIIB kategorija (IIIB kat.) - tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus: iš mažesnio kaip 15 m (50 pėdų) apsisprendimo santykinio aukščio arba be apsisprendimo santykinio aukščio ribojimo; ir jei KTT matomumo nuotolis mažesnis kaip 200 m, bet ne mažesnis kaip 50 m;

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).

Atitinkama valdžios institucija – esant skrydžiams virš atviros jūros, – atitinkama valstybės, kurioje orlaivis registruotas, valdžios institucija; esant skrydžiams ne virš atviros jūros (virš Lietuvos Respublikos teritorijos ir teritorinių vandenių), – Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos administracija (toliau vadinama – CAA).

Atsarginis aerodromas – aerodromas, į kurį orlaivis gali skristi, kai neįmanoma arba nepatartina skristi ar tūpti paskirties aerodrome.

Atsarginis kilimo aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis gali tūpti netrukus po kilimo, jeigu tai būtina ir neįmanoma pasinaudoti išskridimo aerodromu.

Atsarginis maršruto aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti, jeigu skrisdamas maršrutu patektų į nepaprastą ar avarinę situaciją.

Atsarginis maršruto aerodromas, atliekant padidinto dviejų variklių nuotolio procedūrą (toliau vadinama – ETOPS) – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti išjungęs vieną variklį arba tuo atveju, kai įvyksta kita nenumatyta arba avarinė situacija atliekant ETOPS skrydžio maršrute.

Atsarginis paskirties aerodromas – atsarginis aerodromas, į kurį orlaivis gali skristi, jeigu neįmanoma arba nepatartina tūpti anksčiau numatytame aerodrome. Išskridimo aerodromas taip pat gali būti to skrydžio maršruto arba paskirties atsarginis aerodromas.

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

Aukštėjimas kreiseriniu režimu – lėktuvo kreiserinis pilotavimo režimas, kai absoliutusias aukštis didėja mažėjant lėktuvo masei.

Aukštis – vertikalus nuotolis nuo konkretaus lygio iki lygio, taško ar objekto, laikomo tašku.

Automatinis priklausomas stebėjimas (toliau vadinama – ADS) – stebėjimo metodas, pagal kurį orlaiviai automatiškai per duomenų perdavimo ryšio liniją perduoda duomenis, gautus iš orlaivyje esančių navigacijos ir buvimo vietos nustatymo sistemų, įskaitant orlaivio atpažinimo kodą, keturių matmenų buvimo vietą ir kitus papildomus duomenis.

ADS kontraktas – priemonė, kuria antžeminė sistema ir orlaivis pasikeičia informacija apie ADS sutarties sąlygas, apibrėžiančias ADS pranešimų perdavimo sąlygas ir duomenis, kurie turi būti šiuose pranešimuose.

ADS sutartis – ADS pranešimų perdavimo planas, nustatantis ADS duomenų perdavimo sąlygas (t.y. skrydžių valdymo padaliniais reikalingus duomenis ir ADS pranešimų dažnį, dėl kurių susitariama prieš pradėdant teikti ADS paslaugas).

Aviacijos specialistas – asmuo, turintis specialų aviacijos išsilavinimą ir tam tikrą kvalifikaciją.

Aviacijos stotis – antžeminė aviacijos mobiliosios tarnybos stotis. Aviacijos stotis taip pat gali būti laive arba ant platformos jūroje.

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:

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

automatinis nešiojamas ELT (ELT (AP)) - automatiškai įsijungiantis ELT, kuris gerai pritvirtintas orlaivyje, bet lengvai pašalinamas po smūgio;

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;

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;

Barometrinis aukštis – atmosferos slėgis, išreikštas absoliučiuoju aukščiu, kuris atitinka standartinės atmosferos slėgį.

Bendrosios aviacijos orlaivis – civilinis orlaivis, naudojamas ne komerciniams oro transporto vežimams ir ne specialiesiems aviacijos darbams atlikti.

Bendrosios aviacijos lėktuvo skrydis - lėktuvo skrydis, išskyrus oro susisiektimo arba specialiųjų aviacijos darbų skrydžius;

Debesų padas – aukštis nuo sausumos ar vandens iki žemiausio debesų sluoksnio, esančio žemiau kaip 6000 metrų (20000 pėdų) ir dengiančio daugiau negu pusę dangaus.

Civilinės aviacijos saugumas – **priemonių ir procedūrų, žmonių ir materialinių išteklių visuma, skirta apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėto įsikišimo į jos veiklą.**

Civilinis aerodromas – aerodromas, turintis tinkamumo naudoti pažymėjimą.

Civilinis orlaivis – orlaivis, įregistruotas civilinių orlaivių registre.

Dirižablis – lengvesnis už orą įgaminės varomas orlaivis.

Įgulos vadas - lėktuvo savininko arba naudotojo paskirtas pilotas, atsakingas už orlaivio naudojimą ir saugą viso skrydžio laiką;

Judėjimo laukas – aerodromo dalis, įskaitant manevravimo lauką ir peronus, naudojama orlaiviams kilti, tūpti ir riedėti.

Karinė aviacija – bet kokia aviacinė veikla, reguliuojama karinės vadovybės.

Karinis aerodromas – aerodromas, turintis tinkamumo naudoti karinei aviacijai pažymėjimą, išduotą kariuomenės vado.

Karinis orlaivis – orlaivis, įregistruotas karinių orlaivių registre.

Kartotinis skrydžio planas – reguliarių, dažnai pasikartojančių ir turinčių vienodas savybes skrydžių planas, kurį vykdytojas pateikia oro eismo paslaugų teikimo padaliniui naudotis ir laikytis.

Kelias – orlaivio skrydžio kelio projekcija žemės paviršiuje, kurios kryptis kiekviename taške paprastai išreiškiama laipsniais nuo šiaurės dienovidinio (tikrojo, magnetinio ar sąlyginio).

Kilimo ir tūpimo takas (toliau vadinama – KTT) – nustatytasis stačiakampio formos sausumos aerodromo plotas, parengtas orlaiviams kilti ir tūpti.

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;

Kliūties perskridimo absoliutusias aukštis (OCA) arba **kliūties perskridimo santykinis aukštis (OCH)** - minimalus absoliutusias 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. Kliūtis perskridimo absoliutusias aukštis skaičiuojamas nuo vidutinio jūros lygio, o kliūtis 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 "kliūtis perskridimo absoliutusias/santykinis aukštis" ir santrumpą "OCA/H".

Konsultacinė oro erdvė – nustatyto dydžio erdvė arba nustatytasis maršrutas, kuriuose teikiamos konsultacinės oro eismo paslaugos.

Konsultacinės oro eismo paslaugos – paslaugos, teikiamos konsultacinėje oro erdvėje, kad būtų užtikrintas palankiausias orlaivių, skrendančių pagal SPT skrydžių planus, lygių skirstymas.

Konsultacinis maršrutas – nustatytasis maršrutas, kuriame teikiamos konsultacinės oro eismo paslaugos.

Kontroliuojamoji teritorija – oro uosto judėjimo laukas, gretima teritorija ir pastatai ar jų dalys, į kuriuos patekimas yra kontroliuojamas.

Koordinuojamas oro uostas – oro uostas, kuriame oro vežėjas ar bet kuris kitas orlaivio naudotojas nutūpimui ar pakilimui turi koordinatoriaus jam paskirtą laiko tarpą. Tai netaikoma valstybiniais skrydžiams, nutūpimams avariniais atvejais ir humanitariniams skrydžiams.

Kovinio valdymo tarnyba – karinis padalinys, įkurtas siekiant teikti nurodymus karinei aviacijai jo jurisdikcijai priklausančiuose konkrečiuose rajonuose.

Kreiserinis lygis – lygis, kurio laikomasi ilgesnį skrydžio laiką.

Kursas – orlaivio išilginės ašies kryptis, išreikšta laipsniais nuo šiaurės dienovidinio (tikrojo, magnetinio, kompas ar sąlyginio).

Laikina išskirta zona – nustatyto dydžio erdvė, kurios veiklai reikia rezervuoti erdvę konkrečioms naudotojams išimtinai naudoti apibrėžtu laikotarpiu.

Leidimo galiojimo riba – punktas, iki kurio galioja orlaiviui suteiktas skrydžių valdymo leidimas.

Lėktuvas – jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji jėga skrendant susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su paviršiais, kurie šiomis skrydžio sąlygomis išlieka nejudantys.

Lėktuvo savirašis - bet kurio tipo savirašis, įrengtas lėktuve, kad pagelbėtų avarijos/incidento tyrimui;

Licencija oro susisiekimui vykdyti – leidimas, suteikiantis teisę už užmokestį arba užsakymo pagrindu vežti keleivius, krovinius ir (arba) paštą.

Lygis – vertikalios orlaivio skrydžio padėties bendras terminas, reiškiantis aukštį, absoliutųjį aukštį arba skrydžio lygį.

Manevravimo laukas – aerodromo dalis, išskyrus peronus, kuri naudojama orlaiviams kilti, tūpti ir riedėti.

Matomumas – aviacijos tikslams naudojamo matomumo dydžio reikšmė, viršijanti: didžiausią nuotolį, kuriame galima matyti ir atpažinti priimtinių matmenų juodos spalvos objektą, esantį arti žemės paviršiaus (horizonto) apšviestame fone; didžiausią nuotolį, kuriame galima matyti ir atpažinti 1000 kJ galingumo šviesos žiburius, esančius neapšviestame fone.

Matomumas prie žemės – paskirto stebėtojo praneštas matomumas aerodrome.

Mažiausias absoliutusias žemėjimo aukštis (MDA) arba **mažiausias santykinis žemėjimo aukštis (MDH)** - netiksliam artėjimui tūpti arba artėjimui tūpti ratu nustatytas mažiausias absoliutusias arba santykinis aukštis, žemiau kurio žemėti, jei nėra reikalingo orientyrų matomumo, negalima;

1 pastaba. Mažiausias absoliutusias žemėjimo aukštis (MDA) skaičiuojamas nuo vidutinio jūros lygio, o mažiausias 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“.
- Meteorologinė informacija** - meteorologinis pranešimas, analizė, prognozė ir visi kiti pranešimai apie esamas ir numatomas meteorologines sąlygas;
- 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;
- 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.
- Nepilotuojamasis oro balionas** – nepilotuojamas, lengvesnis už orą orlaivis be jėgainės.
- Orlaivis** - kiekvienas aparatas (mašina), kuris atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus;
- Orlaivio atpažinimo kodas** – raidžių, skaičių arba jų kombinacijos grupė, kuri atitinka orlaivio šaukinį arba yra jo šaukinio kodinis atitikmuo palaikant abipusį oro ir žemės ryšį ir naudojama atpažinti orlaiviui antžeminiais oro eismo paslaugų teikimo ryšiais.
- Orlaivio įgula** – orlaivio skrydžio įgula, orlaivio palydovai ir operatoriai.
- Orlaivio naudotojas** – fizinis ar juridinis asmuo, kuris pagal sutartį ar kitu teisėtu pagrindu savo vardu naudoja orlaivį.
- Orlaivio vadas** – orlaivio savininko arba naudotojo paskirtas pilotas, atsakingas už orlaivio eksploatavimą ir saugą viso skrydžio laikui.
- Orlaivio gaudymas** – orlaivio pasivijimas arba pasitikimas norint jį identifikuoti, suteikti jam pagalbą, jį palydėti, nutupdyti, o išimtinu atveju – sunaikinti.
- Oro balionas** – lengvesnis už orą orlaivis be jėgainės.
- Oro eismas** – visų skrendančių arba manevravimo lauke riedančių orlaivių eismas.
- Oro eismo informacija** – oro eismo paslaugų teikimo padalinio teikiama informacija, įspėjanti pilotą apie kitą žinomą ar stebimą oro eismą, kuris gali būti greta jo arba numatytame skrydžio maršrute, ir padedanti pilotui išvengti susidūrimo.
- Oro eismo informacijos zona** – nevaldoma oro erdvė, nusidriekusi į viršų nuo žemės paviršiaus iki nustatytosios viršutinės ribos, kurioje teikiamos aerodromo skrydžių informacijos paslaugos.
- Oro eismo paslaugos** – tam tikros skrydžių informacijos paslaugos, aliarmo skelbimas, konsultacinės oro eismo ir skrydžių valdymo paslaugos.
- Oro eismo paslaugų maršrutas** – nustatytas maršrutas, kurio paskirtis yra reikiamai nukreipti eismo srautą oro eismo paslaugoms teikti.
- Oro eismo paslaugų oro erdvė** – raidėmis pažymėta nustatyto dydžio oro erdvė, kurioje galimi konkretaus tipo skrydžiai ir kuriems yra nustatytos oro eismo paslaugos bei skrydžių taisyklės.
- Oro eismo paslaugų teikimo padalinys** – skrydžių valdymo padalinys, skrydžių informacijos punktas arba oro navigacijos informacijos tarnyba (žiniavietė).
- Oro eismo vadyba** – bendrasis terminas, apimantis oro eismo paslaugas, oro eismo srautų vadybą ir oro erdvės tvarkybą.
- Oro navigacijos informacijos tarnyba (žiniavietė)** – padalinys, teikiantis informaciją, susijusią su skrydžių paslaugomis ir skrydžio planais.

Oro navigacijos informacinis rinkinys – CAA išleistas oro navigacijos informacinis leidinys, kuriame yra ilgalaikė svarbi oro navigacijos informacija.

Oro susisiekimas - keleivių, krovinių arba pašto vežimas už užmokestį arba užsakymo pagrindu;

Oro uostas, kurio darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius – oro uostas, kuris tam tikru dienos, savaitės ar metų laiku gali būti perpildytas, veikiantis savanoriškai bendradarbiaujant oro vežėjams ir dėl to jame, oro vežėjų darbui palengvinti, yra paskirtas tvarkaraščių sudarytojas.

Oro uosto infrastruktūra – transporto infrastruktūros dalis, kurią sudaro žemės sklypas, aerodromas, specifinės paskirties statiniai ir įrenginiai.

Parengiamojo starto vieta – nustatytoji vieta, skirta kilimo ir tūpimo takui, kliūčių ribojimo paviršiui ar instrumentinių tūpimo sistemų kritinei jautriai zonai apsaugoti, kurioje riedantys orlaiviai ar kitos transporto priemonės turi sustoti ir laukti, kol bus gautas aerodromo skrydžių valdymo vadavietės leidimas.

Patarimas, kaip išvengti susidūrimo – skrydžių valdymo padalinio teikiamas patarimas pilotui atlikti manevrą, kad būtų išvengta susidūrimo.

Pateiktasis skrydžio planas – piloto ar įgaliotojo atstovo oro eismo paslaugų teikimo padaliniui pateiktas skrydžio planas be pakeitimų.

Pavojinga zona – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurioje skraidyti orlaiviams tam tikru laiku gali būti pavojinga.

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.

Pereinamasis absoliutasis aukštis – aukštis, kuriame (arba žemiau) orlaivio vertikali padėtis kontroliuojama pagal absoliutųjį aukštį (slėgį).

Peronas – nustatytasis sausumos aerodromo plotas, skirtas orlaiviams statyti, keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, paštui ir kroviniams krauti, degalams pilti, techninei priežiūrai atlikti.

Persijungimo punktas – taškas, kuriame orlaivis, skrisdamas oro eismo paslaugų maršruto ruože, nustatytame pagal labai aukštą visakryptį dažnį, pereina iš pradinės, jau praskristos navigacinės įrangos į priekyje esančią navigacinę įrangą. Persijungimo taškai nustatomi siekiant sudaryti optimalią pusiausvyrą signalo stiprumo ir kokybės požiūriu tarp visų lygių naudojamos įrangos ir užtikrinti bendrą nukreipimo pagal azimutą šaltinį visiems orlaiviams, skrendantiems ta pačia maršruto ruožo dalimi.

Pranešimo punktas – nustatytoji geografinė padėtis, pagal kurią gali būti pranešama orlaivio buvimo vieta.

Prieigų skrydžių valdymo paslaugos – skrydžių valdymo paslaugos, teikiamos valdomąja oro erdve atskrendantiems arba išskrendantiems orlaiviams.

Prieigų skrydžių valdymo vadavietė – padalinys, teikiantis prieigų skrydžių valdymo paslaugas atskrendantiems į vieną ar daugiau aerodromų arba išskrendantiems iš jų orlaiviams.

Pripažinimo pažymėjimas – specialisto licencijos priedas, patvirtinantis užsienyje išduotos specialisto licencijos eksploatuoti ir techniškai prižiūrėti orlaivį, registruotą Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre, galiojimą.

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

Radiotelefoninis ryšys – radijo ryšys, skirtas keisti informaciją kalbiniu būdu.

Rajono skrydžių valdymo paslaugos – valdomiesiems skrydžiams skrydžių valdymo rajone teikiamos skrydžių valdymo paslaugos.

Rajono skrydžių valdymo vadavietė – padalinys, teikiantis skrydžių valdymo paslaugas valdomiesiems skrydžiams jo kompetencijai priklausančiame skrydžių valdymo rajone.

Registravimo valstybė - valstybė, į kurios registrą įtrauktas orlaivis;

Reiso statusas – nustatytojo orlaivio indeksas, nurodantis, ar jam reikia specialių oro eismo paslaugų, ar ne.

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.

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.

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;

Rezervuojamoji oro erdvė – tam tikram laikui nustatyto dydžio oro erdvė, skirta konkrečiai aviacijos veiklai.

Riedėjimas – jėgainės varomo orlaivio judėjimas aerodromo paviršiumi, išskyrus kilimą ir tūpimą.

Riedėjimas oru – sraigtasparnio arba orlaivio su vertikaliuoju tūpimu ir kilimu judėjimas virš aerodromo paviršiaus, naudojant žemės paviršiaus poveikį, greičiu, paprastai mažesniu kaip 37 kilometrai per valandą (20 mazgų) (Riedėjimo oru aukštis gali būti įvairus. Kai kuriems sraigtasparniams būtinas didesnis nei 8 metrų (25 pėdų) aukštis nuo žemės paviršiaus, kad būtų sumažinta žemės paviršiaus poveikio turbulencija arba būtų galima gabenti trosinius krovinius.)

Riedėjimo takas – nustatytasis sausumos aerodromo kelias, parengtas orlaiviams riedėti ir jungiantis vieną aerodromo dalį su kitomis. Taką sudaro:

riedėjimo vedlinė į orlaivių aikštelę – perono dalis, paženklinta kaip riedėjimo takas, skirta riedėti į orlaivio stovėjimo aikštelę;

perono riedėjimo takas – riedėjimo takų sistemos dalis, esanti perone, kur paženklinti riedėjimo maršrutai;

riedėjimo greitakis – riedėjimo takas, smailiu kampu sujungtas su kilimo ir tūpimo taku, skirtas nutūpusiems lėktuvams palikti kilimo ir tūpimo taką didesniais greičiais negu kituose riedėjimo takuose; taip sumažinamas KTT užėmimo laikas.

Ryšys per duomenų perdavimo ryšio liniją – ryšys, kuriuo per duomenų perdavimo ryšio liniją keičiamasi pranešimais.

Skrydžio įgulos narys - specialisto licenciją turintis įgulos narys, atsakantis už lėktuvo naudojimą skrydžio laiku;

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.

Skrydžio planas - oro eismo paslaugų tarnyboms teikiama atitinkama informacija apie numatomą lėktuvo skrydį arba jo dalį;

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;

Specialieji aviacijos darbai - orlaivio naudojimas už užmokestį specializuotoms paslaugoms teikti žemės ūkyje, statybose, fotodarbams - fotografijai ir topografijai,

taip pat stebėjimo ir patruliavimo bei paieškos ir gelbėjimo darbams, oro reklamai ir kita;

Signalinė aikštelė – aerodromo plotas, naudojamas antžeminiams signalams įrengti.

Skaiciuojamas skrydžio laikas – skrendant pagal SPT, – apskaičiuotas laikas nuo orlaivio pakilimo iki atskridimo virš navigacijos priemonėmis numatyto paskirties punkto, nuo kurio ketinama pradėti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, o jeigu aerodrome nėra navigacijos priemonių, – nuo orlaivio pakilimo iki atskridimo virš paskirties aerodromo; skrendant pagal VST, – apskaičiuotas laikas nuo orlaivio pakilimo iki atskridimo virš paskirties aerodromo.

Sklandytuvas – sunkesnis už orą orlaivis be jėgainės, kurio keliamoji jėga skrendant iš esmės susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su paviršiais, kurie šiomis skrydžio sąlygomis išlieka nejudantys (motorizuotas sklandytuvas, skrendantis su veikiančiu varikliu, laikomas lėktuvu).

Skrydis pagal SPT – kai skrendama laikantis skrydžių pagal prietaisus taisyklių.

Skrydis pagal VST – kai skrendama laikantis vizualiųjų skrydžių taisyklių.

Skrydžio įgula – asmenys, kuriems nustatyta tvarka suteikta teisė eksploatuoti orlaivį.

Skrydžio įgulos narys – specialisto licenciją turintis įgulos narys, atsakantis už orlaivio eksploatavimą skrydžio laiku.

Skrydžio laikas – bendras laikas nuo to momento, kai orlaivis pajuda, ketindamas kilti, iki galutinio sustojimo pasibaigus skrydžiui.

Skrydžio lygis – pastovaus atmosferos slėgio paviršius, susietas su nustatytu 1013,2 hektopaskalių (hPa) slėgio dydžiu ir atskirtas nuo kitų paviršių nustatytojo dydžio slėgio intervalais. Jeigu barometrinis aukščiatis graduotas pagal standartinę atmosferą:

aukščiamatyje nustačius QNH, jis rodys absoliutųjį aukštį;

aukščiamatyje nustačius QFE, jis rodys aukštį virš atraminio QFE taško;

1013,2 hektopaskalių (hPa) slėgis gali būti naudojamas nustatant skrydžio lygius.

Sąvokos „aukštis“ ir „absoliutusias aukštis“ reiškia prietaiso, o ne geometrinį aukštį.

Skrydžio matomumas – matomumas iš orlaivio lakūno kabinos skrydžio kryptimi.

Skrydžio planas – oro eismo paslaugų teikimo padaliniais teikiama atitinkama informacija apie numatomą orlaivio skrydį arba jo dalį.

Skrydžių informacijos paslaugos – paslaugos, kurių teikimo tikslas – teikti konsultacijas ir informaciją, reikalingą skrydžių saugai ir veiksmingumui užtikrinti.

Skrydžių informacijos punktas – padalinys, teikiantis skrydžių informacijos ir aliarmo skelbimo paslaugas.

Skrydžių informacijos regionas – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurioje teikiamos skrydžių informacijos ir aliarmo skelbimo paslaugos.

Skrydžių vadovo leidimas (leidimas) – leidimas orlaiviui skristi pagal skrydžių valdymo padalinio nustatytas sąlygas.

Skrydžių vadovo-piloto duomenų perdavimo ryšys (toliau vadinama – CPDLC) – ryšys tarp skrydžių vadovo ir piloto per duomenų perdavimo ryšio liniją, skirtą skrydžių valdymo tikslams.

Skrydžių valdymo padalinys – bendroji sąvoka, reiškianti rajono skrydžių valdymo vadavietę, prieigų skrydžių valdymo vadavietę arba aerodromo skrydžių valdymo vadavietę.

Skrydžių valdymo paslaugos (arba skrydžių valdymas) – paslaugos, kurių teikimo tikslas – išvengti orlaivių, orlaivių ir kliūčių, esančių manevravimo lauke, susidūrimo, taip pat spartinti ir reguliuoti oro eismo srautą.

Skrydžių valdymo rajonas – valdomoji oro erdvė, nusidriekusi į viršų nuo tam tikros ribos virš žemės paviršiaus.

Specialieji aviacijos darbai – orlaivio naudojimas už užmokestį specializuotoms paslaugoms teikti žemės ūkyje, statybose, fotodarbams – fotografijai ir topografijai,

- taip pat stebėjimo ir patruliavimo bei paieškos ir gelbėjimo darbams, oro reklamai ir kita.
- Specialios veiklos oro erdvė** – nustatytojo dydžio oro erdvė, kurią vykdomiems skrydžiams reikia rezervuoti, specialiai paskirti ar kitaip apriboti.
- Specialusis skrydis pagal VST** – skrydžių vadovo leistas skrydis pagal VST aerodromo skrydžių valdymo zonoje prastesnėmis negu VMS meteorologinėmis sąlygomis.
- Sraigtasparnis** – sunkesnis už orą orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro reakcijų ant vieno arba kelių keliamųjų sraigtų, įgaminės sukamų aplink apytiksliai vertikalioje padėtyje esančias ašis.
- SSR** – radiolokacinė apžvalgos sistema, kurioje naudojami siųstuvai/imtuvai (apklausikliai) ir atsakikliai.
- SSR kodas** – nustatytasis konkretaus daugiainpulsio atsako signalo numeris, perduodamas atsakiklio A arba C režimu.
- Susidūrimų ore vengimo sistema** (toliau vadinama – ACAS) – orlaivio sistema, kurios pagrindas – antrinio apžvalgos radiolokatoriaus signalų atsakiklis, veikiantis neatsižvelgiant į antžeminę įrangą, informuojanti pilotą apie orlaivius, kuriuose yra SSR atsakikliai, konfliktinės situacijos galimybę.
- Tarptautinio oro uosto žemė** – Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytų ribų žemės plotas, skirtas tarptautinio oro uosto reikmėms.
- Tarptautinis oro uostas** – oro uostas, į kurį atskrenda ir iš kurio išskrenda tarptautinius skrydžius atliekantys orlaiviai, kuriame taip pat atliekamos pasienio, muitinės, medicininio karantino, higieninės kontrolės ir kitos procedūros.
- Techninės priežiūros programa** - dokumentas, kuriame pateikiamas konkrečių techninės priežiūros darbų, būtinų, kad orlaivį būtų galima saugiai naudoti, aprašas ir nurodomas tų darbų periodiškumas;
- Techninės priežiūros pažymėjimas** - dokumentas, patvirtinantis jame nurodytų tinkamai atliktų techninės priežiūros darbų, atitinkančių techninės priežiūros vadove nurodytus reikalavimus, kokybę;
- 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.
- Turimasis skrydžio planas** – skrydžio planas ir galimi jo pakeitimai, kuriems atlikti prireiks leidimų.
- Tūpimo aikštė** – judėjimo lauko dalis, numatyta orlaiviams tūpti ir kilti.
- Valdomasis aerodromas** – aerodromas, kuriame teikiamos aerodromo skrydžių valdymo paslaugos.
- Valdomasis skrydis** – kiekvienas skrydis, kuriam vykdyti reikia skrydžių valdymo leidimo.
- Valdomoji oro erdvė** – nustatyto dydžio oro erdvė, kurioje teikiamos skrydžių valdymo paslaugos skrydžiams pagal vizualiųjų skrydžių taisykles ir skrydžių pagal prietaisus taisykles, atsižvelgiant į oro erdvės klasifikaciją.
- Valstybės orlaivis** – krašto apsaugos, muitinės ir vidaus reikalų tarnybų naudojamas orlaivis.
- Vežėjas** – įmonė, turinti galiojantį vežėjo pažymėjimą.
- Vežėjo pažymėjimas** – dokumentas, patvirtinantis, kad vežėjas turi profesinių ir organizacinių pajėgumų saugiai verstis vežėjo pažymėjime nurodyta veikla.
- Vizualiosios meteorologinės sąlygos** (toliau vadinama – VMS) – matomumo, atstumo iki debesų ir atstumo nuo žemės paviršiaus iki apatinės debesų ribos dydžiais išreikštos meteorologinės sąlygos, atitinkančios nustatytuosius minimumus arba už juos geresnės.

1.3. Vežėjo pareigos

Vežėjas privalo užtikrinti, kad:

visi darbuotojai žinotų, jog jie privalo laikytis tų valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, įstatymų, taisyklių ir procedūrų, susijusių su jų pareigų vykdymu; ir

visi įgulos nariai būtų susipažinę su įstatymais, taisyklėmis ir procedūromis, taikomomis oro erdvėje, kurioje jie skrenda, aerodromuose, kuriuos jie naudoja, susijusiais su jų pareigų vykdymu

orlaivio vadas turi orlaivyje visą pagrindinę informaciją, susijusią su paieškos ir gelbėjimo (SAR) paslaugomis teritorijose virš kurių orlaivis planuoja skristi.

yra parengta ir prižiūrima avarijų prevencijos ir skrydžių saugos programa.

1.4. Pažeidimai

Jei to reikalauja vietinė valdžia, orlaivio vadas apie aviacijos įvykius, pažeistas nuostatus ir taisykles turi pranešti nedelsiant (paprastai 10-ties dienų laikotarpyje). Pranešimo kopija per tą patį laikotarpį turi būti nusiųsta vežėjo registracijos valstybei.

1.5. Vežėjo pažymėjimas (AOC)

Vežėjas negali vykdyti komercinio oro susisiekimo neturėdamas galiojančio vežėjo pažymėjimo (AOC) ar kito atitinkamo dokumento išduoto vežėjo valstybės.

Vežėjo sertifikatas ar jo atitikmuo gali būti išduodamas tik tada kai jis įrodo jog turi:

tinkamą organizavimą bei kokybės sistemą ir užtikrina jos veikimą;
mokymo programas;
techninę priežiūrą, atitinkančią konkrečių skrydžių pobūdį ir mastą;
vežėjo sertifikato galiojimas priklauso nuo aukščiau paminėtų punktų atitikimo įgaliotosios organizacijos reikalavimams.

1.6. Skrydžių procedūros

Lėktuvo vairavimas žeme. Vežėjas turi užtikrinti, kad lėktuvą, už kurį jis yra atsakingas, aerodromo judėjimo zonoje vairuos asmuo, kuris:

1. turi reikiamą vežėjo įgaliojimą;
2. yra kompetentingas vairuoti lėktuvą žeme;
3. apmokytas naudoti radiotelefoną;
4. yra įgijęs žinių, susijusių su:
 - aerodromo schema;
 - maršrutais;
 - ženklais;
 - ženklinimu;
 - žiburiais;
 - eismo valdymo signalais;
 - instrukcijomis, terminija ir procedūromis;
 - lėktuvo naudojimo standartais, būtinais lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti

Minimalių skrydžio aukščių nustatymas

Vežėjui leidžiama nustatyti minimalius skrydžio aukščius visiems maršruto segmentams, kurie nurodytų vietovės perskridimo aukštį, užtikrinant, kad nustatytieji aukščiai yra ne mažesni, nei valstybių per kurias skrendama nustatyti minimalūs skrydžio aukščiai.

Kai vežėjas planuoja nustatyti minimalius skrydžio aukščius maršrutams, kuriems nėra nustatyti šie aukščiai, aukščių skaičiavimo metodai turi būti aprašyti ir įtraukti į vežėjo skrydžių vykdymo nuostatus. Be to, taip paskaičiuotieji aukščiai, negali būti mažesni negu nustatyta ICAO 2-ajame priede.

Visi minimalių skrydžio aukščių nustatymo metodai privalo būti patvirtinti įgaliotosios institucijos, įsitikinusios, kad vežėjas nustatydamas minimalius skrydžio aukščius atsižvelgia į šiuos veiksnius:

1. lėktuvo buvimo vietos nustatymo tikslumą;
2. galimas naudojamų aukščiams parodymų paklaidas;
3. maršrutų arba zonų, kuriuose ketinama vykdyti skrydžius, vietovės reljefą (pvz., staigius vietos aukščių pasikeitimus);
4. tikimybę pakliūti į nepalankias meteorologines sąlygas (pvz., stiprią turbulenciją ir žemėjančius oro srautus);
5. galimus aviacijos schemų netikslumus;
6. oro erdvės ribojimus

Aerodromo naudojimo minimumai

Vežėjas turi nustatyti kiekvieno aerodromo naudojimo minimumus. Vežėjo valstybės įgaliotoji institucija turi patvirtinti minimumų nustatymo metodą. Taip nustatyti minimumai turi būti ne žemesni, nei tie, kuriuos nustato įgaliotoji institucija valstybės, kurioje yra aerodromas. Nustatant minimumus taip pat turi būti vertinama:

1. lėktuvo tipas, charakteristikos ir valdymo ypatybės;
2. įgulos sudėtis, jos gebėjimai ir patirtis;
3. planuojamo naudoti kilimo tūpimo tako išmatavimai ir charakteristikos;
4. vizualios ir ne vizualios antžeminės įrangos išdėstymas ir charakteristikos;
5. lėktuvo turima įranga padedanti išlaikyti skrydžio trajektoriją artėjimo tūpti ir nuėjimo į antrą ratą metu;
6. kliūtys esančios artėjimo tūpti ir nuėjimo į antrą ratą zonose ir kliūčių praskridimo aukštis;
7. priemonės, naudojamos nustatyti meteorologinėms sąlygoms;
8. kliūtys kilimo zonoje ir būtini praskridimo minimumai;

Instruktažas keleiviams

Vežėjas turi užtikrinti, kad visi keleiviai yra supažindinti kur išdėstyta ir kaip naudotis:

1. saugos diržais;
2. avariniais išėjimais;
3. gelbėjimosi liemenėmis;
4. deguonies įranga;
5. kita gelbėjimosi įranga, skirta individualiam naudojimui, tame tarpe saugos instruktažo kortelės;

Vežėjas taip pat turi užtikrinti, kad:

1. keleiviai yra informuoti apie bendro naudojimo avarinės gelbėjimosi įrangos išdėstymą ir naudojimą;
2. keleiviai yra informuoti apie veiksmus, kurių gali tekti imtis avarijos atveju skrydyje;
3. visi keleiviai yra prisisegę saugos diržus;
4. kilimo ir tūpimo metu;
5. blaškos zonose;
6. avarijos atveju;
7. tais atvejais, kai manoma, kad tai būtina;

1.7. Pasirengimas skrydžiui

Joks skrydis negali būti pradėtas, kol nebus užpildyta pasirengimo skrydžiui dokumentacija, kuri patvirtina, jog įgulos vadas yra įsitikinęs, kad:

1. lėktuvas yra tinkamas skristi;
2. yra prietaisai ir įranga, būtini skrydžiui atlikti;
3. atlikta lėktuvo techninė apžiūra;
4. lėktuvo masė ir svorio centras pradėjus kilimo riedą bus tokia, kad skrydis galės būti saugiai vykdomas visomis tikėtinomis skrydžio sąlygomis;
5. krovinys yra tinkamai išdėstytas ir saugiai pritvirtintas;
6. atlikti visi patikrinimai reikalingi numatytam skrydžiui;
7. skrydis suplanuotas pagal tam skrydžiui nustatytus standartus.

Pastaba: Užpildytus skrydžio pasiruošimo dokumentus vežėjas turi saugoti tris mėnesius.

Skrydžio planas

Kiekvienam skrydžiui turi būti pildomas skrydžių planas (OFP). Planą turi pasirašyti įgulos vadas ir skrydžių dispečeris, jei taip yra nustatyta. Skrydžių plano kopija turi būti palikta išskridimo aerodrome. Skrydžių plano turinys ir naudojimo tvarka turi būti aprašyta vežėjo Skrydžio veiklos nuostatuose.

Pagal JAR-OPS naudojamame skrydžio plane ir skrydžio metu daromuose įrašuose turi atsispindėti šie duomenys:

1. lėktuvo registracija,
2. lėktuvo tipas ir variantas,
3. skrydžio data,
4. skrydžio identifikacija,
5. skrydžio įgulos narių pavardės,
6. skrydžio įgulos narių pareigų paskirstymas,
7. išskridimo vieta,
8. išskridimo laikas (faktinis (off-block laikas, kilimo laikas),
9. atskridimo vieta (planuojama ir faktinė),
10. atskridimo laikas (faktinis tūpimo ir on-block laikas),
11. skrydžio tipas (ETOPS, VFR, perskraidinimas ir t.t.),
12. maršrutas ir maršruto dalys su kontroliniais taškais/kelio taškais, atstumais, laiku ir trajektorijomis,
13. planuojamas kreiserinis greitis ir skrydžio laikas tarp kontrolinių taškų/kelio taškų. Planuojamas ir faktinis laikas ore,
14. saugus aukštis ir minimalūs lygiai,
15. planuojamas aukštis ir skrydžio lygiai,
16. degalų apskaičiavimas (degalų patikrinimo skrydžio metu įrašai),
17. degalų kiekis lėktuve paleidžiant variklius,
18. paskirties ir, prireikus, kilimo bei maršruto atsarginiai aerodromai, įskaitant pagal 12, 13, 14 ir 15 dalis būtiną informaciją,
19. pradinis ATS skrydžio plano leidimas ir vėlesnis pakartotinis leidimas,
20. plano pakeitimo apskaičiavimai skrydžio metu ir
21. susijusi meteorologinė informacija.

Kilimo atsarginis aerodromas

Vežėjas privalo parinkti ir skrydžio plane nurodyti kilimo atsarginį aerodromą, jei dėl meteorologinių ar skrydžio sąlygų būtų neįmanoma grįžti į išvykimo aerodromą.

Kilimo atsarginis aerodromas turi būti pasiekiamas:

1. dviejų variklių lėktuvams:
 - per vieną skrydžio valandą, pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu greičiu pagal AFM, kai neveikia vienas variklis, ramaus oro standartinėmis sąlygomis; ar
 - per naudotojo patvirtintą ETOPS maršruto pakeitimo laiką, atsižvelgiant į visus MEL apribojimus, iki dviejų valandų, ETOPS patvirtintiems lėktuvams ir įguloms pagal faktinę kilimo masę apskaičiuotu kreiseriniu greičiu pagal AFM, kai neveikia vienas variklis, ramaus oro standartinėmis sąlygomis; ar
2. per dvi skrydžio valandas, pagal faktinę kilimo masę trijų ar keturių variklių lėktuvams apskaičiuotu kreiseriniu greičiu pagal AFM, kai neveikia vienas variklis, ramaus oro standartinėmis sąlygomis; ir
3. jei AFM nenurodytas skrydžio su vienu neveikiančiu varikliu kreiserinis greitis, skaičiavimui turi būti naudojamas greitis, pasiektas su likusiu varikliu (-iais), veikiančiu (-iais) maksimaliu pastoviu galingumu.

Paskirties atsarginis aerodromas

Vežėjas skrydžiams pagal IFR privalo parinkti bent vieną paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

1. tiek
 - planuojamo skrydžio trukmė nuo kilimo iki tūpimo neviršija 6 valandų; tiek
 - paskirties aerodrome įrengti ir naudojami du atskiri kilimo ir tūpimo takai; be to, jame, remiantis atitinkamais oro sąlygų pranešimais, prognozėmis arba jų deriniu, vieną valandą iki numatyto atvykimo laiko ir vieną valandą po numatyto atvykimo laiko, artėjimą tūpti ir tūpimą bus galima atlikti vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC);
 - arba
2. paskirties aerodromas yra izoliuotas ir nėra tinkamo paskirties atsarginio aerodromo.

Naudotojas privalo parinkti du paskirties atsarginius aerodromus, kai:

1. pagal atitinkamus oro sąlygų pranešimus, prognozes ar jų derinį, paskirties aerodrome vieną valandą iki numatyto atvykimo laiko ir vieną valandą po numatyto atvykimo laiko oro sąlygos bus prastesnės nei taikytini planavimo minimumai; arba
2. nėra jokios meteorologinės informacijos.

Naudotojas skrydžio plane nurodo visus reikiamus atsarginius aerodromus.

Meteorologinės sąlygos

Vykdamas skrydį pagal VFR, įgulos vadas nepradeda kilimo tol, kol naujausi meteorologiniai pranešimai arba naujausių pranešimų ir prognozių derinys rodo, kad meteorologinės sąlygos maršrute ar toje maršruto dalyje, kur skrendama pagal VFR, atitinkamu laiku bus tokios, kad būtų įmanoma laikytis šių taisyklių.

Vykdamas skrydį pagal IFR, įgulos vadas nutraukia skrydį į planuotą paskirties aerodromą, nebent paskutinė gauta informacija rodytų, kad paskirties aerodrome ar bent viename iš atsarginių paskirties aerodromų numatyto atvykimo laiku oro sąlygos atitiks taikomus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.

Aprūpinimas degalais ir tepalais

Įgulos vadas nepradeda skrydžio tol, kol neįsitikina, kad lėktuvas yra aprūpintas bent suplanuotu degalų ir tepalų kiekiu, kad būtų galima saugiai atlikti skrydį,

atsižvelgiant į numatomas skrydžio sąlygas. Papildomai reikia turėti kuro rezervą nenumatytiems atvejams. Turi būti laikomasi tokių papildomo kuro reikalavimų:

Sraigtiniai lėktuvai.

1. Kai reikalingas paskirties atsarginis aerodromas, kuro kiekio turi būti pakankamai:
 - Nuskristi į paskirties aerodromą, po to į skrydžių plane numatytą atsarginį aerodromą, reikalaujantį daugiausia kuro, ir dar išbūti ore 45 minutes; arba
 - Nuskristi į atsarginį aerodromą per numatytą tašką ir dar išbūti ore 45 minutes, užtikrinant, kad kuro kiekis bus ne mažesnis negu skristi į paskirties aerodromą ir dar išbūti ore:
 1. 45 minutes plus 15% planuoto skrydžio laiko kreiseriniame aukštyje, arba
 2. 2 valandas;
 3. Kuriam iš šių punktų reikia mažiau kuro.
2. Kai paskirties atsarginis aerodromas nereikalingas:
 - Nuskristi į paskirties aerodromą ir dar išbūti ore 45 minutes; arba
 - Nuskristi į paskirties aerodromą ir dar išbūti ore:
 1. 45 minutes plus 15% planuoto skrydžio laiko kreiseriniame aukštyje, arba
 2. 2 valandas;
 3. Kuriam iš šių punktų reikia mažiau kuro.

Turboreaktyviniai lėktuvai.

1. Kai reikia pasirinkti paskirties atsarginį aerodromą, kuro kiekio turi būti bent jau pakankamai:
 - Nuskristi į paskirties aerodromą, jame atlikti artėjimą tūpti ir nuėjimą į antrą ratą ir po to:
 - Skristi į atsarginį aerodromą ir
 - Virš atsarginio aerodromo skristi 30 minučių 1500 ft (450 m.) aukštyje laukimo greičiu esant standartinei temperatūrai po to atlikti artėjimą tūpti ir tūpti; ir
 - Turėti papildomą kuro kiekį reikalingą dėl padidėjusių kuro sąnaudų dėl bet kokių nenumatytų aplinkybių, arba
 - Nuskristi į atsarginį aerodromą per numatytą tašką ir dar išbūti ore 30 minučių 1500 ft (450 m.) aukštyje, vertinant galimas padidėjusias kuro sąnaudas dėl bet kokių nenumatytų aplinkybių, užtikrinant, kad šis kuro kiekis yra ne mažesnis negu reikalingas nuskristi į paskirties aerodromą ir po to dar išbūti ore dvi valandas esant normalioms variklio kuro sąnaudoms.
2. Kai paskirties atsarginis aerodromas nereikalingas:
 - Nuskristi iki paskirties aerodromo ir papildomai:
 - skristi 30 minučių 1500 ft (450 m.) aukštyje virš paskirties aerodromo laukimo greičiu esant standartinei temperatūrai ir
 - Turėti papildomą kuro kiekį reikalingą dėl padidėjusių kuro sąnaudų dėl bet kokių nenumatytų aplinkybių, arba
 - Nuskristi į paskirties aerodromą ir dar išbūti dvi valandas ore esant normalioms variklio kuro sąnaudoms.

Skaičiuojant aukščiau paminėtus kuro kiekius reikia įvertinti:

- Prognozuojamas meteorologines sąlygas;
- Tikėtinus maršrutus ir galimus oro eismo užlaikymus;
- IFR skrydžiams – vieną artėjimą pagal prietaisus ir nuėjimą į antrą ratą paskirties aerodrome;
- Procedūras, numatytas išsihermetinimo atveju arba vieno variklio gedimą esant maršrute;
- Bet kokias kitas aplinkybes, kurios gali turėti įtakos skrydžio užlaikymui ar kuro sąnaudų didėjimui.

Degalų papildymas keleiviams esant lėktuve

Lėktuvas neturi būti papildomas degalais keleiviams lipant į lėktuvą, esant jame arba išlipant iš jo, nebent:

- Procesą prižiūri kvalifikuotas darbuotojas, galintis tiesiogiai ir nedelsiant evakuoti lėktuvą geriausiu ir praktiškiausiu būdu, ir
- Yra palaikomas abipusis radijo ryšys tarp užpylimo komandos ir aukščiau minėto asmens.

Pastaba: Žymiai griežtesni reikalavimai taikomi ne aviaciniam žibalui.

Deguoies tiekimas.

Slėgis	Aukštis (Metrais)	Aukštis (Pėdomis)
700 hPa (mBa)	3000	10000
620 hPa (mBa)	4000	13000
376 hPa (mBa)	7600	25000

Skrydis negali būti vykdomas didesniame nei 10000 pėdų (700 hPa) aukštyje, nebent jame yra papildomo deguoies atsargos, pajėgios duoti reikiamas deguoies atsargas:

- visiems būtiniams įgulos nariams ir ne mažiau kaip 10 % keleivių, visam skrydžio laikui po pirmųjų 30 minučių aukščiauose kai salono barometrinis aukštis viršija 10000 pėdų, bet neviršija 13000 pėdų;
- ir
- visiems įgulos nariams ir keleiviams visam skrydžio laikui, kai salono barometrinis aukštis viršija 13000 pėdų.

Hermetiškais lėktuvais skrydis negali būti vykdomas be pakankamo papildomo deguoies tiekimo visiems įgulos nariams ir keleiviams išsihermetinimo atveju bet kuriam laiko tarpui, kai kabinos barometrinis aukštis viršys 700 hPa (10000 pėdų). Papildomai, jei skrydis vykdomas didesniame nei 25000 pėdų barometriniam aukštyje, arba 25000 pėdų aukštyje ar žemiau, bet lėktuvas negali per 4 minutes saugiai žemėti iki 13000 pėdų, turi būti ne mažiau kaip 10-ties minučių papildomo deguoies tiekimas keleiviams.

1.8. Procedūros skrydyje

1.8.1. Aerodromų minimumai

Skrydis link paskirties aerodromo neturi būti tęsiamas, nebent jei planuotam atvykimo laikui (ETA) paskutinė turima informacija rodo, kad tūpimas bus galimas šiame aerodrome, arba yra bent vienas atsarginis aerodromas atitinkantis nustatytus minimumus.

Artėjimo tūpti pagal prietaisus negalima tęsti už tolimojo ženklinamojo radijo švyturio, kai naudojamos tiksliojo artėjimo tūpti sistemos, arba žemiau 1000 pėdų (300 m) virš aerodromo, naudojant netikslias artėjimo tūpti sistemas, nebent praneštas RVR/matomumas didesnis nei taikytini minimumai.

Jeigu, praskridus tolimąjį ženklį, kai naudojamos tikslinio artėjimo tūpti sistemos, arba nužemėjus žemiau 1000 pėdų (300 m) virš aerodromo, naudojant netikslias artėjimo tūpti sistemas, praneštas RVR/matavimas nukrenta žemiau taikomų minimumų artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H. Bet kokiame atveju negalima tęsti artėjimo tūpti bet kuriame aerodrome už taško, po kurio nustatyti tam aerodromui minimumai bus pažeisti.

1.8.2. Įgulos nariai darbo vietose

Kilimas ir tūpimas

Kilimo ir tūpimo metu visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio kabinoje, turi būti savo darbo vietose.

Maršrute

Skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio kabinoje, turi likti savo darbo vietose, nebent jiems pasišalinti yra būtina dėl su skrydžiu susijusių pareigų arba dėl fiziologinių poreikių, tačiau tokiais atvejais prie lėktuvo valdymo prietaisų turi likti bent vienas tinkamą kvalifikaciją turintis pilotas.

Saugos diržai

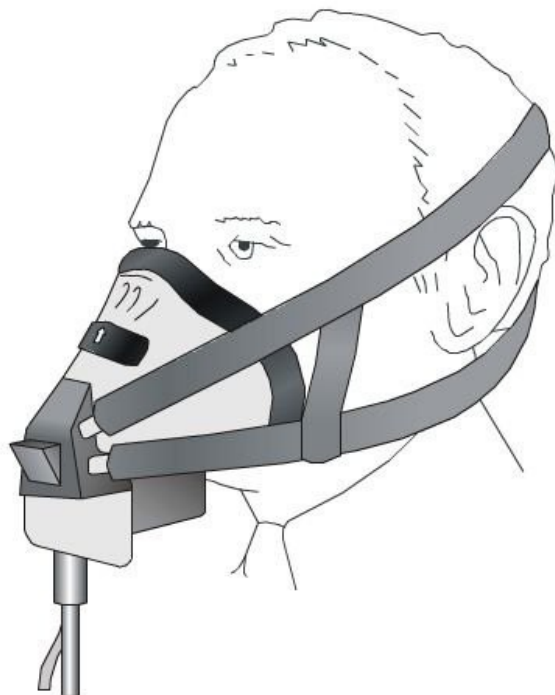
Skrydžio kabinoje esantys skrydžio įgulos nariai, būdami savo darbo vietose turi būti užsisegę saugos diržus.

Saugos diržų komplektai

Kilimo ir tūpimo metu, visi įgulos nariai, sėdintys pilotų krėsluose, turi būti tinkamai prisisegę esamais saugos diržų komplektais. Visi kiti įgulos nariai gali atlaisvinti saugos diržų komplektus, jei jie trukdo atlikti su skrydžiu susijusias pareigas.

Deguonies naudojimas

Įgulos nariai privalo naudoti deguonies kaukes visada kai to reikalauja aplinkybės. Deguonies kaukės, kurios skirtos hermetiškų lėktuvų, skraidančių didesniame nei 25000 pėdų aukštyje, skrydžio įgulos nariams, turi būti greitai uždedamų kaukių tipo.



1.9. Įgulos vado pareigos

Įgulos vadas yra atsakingas už:

- lėktuvo veiklą ir saugą, keleivių ir lėktuve esančio krovinio saugą nuo tada, kai atvyksta į lėktuvą, iki tada, kai jį palieka skrydžiui pasibaigus;
- tai, kad būtų laikomasi visų lėktuvo naudojimo procedūrų ir kontrolinių sąrašų pagal Skrydžių vykdymo vadovą;
- pranešimą artimiausiai įgaliotajai institucijai apie visas aplinkybes, įvykius arba gedimus, galinčius turėti įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti;
- skrydžiui pasibaigus pranešti vėžėjui apie visus žinomus ar įtariamus lėktuvo defektus;
- kelionės žurnalo ar bendrosios deklaracijos pildymą;

1.10. Skrydžių dispečerio pareigos

Skrydžių dispečeris, kai prižiūri skrydžius, privalo:

- Padėti įgulos vadui pasirengti skrydžiui ir pateikti reikalingą informaciją;
- Padėti įgulos vadui paruošti operatyvųjį skrydžio planą (OFP) ir ATS skrydžio planą;
- Turimomis priemonėmis perduoti informaciją, reikalingą saugiam skrydžio užtikrinimui, įgulos vadui skrydyje;
- Inicijuoti procedūras, aprašytas kompanijos skrydžio veiklos nuostatuose, avarijos atveju;

Veiksmai, kurių imasi skrydžių dispečeris turi neprieštarauti procedūroms, kurias nustatė:

- ATC;
- Meteorologinės tarnybos;
- komunikacijų tarnybos;

1.11. Lēktuvs skrydžio galimybės ribojimai

Veiksniai įtakoiantys lēktuvs skrydžių galimybes

Žemiau išvardinti faktoriai labai įtakoja lēktuvs skrydžio galimybes:

- masė;
- aerodromo aukštis virš jūros lygio ir jo slėgio aukštis
- temperatūra;
- vėjas;
- kilimo tūpimo tako nuolydis;
- kilimo tūpimo tako būklė (pliurė, ledas ar vanduo) – sausumos lēktuvams ar vandens paviršiaus būsena – vandens lēktuvams.

Masės apribojimai

Lēktuvs masė variklių paleidimo metu turi būti tokia, kad nevirsytų leidžiamų kilimo, skrydžio (vertinant galimą skrydį vienu neveikiančiu varikliu) ir tūpimo didžiausių masių.

Kilimo masė

Lēktuvs kilimo masė turi būti tokia, kad:

- nevirsytų skrydžių vykdymo vadove nustatytų didžiausių reikšmių tam tikromis sąlygomis;
- būtų galima vykdyti įsibėgėjimą ar saugų įsibėgėjimo nutraukimą kritinės įėgainės gedimo atveju bet kuriame įsibėgėjimo taške;
- bus mažesnė už didžiausią leidžiamą tūpimo masę paskirties aerodrome;
- būtų galima vykdyti numatytas triukšmo mažinimo procedūras;
- būtų galima tęsti skrydį į numatytą aerodromą nepažeidžiant minimalių saugių aukščių netgi kritinės įėgainės gedimo atveju bet kuriame maršruto taške;
- lēktuvai su trimis ar daugiau variklių turi gebėti tęsti skrydį į numatytą paskirties ar maršruto atsarginį aerodromą neveikiant dviem varikliams;

Tūpimo masė

Lēktuvs tūpimo masė turi būti tokia, kad:

- lēktuvas galėtų tūpti paskirties ar bet kuriame atsarginiame aerodrome išlaikydamas minimalius kliūčių praskridimo aukščius ir sustoti esamame tūpimo nuotolyje (LDA).
- Būtų išlaikomos triukšmų mažinimo procedūros.

Triukšmų mažinimas

Lēktuvs masė kilimo riedėjimo pradžioje ar planuojamam tūpimo laikui paskirties ar bet kuriame atsarginiame aerodrome turi būti nevirsyti tokios, kuriai esant būtų galima vykdyti nustatytas triukšmo mažinimo procedūras pagal ICAO 16-ąjį priedą.

Lēktuvs kilimo skrydžio galimybės ribojimai

Sugedus kritinei įėgainei bet kuriame įsibėgėjimo taške, lēktuvas turi sugebėti:

- nutraukti įsibėgėjimą ir sustoti esamame nutrauktojo kilimo nuotolyje (ASDA);
- arba

- pratęsti kilimą ir kilti išlaikant minimalius kliūčių praskridimo aukščius su reikiama atsarga kol bus galima išlaikyti maršrutines skrydžio sąlygas.

Skaiciuojant turimuosius kilimo tūpimo tako ilgius, reikia įvertinti atstumus kurie prarandami užimant vykdomąjį startą.

1.12. Lėktuvų prietaisai, įranga ir skrydžio dokumentai

Skrydžių vykdymo vadovas

Skrydžių vykdymo vadove turi būti:

- Standartinės skrydžių vykdymo procedūros;
- Nestandartinės skrydžių vykdymo procedūros;
- Minimalios įrangos sąrašas (MEL);
- Avarinių veiksmų procedūros;
- Lėktuvo sistemos;
- Patikros lapai.

Vežėjas turi suteikti skrydžio vykdymo vadovą visam susijusiam personalui.

Medicininis rinkinys

Kai lėktuvas yra sertifikuotas skraidinti daugiau kaip 250 keleivių, jame turi būti tinkamai sukomplektuotas medicininis rinkinys, kuriuo galėtų naudotis gydytojas ar kitas kvalifikuotas personalas.

Naudotojas gali naudoti lėktuvą tik tada, jeigu jame yra toliau nurodytas skaičius parengtu

naudoti pirmosios pagalbos vaistinėlių:

Keleivių skaičius	Pirmos pagalbos vaistinėlių skaičius
0 - 50	1
51 - 150	2
150 - 250	3
Daugiau kaip 250	4

Svarbu, kad vaistinėlės būtų kaip įmanoma tolygiau išdėstytos keleivių salone. Jos turi būti lengvai pasiekiamos kabinos įgulai, ir išdėstytos netoli avarinių išėjimo angų.

Gesintuvai

Lėktuvuose turi būti tokie nešiojami gesintuvai, kurie naudojant pavojingai neužnuodija oro lėktuve. Bent po vieną gesintuvą turi būti:

- pilotų kabinoje;
- kiekvienoje keleivių salono patalpoje, kuri yra atskirta nuo pilotų kabinos ir kurios lengvai nepasiekia salono įgula.

Privalomieji dokumentai

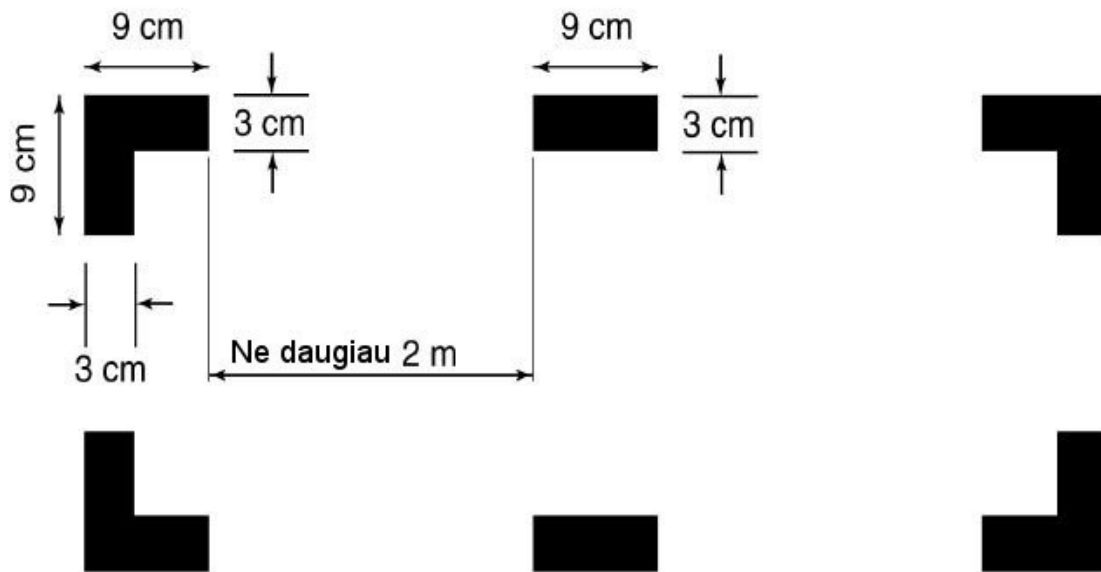
Lėktuve privalo būti:

- skrydžiui vykdyti būtinos Skrydžių veiklos nuostatų dalys;
- lėktuvo skrydžių vykdymo vadovas, kuriame būtų visa reikiama informacija reikalinga paskaičiuoti lėktuvo skrydžio charakteristikas bei kita informacija susijusi su lėktuvo skrydžio galimybėmis, nebent ši informacija yra Skrydžių veiklos nuostatose;

- galiojantys žemėlapiai, schemas ir su jais susiję dokumentai arba lygiaverčiai duomenys, reikalingi numatytam lėktuvo skrydžiui, įskaitant nukrypimus, kurių galima pagrįstai tikėtis. Tai apima visas perskaičiavimo lenteles, būtinas skrydžiams, kai turi būti naudojami aukščių, absoliučių aukščių ir skrydžio lygių duomenys metrais;

Įsilaužimo vietų ženklavimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklinamos ant lėktuvo, naudotojas užtikrina, kad jos būtų ženklinamos taip, kaip nurodyta toliau. Ženklinama raudona ar geltona spalva ir, jei būtina sudaryti kontrastą fonui, ženklai apvedami baltai. Jeigu tarpas tarp kampinių ženklų yra didesnis nei 2 metrai, tarp jų įterpiamos 9 cm x 3 cm tarpinės linijos taip, kad tarp gretimų ženklų nesusidarytų didesnis nei 2 metrų tarpas.



1.12.1. Skrydžio duomenų savirašiai.

- I- o tipo duomenų savirašiai turi įrašyti 32 parametrus, kurie yra išvardinti žemiau.
- II- o ir IIA tipo savirašiai turi įrašyti mažiausiai 15 pirmųjų I – o tipo parametrų išvardintų žemiau.
- I – o ir II – o tipo savirašiuose turi būti atgaminama 25 paskutinių valandų informacija. IIA tipo savirašiuose – 30 paskutinių minučių.



I – o tipo savirašiuose turi būti įrašoma tokia informacija:

1. Laikas arba reliatyvaus laiko skaičiavimas;
2. barometrinis aukštis;
3. prietaiso greitis;
4. kursas;
5. normalus pagreitis;
6. polinkis (tangažas);
7. poskyris;
8. manipuliavimas radiotransliacijos metu;
9. kiekvieno variklio varomoji trauka/galingumas;
10. užsparnių arba jų valdymo priemonės lakūnų kabinoje padėties parinkimas;
11. priešsparnių arba jų valdymo priemonės lakūnų kabinoje padėties parinkimas;
12. traukos reversinio mechanizmo svirties padėtis;
13. antžeminių spoilerių padėtis ir (arba) oro stabdžių padėties parinkimas;
14. bendroji arba išorės temperatūra;
15. autopiloto įjungimas arba išjungimas;

Aukščiau išvardinti parametrai yra privalomi II tipo savirašiams.

1. išilginis pagreitis;
2. skersinis pagreitis;
3. Pagrindinės skrydžio valdymo įrangos – valdomųjų paviršių padėtis ir (arba) piloto veiksmai (polinkis, posvyris, krypavimas);
4. aukščio vairo povairo (trimerio) padėtis;
5. aukštis pagal radijo aukščiamatį;
6. vertikalus spindulio nukrypimas (ILS tūptinė arba MLS aukštis);
7. horizontalus spindulio nukrypimas (ILS kursinis signalas arba MLS azimutas);
8. praskridimas pro ženklinamuosius radijo švyturius;
9. signalizavimo sistemos;
10. 1 ir 2 navigacijos prietaisų dažnio parinkimas;
11. 1 ir 2 DME atstumas;
12. važiuoklės apkrovos daviklio jungiklio būklė;
13. GPWS (žemės artumo įspėjimo sistema);

14. atakos kampas;
15. kiekviena hidraulinė sistema (žemas slėgis);
16. navigacijos duomenys;
17. važiuoklės arba važiuoklės valdymo svirtie padienis.

Aukščiau išvardinti parametrai atitinka I – o tipo savirašių reikalavimus.

Žemiau išvardinta kokiems lėktuvams kokio tipo savirašiai turi būti:

SER	Pirmojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo (C of A) išdavimo data	Lėktuvo tipas	Didžiausia kilimo masė	Savirašio (FDR) tipas
1	1989 sausio 1 ir vėliau	Visi	Virš 27000 kg	I
			Virš 5700 kg bet mažiau 27000 kg	II
2	1990 sausio 1 ir vėliau	Daugiavarikliai turbininiai	5700 ar mažiau	IIA
3	Po 1987 sausio 1 bet iki 1989 sausio 1	Turbininiai	Virš 5700 kg (išskyrus 4 žemiau)	1 pastaba
4	Prototipas sertifikuotas po 1969 rugsėjo 30	Turbininiai	Virš 27000 kg	II
5	Iki 1987 sausio 1	Turbininiai	Virš 5700 kg	2 pastaba

1 pastaba: Savirašiai turi įrašyti: laiką, aukštį, oro greitį, normalų pagreitį ir kursą plus parametrus leidžiančius nustatyti polinkį (tangažą), posvirį radijo mygtuko paspaudimus ir kiekvieno variklio galią.

2 pastaba: Savirašiai turi įrašyti: laiką, aukštį, oro greitį, normalų pagreitį ir kursą plus parametrus leidžiančius nustatyti:

- lėktuvo padienį erdvėje;
- pagrindines lėktuvą veikiančias jėgas, padedančias jam pasiekti numatytą skrydžio trajektoriją.

Skrydžio duomenų savirašių konstrukcija ir vieta lėktuve

Skrydžių duomenų savirašiai turi būti taip suprojektuoti, pagaminti ir įrengti, kad užtikrintų didžiausią įrašų, kuriuos vėliau būtų galima atgaminti ir iššifruoti, apsaugą, t.y.:

- įrašai daromi nepertraukiamai viso skrydžio metu;
- korpusas nudažytas ryškia spalva;
- pagaminti iš atsparių medžiagų;
- turi turėti įtaisą padedantį surasti juos po vandeniu;

Taip pat jie turi būti:

- maitinami nuo pagrindinės grandinės ar tiesiogiai nuo akumuliatorių;
- turėti vizualias ar garsines priešskrydinio patikrinimo priemones;

Kabinos pokalbių įrašai

Kabinos pokalbių savirašiai turi įrašyti pilotų kabinos garsinę aplinką skrydžio metu. Jie turi įrašyti:

1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radiju įgulos kabinoje,
2. įgulos kabinos garsinę aplinką, taip pat, be pertrūkių garso signalus, gautus iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų;
3. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant lėktuvo vidaus ryšio sistemą;

4. pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje;
5. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu įgulos kabinoje, naudojant kreipimosi į keleivius sistemą, jei ši sumontuota

Šie paviršiai taip pat turi nudažyti ryškia geltona arba oranžine spalva, pagaminti iš atsparių medžiagų ir turėti įtaisą, padedantį surasti juos po vandeniu.

Pokalbių savirašiai turi įrašyti paskutinius 30-tie minučių pokalbius, tačiau jei lėktuvo tinkamumo skraidyti sertifikatas išduotas po 1998 balandžio 1 ir jie turi daugiau kaip 9 keleivių vietas ir jų didžiausia kilimo masė viršija 5700 kg, jie turi įrašyti paskutinius 2 valandų pokalbius.

Savirašiai negali būti išjungiami skrydžio metu, tačiau privalo būti išjungti po incidento ar avarijos ir neįjungti kol nebus nuskaityti jame esantys įrašai.

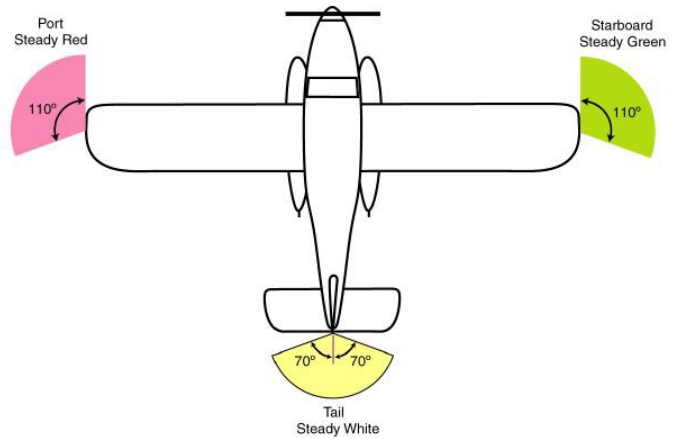
1.12.2. Minimaliai reikalinga įranga ir prietaisai

Žemiau išvardinta minimaliai reikalinga įranga ir prietaisai skrendant atitinkamomis sąlygomis:

- VFR
 - magnetinis kompasas;
 - tikslus laiko matavimo įtaisas, rodantis valandas, minutes ir sekundes;
 - jautrus barometrinis aukščiamatis, kalibruotas pėdomis su poskale, kalibruota hektopaskaliais/milibarais, reguliuojama pagal barometrinį slėgį, kurį galima nustatyti skrydžio metu;
 - oro greičio indikatorius;
 - kiti įgaliosios institucijos numatyti prietaisai
- IFR
 - magnetinis kompasas;
 - tikslus laiko matavimo įtaisas, rodantis valandas, minutes ir sekundes;
 - Du jautrūs barometriniai aukščiamatiai, kalibruoti pėdomis su poskale, kalibruota hektopaskaliais/milibarais, reguliuojamais pagal barometrinį slėgį, nustatomą skrydžio metu;
 - oro greičio indikacinė sistema su apšildomu Pito vamzdeliu ar kita ją atitinkančia priemone, skirta išvengti gedimo dėl kondensato ar apledėjimo ir turinti Pito apšildymo gedimo įspėjimo sistemą;
 - posūkio ir slydimo indikatorius;
 - aviahorizontas;
 - stabilizuotas krypties indikatorius;
 - vertikalios greičio indikatorius;
 - priemonė, skrydžio įgulos kabinoje rodanti išorinę oro temperatūrą;
 - kiti įgaliosios institucijos numatyti prietaisai

Pastaba: Visi lėktuvai, kurių didžiausia kilimo masė daugiau negu 5700 kg ir kurių tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas po 1975 sausio 1 turi turėti nepriklausomą automatiškai įsijungiantį energijos šaltinį, kuris maitintų ir apšviestų aviahorizontą ne trumpiau nei 30 minučių.

- naktį



- visa įranga kaip ir IFR, plus
- navigaciniai žiburiai kaip to reikalauja ICAO 2 priedas;
- du tūpimo žiburiai;
- visų prietaisų apšvietimas;
- šviesos visuose keleivių salonuose;
- elektrinis žibintuvėlis kiekvienoje įgulos darbo vietoje;

Gelbėjimosi ir išgyvenimo įranga

Visuose lėktuvuose turi būti po vieną gelbėjimosi liemenę (su vietos nustatymo žiburiu) kiekvienam lėktuve esančiam asmeniui, kuri yra padėta taip, kad asmuo, kuriam ji skirta, galėtų ją lengvai pasiekti iš savo kėdės ar miegamosios vietos.



Papildomai vandens lėktuvuose turi būti:

- įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus tarptautinėse taisyklėse dėl susidūrimų jūroje prevencijos;
- jūrinis (plūdrusis) inkaras ir kita įranga, palengvinanti lėktuvo švartavimą, prisitvirtinimą ar manevravimą vandenyje, atitinkanti lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas;

Paminėta gelbėjimosi įranga sausumos lėktuvuose turi būti tada, kai:

- skrendama virš vandens, nutolus nuo kranto daugiau nei 50 jūrmylių, kai taikoma vieno neveikiančio variklio procedūra;

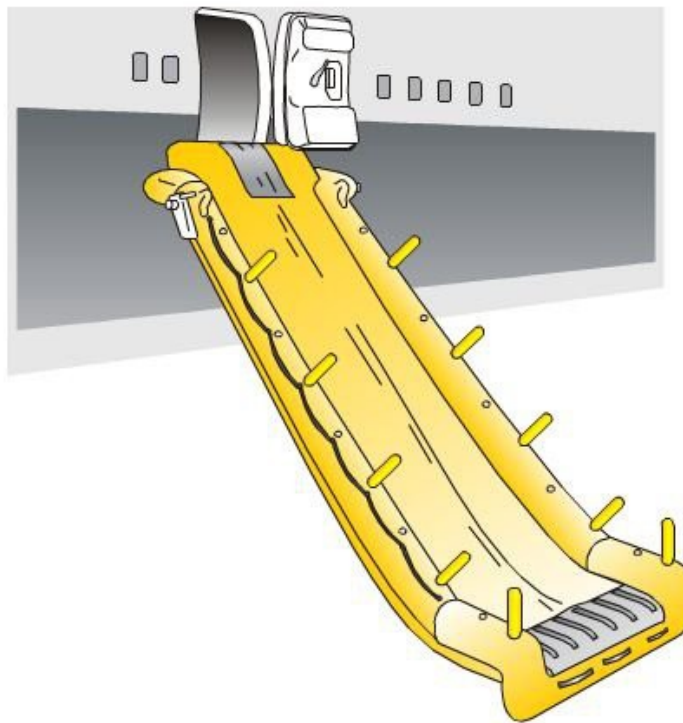
- skrendama virš vandens, nutolus nuo kranto daugiau nei sklendimo atstumas (visiems kitiems lėktuvams);
- kylama arba tupiama aerodrome, kuriame kilimo ar artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nelaimingo nutikimo atveju atsirastų tūpimo ant vandens tikimybė

Papildomai visuose lėktuvuose kurie skrenda:

- 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu arba 400 jūrmylių, priklausomai nuo to, kuris iš šių atstumų yra mažesnis – lėktuvams, galintiems tęsti skrydį iki aerodromo, kai kritinė (-s) jėgainė(-s) pradeda gesti bet kuriame maršruto ar planuoto nukrypimo taške; arba
- 30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu ar 100 jūrmylių, priklausomai nuo to, kuris iš šių atstumų yra mažesnis,

Turi būti:

- Gelbėjimosi plaustų visiems lėktuve esantiems asmenims. Jeigu nėra papildomų pakankamos talpos plaustų, plaustų plūdrumas ir nominalią talpą viršijančių plaustų talpa turi būti tokie, kad būtų galima sutalpinti visus lėktuvu vykusius asmenis tuo atveju, kai netenkama vieno didžiausios nominalios talpos plausto.



Gelbėjimosi slydė kartu su plaustu

- signalinė įranga, skirta duoti ICAO 2 priede nurodytus pirotechninius nelaimės signalus

Kai skrendama virš teritorijų, kurias praskrendamos valstybės yra apskelbusios tokiomis, kuriose paieškos ir gelbėjimo darbai yra sudėtingi, lėktuvuose turi būti signalinė ir išgyvenimo įranga skirta tokioms vietovėms. (Pvz. Dykumų, kalnų, poliarinė ar džiunglių).

Meteorologinis radiolokatorius

Rekomenduojama hermetiškuose keleiviniuose lėktuvuose turėti meteorologinį radiolokatorių, kai toks lėktuvas skraido naktį ar meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus tose vietovėse, kai maršrute yra tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti lėktuvo radiolokatoriumi.

Įranga kosminei radiacijai nustatyti

Lėktuvuose, skirtuose skraidyti virš 15 000 m (49 000 pėdų), turi būti įranga, nuolat matuojanti ir rodanti visos gaunamos kosminės radiacijos dozės dydį (t.y. galaktinės ir saulės kilmės neutronų radiacijos ir jonizacijos bendrą dydį) ir bendrą kiekviename skrydyje gaunamos dozės dydį.

Machometrai

Kai greičio ribojimai nustatomi Macho skaičiumi, lėktuvuose turi būti Machometrai.

Žemės artumo įspėjimo sistema

Žemės artumo įspėjimo sistema (GPWS) automatiškai garsiniais signalais, laiku ir aiškiai įspėjanti skrydžio įgulą apie smukos spartą, žemės artėjimą, aukščio praradimą po kilimo ar vykdant tūpimo nutraukimą, netikslią tūpimo konfigūraciją ir nukrypimą žemyn nuo tūptinės, turi būti:

- visuose turbininiuose lėktuvuose, kurių didžiausia kilimo masė viršija 15000 kg, arba jais galima skraidinti daugiau kaip 30 keleivių, jei jų tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas po 1979 liepos 1 (Jei C of A išduotas iki šios datos GPWS tik rekomenduojama).
- visuose turbininiuose lėktuvuose, kurių didžiausia kilimo masė viršija 5700 kg, arba jais galima skraidinti daugiau kaip 9 keleivių, jei jų tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas po 1999 sausio 1.

Po 1999 sausio 1 įrengti GPWS turi teikti informaciją apie mažiausiai 6 parametrus:

- per didelę žemėjimo spartą;
- per didelę suartėjimo su reljefu spartą;
- žymų aukščio praradimą po pakilimo ar nueinant į antrą ratą;
- nesaugų priartėjimą prie reljefo nesant tūpimo konfigūracijoje;
- žymų nukrypimą žemiau glisavos;

Minimalios įrangos sąrašas (MEL)

Naudotojas kiekvienam lėktuvui turi parengti minimalios įrangos sąrašą (MEL), kurį tvirtina įgaliotoji institucija. Šis sąrašas sudaromas remiantis atitinkamu įgaliotosios institucijos patvirtintu pagrindiniu minimalios įrangos sąrašu (MMEL) (jei toks yra parengtas), ir turi būti ne mažiau ribojantis nei pastarasis. Naudotojas negali naudoti lėktuvo kitaip nei nurodyta MEL, išskyrus tuos atvejus, kai tai leidžia įgaliotoji institucija. Tokiais leidimais jokių būdu negalima leisti skrydžių, viršijančių MMEL numatytus apribojimus.

1.13. Ryšio ir navigacijos įranga

Minimalūs radijo įrangos reikalavimai

Visi lėktuvai turi turėti radijo įrangą, leidžiančią:

- palaikyti ryšį su atitinkamomis antžeminėmis stotimis;
- gauti meteorologinę informaciją;
- normaliomis skrydžio sąlygomis palaikyti ryšį su atitinkama antžemine stotimi visuose maršruto taškuose bei tarp jų, įskaitant ir nukrypimus;
- užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu

Minimalios navigacinės įrangos reikalavimai

Lėktuvuose turi būti navigacinė įranga, kuri užtikrintų skrydį:

- pagal navigacinį planą;

- pagal nustatytą RNP tipą;
- pagal ATC reikalavimus;

Nebent skrydis vykdomas pagal VST naudojant vizualius orientyrus.

Kai skrydžiai vykdomi oro erdvėje, kurioje minimalus navigacijos užtikrinimas (MNPS), lėktuve turi būti įranga:

- teikianti informaciją apie kelio liniją ir nuokrypį nuo jos atitinkamu tikslumu;
- kurią patvirtino vietinė įgaliotoji institucija.

Kai skrydžiai vykdomi sumažinto vertikalios skirstymo erdvėje (RVSM), lėktuve turi būti patvirtinta įranga:

- rodanti esamą skrydžių lygį;
- automatiškai palaikanti užduotą skrydžių lygį;
- perspėjanti įgulą, kai nukrypstama nuo užduoto skrydžių lygio (nukrypimo ribos ne daugiau kaip 90 m. (300 ft), ir
- automatiškai perduodanti slėgio aukštį.

Įranga turi būti taip sukomplektuota, kad sugedus vienam įrangos vienetui, lėktuvas galėtų vykdyti navigaciją kaip paminėta aukščiau.

Navigacija pagal IMC

Lėktuvuose skrydžiams, kuriose artėjimus planuojama atlikti prietaisinėse meteorologinėse sąlygose, turi būti radijo įranga leidžianti atlikti artėjimą iki tokio taško, nuo kurio gali būti atliekamas vizualus tūpimas.

Įrangos gedimas

Aukščiau paminėta įranga turi būti taip sukomplektuota, kad vieno įrangos vieneto gedimas nedarytų įtakos kitai įrangai

1.14. Lėktuvų techninė priežiūra

Lėktuvo priėmimas skrydžiui

Pilotas negali pradėti skrydžio, nebent:

- yra užpildyta pasirengimo skrydžiui dokumentacija, kuri patvirtina, jog įgulos vadas yra įsitikinęs lėktuvo tinkamumu skristi;
- yra prietaisai ir įranga, būtini skrydžiui atlikti;
- atlikta lėktuvo techninė apžiūra;
- lėktuvo masė ir svorio centras pradėjus kilimo riedą bus tokia, kad skrydis galės būti saugiai vykdomas visomis tikėtinomis skrydžio sąlygomis;
- krovinys yra tinkamai išdėstytas ir saugiai pritvirtintas;
- atlikti visi patikrinimai reikalingi numatytam skrydžiui;
- skrydis suplanuotas pagal tam skrydžiui nustatytus standartus.

1.15. Lėktuvo skrydžio įgula

Skrydžio įgula turi būti ne mažesnė nei nustatyta Skrydžių vykdymo vadove, kuris yra sudarytas remiantis lėktuvo tinkamumo skraidyti pažymėjimu.

Reikalavimai skraidančiajam inžinieriui

Jeigu lėktuvo konstrukcijoje numatyta darbo vieta skraidančiajam inžinieriui, įgulos sudėtyje turi būti ir skraidantysis inžinierius, nebent jo pareigas tinkamai gali atlikti kitas įgulos narys turintis skraidančiojo inžinieriaus licenciją, ir tai jam netrukdo atlikti pagrindinių savo pareigų.

Reikalavimai skrydžių navigatoriui

Jeigu vežėjo valstybės įgaliotoji institucija mano, kad saugiam skrydžių užtikrinimui neužtenka pilotų vykdomos navigacijos, tada įguloje turi būti licencijuotas navigatorius.

Įgulos vadas

Pilotas negali būti skiriamas įgulos vadu jei per paskutines 90 dienų jis neatliko trijų kilimų ir tūpimų šiuo lėktuvo tipu.

Vežėjas negali skirti piloto įgulos vadu maršrutui ar maršruto atkarpai, jei pilotas nėra kvalifikuotas. Kad būtų kvalifikuotas pilotas turi pademonstruoti tokias žinias:

1. maršrutas kuriuo skrendama ir aerodromai, kurie naudojami. Tai apima:
 - reljefas ir minimalūs saugūs aukščiai
 - paieškos ir gelbėjimo procedūros;
 - meteorologinių sąlygų sezoniškumas
 - meteorologinė, ryšių ir ATC įranga
2. skrydžių procedūros virš tankiai gyvenamų vietų ir didelio oro eismo intensyvumo zonose, kliūčių išdėstymas ir apšvietimas, atvykimo, artėjimo tūpti, laukimo procedūros ir minimumai.

Antrasis pilotas

Vežėjas negali skirti piloto antruoju pilotu valdyti lėktuvą tūpimo ir kilimo metu nebent jis per paskutines 90 dienų atliko tokias pareigas šiuo lėktuvo tipu ar kitaip pademonstravo savo kompetenciją.

Pilotų kvalifikacijos tikrinimas

Vežėjas pilotų kvalifikaciją turi tikrinti šiuose srityse:

- pilotavimo technika;
- gebėjimas vykdyti avarines procedūras;
- gebėjimas skristi pagal IFR.

Aukščiau paminėtą kvalifikacijos tikrinimą atlieka arba įgaliojimą turintis pilotas arba inspektorius. Kvalifikacijos tikrinimas turi būti atliekamas dukart per metus. Kai du panašus tikrinimai atliekami keturių mėnesių laikotarpyje tai neatitinka reikalavimų.

Pastaba: Skrydžių treniruokliai gali būti naudojami tikrinti tuos elementus, kuriems jie yra sertifikuoti.

1.16. Dokumentai, vadovai ir įrašai

Skrydžių vykdymo vadovo, kuris gali būti išleidžiamas atskiromis dalimis, turinys turi apimti bent jau:

- organizavimas ir atsakomybė;
- avarijų prevencijos ir skrydžių augumo programa;
- mokymas;
- skrydžio laiko apribojimai;
- skrydžių procedūros;
- informaciją apie lėktuvus;
- maršrutų žinynas ir žemėlapiai;
- mažiausieji skrydžių aukščiai;
- aerodromų minimumai;
- paieška ir gelbėjimas;
- pavojingi kroviniai;

- navigacija;
- radijo ryšys;
- sauga;
- žmogaus galimybės;

Kelionės žurnalas

Naudotojas kelionės žurnale apie kiekvieną skrydį pateikia šią informaciją:

1. lėktuvo registraciją,
2. datą,
3. įgulos nario (-ių) pavardę (-es),
4. įgulos nario (-ių) pareigų paskirstymą,
5. išskridimo vietą,
6. atskridimo vietą,
7. išskridimo laiką (off-block time),
8. atskridimo laiką (on-block time),
9. skrydžio valandas,
10. skrydžio pobūdį,
11. incidentus, pastabas (jei yra) ir
12. vado parašą (arba jo atitikmenį).

Rekomenduojama, kad įrašai žurnale būtų tikslūs, daromi rašalu ar neištrinamu pieštuku. Kelionės žurnaluose turi atsispindėti paskutinių 6 mėn. įrašai.

Papildoma informacija paieškos ir gelbėjimo tikslams

Skrydyje visada turi būti tokia informacija:

- duomenys apie avarinę įrangą;
- duomenys apie gelbėjimosi plaustų skaičių, tipą ir spalvą;
- duomenys apie pirotechnines priemones;
- duomenys apie medicininę įrangą;
- vandens atsargos;
- duomenys apie nešiojamą avarinę radijo įrangą.

1.17. Sauga

Įgulos patalpos

Jei yra įrengtos įgulos kabinų durys, jos turi būti rakinamos. Jos turi būti rakinamos tik iš vidaus.

Pranešimai apie neteisėtą įsikišimą

Po neteisėto įsikišimo akto įgulos vadas nedelsiant apie tai turi pranešti atitinkamoms vietinėms institucijoms.

2. JAR-OPS

2.1. Taikymas

OPS 1-oji dalis nustato reikalavimus, taikomus civilinių lėktuvų naudojimui, kuriuos komerciniam oro susisiekimui naudoja vežėjai, kurių pagrindinė veiklos vieta ir registruota buveinė, jei tokia yra, yra valstybėje narėje (toliau – „vežėjas“).

2.2. Kokybės sistema

Siekdamas atitikti nustatytas skrydžių saugos ir lėktuvų tinkamumo skraidyti procedūras bei užtikrinti jų laikymąsi priežiūrą vežėjas turi sukurti vieningą kokybės sistemą ir paskirti vieną kokybės vadybininką. Atliekant procedūrų laikymosi priežiūrą turi veikti grįžtamasis ryšys su atsakinguoju vadybininku, kurio reikia siekiant užtikrinti būtinas koregavimo priemones.

Kokybės sistema turi numatyti kokybės užtikrinimo programą, apimančią procedūras, skirtas patikrinti ar skrydžiai vykdomi pagal jiems taikomus reikalavimus, standartus ir procedūras.

Kokybės sistema ir kokybės vadovas turi būti priimtini įgaliojamajai institucijai.

Kokybės sistema turi būti aprašyta atitinkamuose dokumentuose.

Įgaliojoti institucija gali pritarti dviejų kokybės vadybininkų paskyrimui, iš kurių vienas būtų atsakingas už skrydžius, o kitas - už techninę priežiūrą, tačiau su sąlyga, kad vežėjas yra sukūręs kokybės vadybos skyrių, užtikrinantį vieningą kokybės sistemos taikymą visos operacijos metu.

2.3. Papildomi įgulos nariai

Vežėjas turi užtikrinti, kad įgulos nariai, kurie nėra skrydžio ar keleivių salono įgulos nariai, taip pat būtų atitinkamai parengti ir gebėtų vykdyti jiems paskirtas pareigas.

2.4. Keleivių vežimo būdas

Vežėjas turi naudoti visas pagrįstas priemones, siekdamas, kad nei vieno asmens skrydžio metu nebūtų lėktuvo dalyje, kuri nėra skirta keleiviams, nebent orlaivio vadas laikinai leido patekti į kurią nors lėktuvo dalį:

1. siekdamas imtis priemonių, būtinų užtikrinant lėktuvo ar jame esančių asmenų, gyvūnų ar daiktų saugą; arba
2. kurioje gabenamo krovinio ar prekės laikymo vieta sukonstruota taip, kad asmenys gali patekti į ją skrydžio metu.

2.5. Patekimas į įgulos kabiną

Vežėjas privalo užtikrinti, kad į įgulos kabiną nepatektų arba joje nebūtų vežamas joks asmuo, išskyrus paskirtus skrydžio įgulos narius, nebent šis asmuo:

- eina įgulos nario pareigas;
- yra atsakingosios institucijos atstovas, atsakingas už sertifikavimą, licencijavimą ar tikrinimą, ir tai yra būtina jo oficialioms pareigoms vykdyti; ar
- yra asmuo, kuriam leidžiama skristi, ir jis yra vežamas pagal Skrydžių vykdymo vadove numatytas instrukcijas.

Orlaivio vadas turi užtikrinti, kad:

- siekiant užtikrinti saugą leidimas būti įgulos kabinoje nesudarytų keblumų ir (arba) trukdymų skrydžio vykdymui; ir
- visi asmenys, vežami įgulos kabinoje, būtų supažindinami su atitinkamomis saugos procedūromis.

Galutinį sprendimą dėl patekimo į įgulos kabiną priima orlaivio vadas.

2.6. Nelegalus vežimas

Vežėjas turi imtis visų pagrįstų priemonių, užtikrinančių, kad lėktuve nepasislėptų joks asmuo ar nepaslėptų krovinio.

2.7. Portatyviniai elektronikos prietaisai

Vežėjas turi neleisti asmenims naudoti ir imtis visų pagrįstų priemonių, užtikrinančių, kad asmenys lėktuve nenaudotų portatyvinių elektronikos prietaisų, kurie gali turėti neigiamos įtakos lėktuvo sistemų ir įrangos darbui.

2.8. Grėsmė saugai

Vežėjas turi imtis visų pagrįstų priemonių, užtikrinančių, kad dėl bet kurio asmens neatsargių ar nerūpestingų veiksmų ar neveikimo:

- nekiltų pavojus lėktuvui ar jame esantiems asmenims;
- lėktuvą nesukeltų pavojaus asmenims ar turtui.

2.9. Dokumentai, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

Vežėjas turi užtikrinti, kad šie dokumentai būtų lėktuve kiekvieno skrydžio metu:

- Orlaivio registravimo liudijimas;
- Tinkamumo skraidyti pažymėjimas;
- Triukšmo pažymėjimas arba jo kopija (jei jis būtinas), [tarp jų ir anglišką vertimą, jeigu išdavė, išduodanti pažymėjimus įgaliotoji institucija;]
- Vežėjo pažymėjimas arba jo kopija;
- Leidimas naudotis orlaivio radijo stotimi; ir
- Civilinės atsakomybės draudimo liudijimas arba jo kopija.

Visi skrydžio įgulos nariai kiekvieno skrydžio metu privalo turėti galiojančias įgulos nario licencijas su skrydžiui vykdyti reikiama kvalifikacija (kvalifikacijomis).

2.10. Vadovai/taisyklės, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

Vežėjas turi užtikrinti, kad:

kiekvieno skrydžio metu lėktuve būtų galiojančios Skrydžių vykdymo vadovo (FOM) dalys, susijusios su įgulos pareigomis;

tas Skrydžių vykdymo vadovo dalis, kurios būtinos skrydžiui vykdyti, lengvai galėtų pasiekti lėktuve esanti įgula; ir

lėktuve būtų galiojantis Lėktuvo skrydžių vadovas (AOM), nebent įgaliotoji institucija sutinka, Skrydžių vykdymo vadove yra šiam lėktuvui tinkama informacija.

2.11. Papildoma informacija ir formos, kurias reikia turėti skrydžio metu

Vežėjas turi užtikrinti, kad be aukščiau nurodytų dokumentų ir vadovų kiekvieno skrydžio metu orlaivyje būtų ši su skrydžio tipu ir regionu susijusi informacija bei formos:

- (1) Operatyvinis skrydžio planas;
- (2) Lėktuvo techninės būklės žurnalas;
- (3) užpildyto ATS skrydžio plano duomenys;
- (4) atitinkami NOTAM/AIS žiniavietės dokumentai;
- (5) atitinkama meteorologinė informacija;
- (6) masės ir centruotės dokumentai;
- (7) duomenys apie ypatingų kategorijų keleivius, tokius kaip:
 - saugumo darbuotojai, kurie nelaikomi įgulos nariais;
 - neįgalūs;
 - neįleisti;
 - deportuoti;
 - areštuoti asmenys;
- (8) duomenys apie ypatingus krovinius, įskaitant pavojingus krovinius ir informaciją raštu orlaivio vadui;

- (9) galiojantys žemėlapiai ir schemos bei su jomis susiję dokumentai;
- (10) kiti dokumentai, kurių gali reikalauti atitinkamos su šiuo skrydžiu susijusios valstybės, t.y. krovinio deklaracija, keleivių sąrašas ir kt.; ir
- (11) įgaliotosios institucijos ir vežėjo reikalaujamų pranešimų formos.

Įgaliotoji institucija gali leisti, išvardinta informacija ar jos dalys būtų pateiktos kitokia nei spausdinta forma. Turi būti užtikrintas reikiamas prieinamumo, naudojimo ir patikimumo lygis.

2.12. Žemėje saugoma informacija

Naudotojas užtikrina, kad bent kiekvieno skrydžio ar skrydžių sekos laikotarpiu žemėje būtų saugoma su skrydžiu susijusi ir skrydžio tipui tinkama informacija; ir ši informacija būtų saugoma tol, kol bus nukopijuota toje vietoje, kur ketinama ją saugoti arba, jei to neįmanoma padaryti, ta pati informacija būtų laikoma lėktuve, nedegiamame konteineryje. Nurodytą informaciją sudaro

- 1) skrydžio plano kopija, jei būtina;
- 2) lėktuvo techninės būklės žurnalo atitinkamos (-ų) dalies (-ių) kopijos;
- 3) su maršrutu susiję NOTAM dokumentai;
- 4) masės ir centruotės dokumentai;
- 5) pranešimai apie ypatingus krovinius.

2.13. Inspektavimo teisė

Vežėjas turi užtikrinti, kad įgaliotos institucijos įgaliotiems asmenims visada būtų leista įlipti ir skristi lėktuvu, naudojamu pagal šios įgaliotos institucijos išduotą AOC, bei patekti ir likti įgulos kabinoje su sąlyga, kad orlaivio vadas gali neįsileisti į įgulos kabiną, jei, jo nuomone, tai gali sukelti grėsmę orlaivio saugai.

2.14. Dokumentų ir bylų pateikimas

Vežėjas įgaliotosios institucijos įgaliotam asmeniui suteikia teisę gauti visus dokumentus ir įrašus, susijusius su skrydžių vykdymu ar technine priežiūra; ir tokius dokumentus ir įrašus įgaliotosios institucijos prašymu pateikia per atitinkamą laiką.

Įgulos vadas įgaliotosios institucijos įgaliotam asmeniui pastarojo prašymu per atitinkamą laikotarpį pateikia dokumentus, kurie turi būti lėktuve.

2.15. Dokumentų saugojimas

Vežėjas užtikrina, kad visi dokumentų originalai ar jų kopijos, kurias jis turi saugoti, būtų laikomi nustatytą saugojimo laiką, net jei jis nustoja būti lėktuvo naudotoju; ir kai įgulos narys, kurio įrašų apie tarnybinio skrydžių laiko, darbo ir poilsio laikotarpių bylą tvarkė naudotojas, tampa kito vežėjo įgulos nariu, minėta byla turi būti prieinama naujam naudotojui.

Įvykus avarijai, lėktuvo, kuriame įrengtas skrydžio duomenų savirašis, naudotojas, saugo, kiek tai įmanoma, su ta avarija susijusių įrašytų duomenų originalus, užfiksuotus savirašyje, 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytą kitaip.

2.16. Nuoma

2.16.1. Terminai

Šiame punkte naudojami terminai turi šias reikšmes:

Sausa nuoma –

kai lėktuvas naudojamas pagal nuomininko AOC.

Šlapia nuoma –

kai lėktuvas naudojamas pagal nuomotojo AOC.

JAA vežėjas –

vežėjas, sertifikuotas pagal JAR-OPS 1 dalį vienoje iš valstybių - JAA narių.

2.16.2. Lėktuvų nuoma tarp JAA vežėjų

Šlapias išnuomavimas

JAA vežėjas, suteikiantis kitam JAA vežėjui lėktuvą bei visą įgulą, išlieka lėktuvo vežėju.

Visos nuomos, išskyrus šlapią išnuomavimą

JAA vežėjas, naudojantis kito JAA vežėjo lėktuvą ar suteikiantis jį kitam vežėjui, privalo gauti išankstinį savo įgaliotosios institucijos leidimą skrydžiams vykdyti. Visos sąlygos, kurios yra šio leidimo dalis, turi būti įtrauktos į nuomos sutartį. Kiti nuomos sutarčių elementai, kuriuos tvirtina įgaliotoji institucija, išskyrus nuomos sutartis, į kurias įtrauktas lėktuvas ir visa įgula, bet funkcijų bei pareigų perdavimas nėra numatytas, lėktuvo nuomos požiūriu yra vertinami kaip AOC variantai, pagal kuriuos vykdomi skrydžiai.

2.16.3. Lėktuvų nuoma tarp JAA vežėjo ir kito juridinio asmens, nei JAA vežėjas

Sausas išsinuomavimas

JAA vežėjas negali sausos nuomos būdu išsinuomoti lėktuvo iš ne JAA vežėjo, nebent yra gavęs įgaliotosios institucijos leidimą. Bet kurios sąlygos, sudarančios dalį šio leidimo, turi būti įtrauktos į nuomos sutartį.

Šlapias išsinuomavimas

JAA vežėjas negali šlapios nuomos būdu išsinuomoti lėktuvo iš ne JAA vežėjo, nebent yra gavęs įgaliotosios institucijos leidimą. JAA vežėjas turi užtikrinti, kad šlapios nuomos būdu išsinuomotų lėktuvų atžvilgiu:

- 1) nuomotojo techninės priežiūros ir saugos standartai prilygtų numatytiems JAR-uose;
- 2) nuomotojas būtų vežėjas, turintis AOC, išduotą valstybės, kuri yra Čikagos konvencijos signatarė;
- 3) lėktuvas turi standartinį Tinkamumo skraidyti pažymėjimą, išduotą pagal ICAO 8-ąjį priedą. Standartinis Tinkamumo skraidyti pažymėjimas, išduotas kitoje valstybėje - JAA narėje, kuri neatsako už AOC išdavimą, bus pripažįstamas be svarstymo, jei jis išduotas pagal JAR-21; ir
- 4) būtų laikomasi nuomininko įgaliotosios institucijos taikomų JAA reikalavimų

Sausas išnuomavimas

JAA vežėjas komerciniam oro susisiekimui vykdyti gali sausos nuomos būdu išnuomoti lėktuvą kiekvienam valstybės, kuri yra Čikagos konvencijos signatarė, vežėjui, jei laikomasi tokių sąlygų:

- 1) įgaliotoji institucija atleido JAA vežėją nuo atitinkamų JAR-OPS 1 dalies reikalavimų ir po to, kai užsienio reguliuojančioji įgaliotoji institucija raštu prisiima atsakomybę už lėktuvo skrydžių ir techninės priežiūros kontrolę, išbraukė lėktuvą iš savo AOC; ir

- 2) lėktuvo techninė priežiūra atliekama pagal patvirtintą techninės priežiūros programą.

Šlapias išnuomavimas

JAA vežėjas, suteikiantis kitam JAA vežėjui lėktuvą bei visą įgulą, išlieka lėktuvo vežėju.

3. VEŽĖJO SERTIFIKAVIMAS

3.1. Bendrosios vežėjo sertifikavimo taisyklės

Vežėjas gali naudoti lėktuvą komerciniam oro susisiekimui tik pagal Vežėjo pažymėjime (AOC) nustatytus terminus ir sąlygas.

Kandidatas AOC gauti arba pakeisti turi leisti CAA įgaliotajai institucijai patikrinti visus numatomų skrydžių saugos aspektus.

Kandidatas AOC gauti:

1. negali turėti kitos valstybės įgalios institucijos išduoto AOC, nebent tam specialiai pritarė atitinkama įgaliotoji institucija;
2. jo pagrindinė verslo vieta ir registruota būstinė, jei tokia yra, turi būti valstybėje, atsakingoje už AOC išdavimą;
3. lėktuvus, kurie numatomi naudoti pagal AOC privalo įregistruoti valstybėje, kuri atsakinga už AOC išdavimą; ir
4. turi įrodyti įgaliotajai institucijai, kad sugeba vykdyti saugius skrydžius.

Jeigu AOC išdavusi įgaliotoji institucija ir kita įgaliotoji institucija susitarė, vežėjas gali naudoti pastarosios įgaliosios institucijos nacionaliniame registre įregistruotus lėktuvus, nepaisydamas (3) punkto reikalavimų.

Siekdamas savo darbo nuolatinio atitikimo pagal JAR-OPS reikalavimus, vežėjas turi įsileisti įgaliotąją instituciją į savo organizaciją bei lėktuvus ir užtikrinti, kad techninės priežiūros atžvilgiu būtų galima patekti į visas susijusias JAR-145 techninės priežiūros organizacijas.

Jei įgaliotoji institucija mano, kad vežėjas negali užtikrinti skrydžių saugos, AOC turi būti pakeistas, sustabdytas arba panaikintas jo galiojimas.

Vežėjas privalo įrodyti įgaliotajai institucijai, kad jo organizacija ir vadyba yra tinkamai ir teisingai suderintos su jo veiklos mastu ir apimtimi; ir apibrėžtos veiklos priežiūros procedūros.

Vežėjas turi paskirti įgaliotajai institucijai priimtina atsakingą vadybininką (gen. direktorių, prezidentą, direktorių), turintį visas teises užtikrinti, kad visa skrydžių ir techninės priežiūros veikla būtų finansuojama ir vykdoma pagal įgaliosios institucijos nustatytus standartus.

Vežėjas turi paskirti įgaliotajai institucijai priimtinus pareigūnus, atsakingus už šių sričių vadybą ir priežiūrą:

1. skrydžių vykdymą;
2. techninės priežiūros sistemą;
3. įgulų mokymą; ir
4. antžeminę veiklą.

Asmuo gali eiti daugiau nei vienas atsakingas pareigas, jeigu tai priimtina įgaliotajai institucijai, tačiau vežėjai, turintys 21 ar daugiau nuolat dirbančių darbuotojų, turi turėti ne mažiau kaip du atsakingus už šias keturias sritis asmenis.

Vežėjai, turintys 20 ar mažiau nuolat dirbančių darbuotojų, atsakingas vadybininkas gali užimti vienas ar daugiau atsakingas pareigas, jei tai priimtina atsakingai institucijai.

Vežėjas turi užtikrinti, kad kiekvienas skrydis būtų vykdomas pagal Skrydžių vykdymo vadove numatytas sąlygas.

Vežėjas turi pasirūpinti tinkama antžeminių paslaugų įranga, užtikrinančia saugias paslaugas savo lėktuvų skrydžiams.

Vežėjas turi užtikrinti, kad lėktuvai turėtų įrangą, o įgulos atitinkamą kvalifikaciją, kurios reikia skrydžių tipui ir regionui.

Vežėjas visų lėktuvų, naudojamų pagal AOC sąlygas, atžvilgiu turi laikytis techninės priežiūros reikalavimų.

Vežėjas turi pateikti įgaliotajai institucijai Skrydžių vykdymo vadovo kopiją, taip pat visus jo pakeitimus arba redakcijas.

Vežėjas pagrindinėje skrydžių bazėje privalo turėti skrydžių tipui ir regionui tinkamą skrydžių palaikymo įrangą.

3.2. AOC išdavimas, keitimas ir galiojimo pratęsimas

Vežėjui AOC arba jo pakaitas neišduodamas, o išduoto AOC galiojimas turi būti nutrauktas, jeigu:

1. naudojami lėktuvai neturi standartinio Tinkamumo skraidyti pažymėjimo, kurį pagal ICAO 8-ąjį priedą išdavė įgaliotoji institucija. Standartiniai Tinkamumo skraidyti pažymėjimai, išduoti valstybėje - JAA narėje, kuri nėra atsakinga už AOC išdavimą bus pripažįstami be papildomo nagrinėjimo, jei jie išduoti pagal JAR-21;
2. neturi techninės priežiūros sistemos patvirtintos įgalios institucijos;
3. jis neįrodo įgaliotąją instituciją, kad turi galimybę:
 - sukurti ir palaikyti tinkamą organizaciją;
 - sukurti ir palaikyti kokybės sistemą;
 - laikytis reikalaujamų mokymo programų;
 - laikytis techninės priežiūros reikalavimų pagal vykdomų skrydžių apimtį ir pobūdį; ir
 - laikytis JAR-OPS 1.175 (vežėjo sertifikavimo taisyklės).

Vežėjas kuo skubiau privalo pranešti įgaliotajai institucijai apie bet kuriuos informacijos, pakeitimus.

Jei įgaliotoji institucija neįsitikinusi, kad aukščiau paminėti reikalavimai įvykdyti, įgaliotoji institucija gali reikalauti atlikti vieną ar daugiau parodomųjų skrydžių, vykdomų kaip komercinio oro transporto skrydis.

3.3. Administraciniai reikalavimai

Naudotojas užtikrina, kad į pradinę paraišką AOC pažymėjimui gauti ir, jei būtina, kai teikiama paraiška pakeisti arba pratęsti jo galiojimą, būtų įtraukta tokia informacija:

1. naudotojo oficialus pavadinimas ir įmonės pavadinimas bei adresas ir adresas korespondencijai;
2. siūlomos veiklos aprašymas;
3. valdymo organizavimo aprašymas;
4. atsakingo darbuotojo vardas ir pavardė;
5. pagrindines pareigas einančių asmenų vardai ir pavardės, įskaitant tu, kurie yra atsakingi už skrydžių vykdymą, techninės priežiūros sistemą, įgulos narių mokymą ir antžeminę veiklą; taip pat jų kvalifikacija bei patirtis; ir
6. Skrydžių vykdymo vadovas.

4. SKRYDŽIŲ KONTROLĖ

Vežėjas turi parengti ir palaikyti įgaliosios institucijos patvirtintą skrydžių vykdymo kontrolės metodą; ir kontroliuoti visus skrydžius, vykdomus pagal AOC veiklos nuostatų sąlygas

4.1. Skrydžių vykdymo vadovas

Vežėjas Skrydžių vykdymo vadovą ir instrukcijas personalui turi parengti pagal skyrių P

4.2. Skrydžių vykdymo personalo kompetencija

Vežėjas turi užtikrinti, kad visas paskirtas ar tiesiogiai antžeminiame ir skrydžių darbe dalyvaujantis personalas būtų tinkamai instruktuosas, parodytų savo sugebėjimus, atliekant konkrečias pareigas, bei išmąnytų pareigas ir šių pareigų ryšį su visa veikla.

4.3. Procedūrų nustatymas

Vežėjas turi pasitvirtinti visų lėktuvų tipų procedūras ir instrukcijas, nurodydamas antžeminio personalo ir įgulos narių pareigas visose darbų srityse žemėje ir skrydžio metu.

Siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi Skrydžių vykdymo vadove nustatytų procedūrų, vežėjas turi pasitvirtinti kontrolinių sąrašų sistemą, kuria naudotųsi įgulos nariai visuose lėktuvo skrydžio etapuose, kai yra normalios, neįprastos ir avarinės sąlygos.

Vežėjas neturi reikalauti, kad įgulos nariai kritinių skrydžio etapų metu vykdytų kitą darbą, negu tas, kuris būtinas lėktuvo saugiam skrydžiui.

4.4. Naudojimasis oro eismo paslaugomis

Vežėjas turi užtikrinti, kad būtų naudojamos oro eismo paslaugomis visur, kur jos teikiamos

4.5. Išskridimo ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros

Vežėjas turi užtikrinti, kad būtų naudojamos išskridimo ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros, nustatytos valstybėje, kurioje yra aerodromas.

Nepaisydamas punkto (a), orlaivio vadas gali priimti ATC leidimą nukrypti nuo paskelbto išskridimo ar atskridimo maršruto, jei laikysis kliūčių perskridimo aukščio ir įvertins visas skrydžio sąlygas. Galutinai priartėjama tūpti vizualiai ar pagal nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą.

Kitokias nei punkte (a) numatytas procedūras, vežėjas gali įgyvendinti tik su sąlyga, kad jų reikalauja ir patvirtina valstybė, kurioje yra aerodromas, bei pritarė įgaliojoji institucija.

4.6. Neįgalių asmenų vežimas

Vežėjas turi pasitvirtinti neįgalių asmenų (PRMs) vežimo procedūras.

Vežėjas turi užtikrinti, kad PRMs vietos nebūtų paskirtos ir jie neužimtų vietų, kur dėl jų buvimo:

- įgulai būtų sunku vykdyti savo pareigas;
- būtų sunku patekti prie avarinės įrangos; arba
- būtų sudėtinga vykdyti avarinę evakuaciją iš lėktuvo.

Orlaivio vadui turi būti pranešta, kai PRMs numatomi vežti lėktuvu.

4.7. Neleistinų keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų vežimas

Vežėjas turi pasitvirtinti neleistinų keleivių, deportuojamų ar areštuotų asmenų vežimo procedūras, kuriomis būtų užtikrinta lėktuvo ir keleivių sauga. Orlaivio vadui turi būti pranešta, kai minėti asmenys numatomi vežti lėktuvu.

4.8. Bagažo ir krovinių laikymas

Vežėjas turi pasitvirtinti procedūras užtikrinančias, kad tik toks rankinis bagažas būtų priimtas į keleivių saloną, kurį galima laikyti tinkamai ir saugiai.

Vežėjas turi pasitvirtinti procedūras užtikrinančias, kad lėktuve visi kroviniai ir bagažas, kurie pasislinkę iš vietos sužeistų, sugadintų ar užtvėrtų praėjimus ir duris, būtų laikomi tose lentynose kur jie nejudėtų.

4.9. Keleivių vietos

Vežėjas turi pasitvirtinti procedūras užtikrinančias, kad keleiviai sėdėtų ten, kur, prireikus evakuotis, jiems būtų suteikta reikalingiausia pagalba ir būtų lengva evakuoti juos iš lėktuvo.

4.10. Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga

Vežėjas turi pasitvirtinti procedūras užtikrinančias, kad prieš lėktuvui riedant, kylant ir tupiant, visos durys ir gelbėjimosi takai būtų neužgriozdinti.

Orlaivio vadas turi užtikrinti, kad prieš lėktuvui riedant, kylant ir tupiant, taip pat, kai būtina saugos sumetimais, visa įranga bei bagažas būtų tinkamai pritvirtinti.

4.11. Rūkymas lėktuve

Įgulos vadas užtikrina, kad lėktuve nebūtų leidžiama rūkyti:

- a. kai tai būtina dėl saugos;
- b. kai lėktuvas stovi ant žemės, nebent pagal Skrydžių vykdymo vadove nustatytas procedūras tam yra konkretus leidimas;
- c. ne rūkymui skirtose vietose, tarpuose tarp eilių ir tualetuose;
- d. krovinių skyriuje ir (arba) kitose krovinių vežimo vietose, kai krovinyje nėra patalpintas į ugniai atsparius kontenerius ar uždengtas ugniai atspariu audeklu; ir
- e. tose salono vietose, į kurias yra tiekiamas deguonis.

4.12. Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas privalo įsitikinti, kad pagal jo turimą informaciją oras aerodrome ir ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako būklė nesutrukdyt saugiai pakilti ir išvykti.

4.13. Kilimo minimumų taikymas

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas privalo įsitikinti, kad RVR arba matomumas lėktuvo kilimo kryptimi atitinka taikomą minimumą arba yra geresnis.

5. SKRYDŽIAI BET KOKIU ORU: skrydžiai prasto matomumo sąlygomis

5.1. Terminai

Šiame skirsnyje vartojamos tokios sąvokos:

Skrydis ratu

Artėjimo tūpti pagal prietaisus vizualusis etapas, kurio metu lėktuvas parengiamas tūpimui ant kilimo ir tūpimo tako, kuris nėra tinkamas artėjimui tūpti tiese.

Prasto matomumo procedūros (LVP)

Procedūros, taikomos aerodrome, siekiant užtikrinti skrydžio saugą artėjant tūpti pagal II ir III kategorijas ir kylant prasto matomumo sąlygomis.

Kilimas prasto matomumo sąlygomis (LVTO)

Kilimas, kai matomumas ant kilimo ir tūpimo tako (RVR) yra mažesnis nei 400 m.

Skrydžio valdymo sistema

Sistema, kurią sudaro automatinė ir (arba) mišri tūpimo sistema.

Mažo patikimumo skrydžio valdymo sistema

Skrydžio valdymo sistema yra mažo patikimumo, jei gedimo atveju nėra ryškaus išsibalansavimo arba nukrypimo nuo skrydžio trajektorijos ar aukščio, bet tūpimas nebaigiamas automatinio būdu. Kai automatinio skrydžio valdymo sistema yra mažo patikimumo, įvykus gedimui, lėktuvo valdymą perima pilotas.

Didelio patikimumo skrydžio valdymo sistema

Skrydžio valdymo sistema yra didelio patikimumo, jei gedimo atveju, esant žemiau pavoingo aukščio, artėjimą tūpti, išlyginimą ir tūpimą galima baigti automatiškai. Gedimo atveju automatinė tūpimo sistema veiks kaip mažo patikimumo sistema.

Didelio patikimumo mišri tūpimo sistema

Sistema, kurią sudaro pagrindinė mažo patikimumo automatinė tūpimo sistema ir antrinė nepriklausoma patariamoji sistema, leidžianti pilotui baigti tūpimą rankiniu būdu, kai sugenda pagrindinė sistema.

Pastaba: tipinę antrinę nepriklausomą patariamąją sistemą sudaro kolimatorinis indikatorius, teikiantis patarimus, kurie paprastai yra lėktuvo valdymo informacija, bet taip pat gali būti situacijos (ar maršruto nukrypimo) informacija.

Vizualusis artėjimas tūpti

Artėjimas tūpti, kai dalis ar visa artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra nėra baigta ir artėjama tūpti pagal vizualiuosius žemės orientyrus.

5.2. Aerodromo naudojimo minimumai. Bendrosios nuostatos

Vežėjas nustato visų planuojamų naudoti aerodromų naudojimo minimumus, kurie negali būti mažesni už pateiktuosius **1 priedėlyje**. Šių minimumų nustatymo metodas turi būti priimtinas įgaliojamajai institucijai. Šie minimumai negali būti mažesni už

tuos, kuriuos tokiems aerodromams yra nustačiusi valstybė, kurioje yra aerodromas, išskyrus tuos atvejus, kai ši valstybė duoda specialų leidimą.

Pastaba: Tai nedraudžia apskaičiuoti minimumų skrydžio metu, kai skrendama į neplanuotą atsarginį aerodromą, jei šie skaičiavimai atliekami pagal priimtina metodą.

Nustatant aerodromo naudojimo minimumus, kurie bus taikomi konkrečioms skrydžiams, vežėjas turi visapusiškai atsižvelgti į:

1. lėktuvo tipą ir jo naudojimo bei valdymo charakteristikas;
2. skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;
3. kilimo ir tūpimo takų, kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;
4. turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankamumą ir charakteristikas;
5. lėktuve esančią navigacijai ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolei skirtą įrangą, reikalingą kilimui, artėjimui tūpti, išlyginimui, tūpimui, kilimo ir tūpimo tako palikimui ir tūpimo nutraukimui;
6. kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir pradinio kilimo zonose, dėl kurių būtina atlikti nenumatytų atvejų ir reikiamas kliūčių perskridimo procedūras;
7. kliūčių perskridimo absoliutųjį aukštį/aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms; ir
8. meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemones.

Kriterijai, į kuriuos atsižvelgiama klasifikuojant lėktuvus kategorijomis, yra šie: nurodytas oro greitis ties slenksčiu (VAT), kuris lygus:

- smukos greičiui (VSO), padaugintam iš 1,3, ar
- VS1G, padaugintam iš 1,23,

tūpimo konfigūracijoje su maksimalia sertifikuota tūpimo mase.

Turint ir VSO, ir VS1G, naudojamas didesnis VAT. Lėktuvų kategorijos, atitinkančios VAT dydžius, pateikiamos šioje lentelėje:

Lėktuvo kategorija	VAT
A	Mažiau nei 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

Tūpimo konfigūraciją, į kurią turi būti atsižvelgta, nustato naudotojas arba lėktuvo gamintojas.

Kategorijos pakeitimas visam laikui (maksimali tūpimo masė)

- 1) Naudotojas visam laikui gali nustatyti mažesnę tūpimo masę ir naudoti ją nustatant VAT, jei masę patvirtina įgaliotoji institucija.
- 2) Konkretaus lėktuvo kategorija yra pastovi ir todėl nepriklauso nuo besikeičiančių kasdienių skrydžių sąlygų.

1 priedėlis

Aerodromo naudojimo minimumai

Kilimo minimumai

- 1) Bendrosios nuostatos
- i) Naudotojo nustatyti kilimo minimumai turi būti išreiškiami matomumo ar RVR ribomis, atsižvelgiant į visus atitinkamus veiksnius visuose aerodromuose, kuriuos

planuojama naudoti, ir lėktuvo charakteristikas. Kai yra konkretus poreikis matyti kliūtis ir jų saugotis išskrendant ir (arba) priverstinai tupiant, privalo būti nustatytos papildomos sąlygos (pvz., apatinė debesų riba).

ii) Įgulos vadas gali pradėti kilti tik tada, kai išvykimo aerodrome oro sąlygos atitinka tame aerodrome tūpimui taikomus minimumus arba yra geresnės, nebent yra tinkamas atsarginis kilimo aerodromas.

iii) kai praneštas meteorologinis matomumas yra prastesnis nei būtina kilimui ir RVR nėra praneštas, kilimą galima pradėti tik tuo atveju, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad RVR/matomumas kilimo take atitinka privalomus minimumus arba yra geresnis.

iv) kai nėra pranešimo apie meteorologinį matomumą arba RVR, kilimą galima pradėti tik tada, jei įgulos vadas gali nustatyti, kad RVR/matomumas kilimo take atitinka privalomus minimumus arba yra geresnis.

2) Vizualusis orientyras. Privaloma parinkti kilimo minimumus, kad būtų užtikrinta pakankamai orientyrų lėktuvui valdyti, kai kilimas nutraukiamas pavojingomis aplinkybėmis ir kai kilimas pratęsimas kritinio variklio gedimo atveju.

3) Būtinasis RVR/matomumas

i) Naudotojo nustatyti kilimo minimumai kelių variklių lėktuvams, kurių naudojimo savybės yra tokios, kad bet kuriame kilimo taške sugedus kritiniam varikliui, lėktuvas gali arba nutraukti kilimą, arba jį tęsti iki 1500 pėdų aukščio virš aerodromo, perskridamas kliūtis nustatytame aukštyje, turi būti išreiškiami RVR/matomumo dydžiais, ne mažesniais nei pateikti šio priedėlio 1 lentelėje, išskyrus šio punkto 4 dalyje numatytus atvejus:

Kilimo RVR/matomumas

1 lentelė

Kilimo RVR/matomumas	
Prietaisai	RVR/matomumas (3 pastaba)
Be prietaisų (tik dieną)	500 m
Kilimo ir tūpimo tako šoniniai žiburiai ir (arba) ašinės linijos žymėjimas	250/300 m (1 ir 2 pastabos)
Kilimo ir tūpimo tako šoniniai ir ašinės linijos žiburiai	200/250 m (1 pastaba)
Kilimo ir tūpimo tako šoniniai ir ašinės linijos žiburiai bei daugkartinė RVR informacija	150/200 m (1 ir 4 pastabos)

1 pastaba: didesnieji dydžiai taikomi D kategorijos lėktuvams.

2 pastaba: skrydžiams naktį būtini bent kilimo ir tūpimo tako šoniniai ir galo žiburiai.

3 pastaba: praneštą RVR/matomumo dydį, atitinkantį kilimo riedos pradinį etapą, galima pakeisti piloto įvertinimu.

4 pastaba: privalomas RVR turi būti užtikrintas visuose atitinkamuose RVR pranešimo taškuose, išskyrus 3 pastaboje nurodytą išimtį.

ii) kelių variklių lėktuvams, kurių naudojimo savybės yra tokios, kad jie, sugedus kritiniam varikliui, negali atitikti šio punkto a papunkčio 3 dalies i pastraipoje nurodytų sąlygų, gali atsirasti būtinybė nedelsiant tūpti ir siekti išvengti kliūčių kilimo zonoje. Tokie lėktuvai gali būti naudojami pagal toliau nurodytus kilimo minimumus, jeigu jie gali atitikti taikomus kliūčių perskridimo kriterijus, darant prielaidą, kad nustatytame aukštyje suges variklis. Naudotojo nustatyti kilimo minimumai turi būti pagrįsti aukščiu, nuo kurio galima sudaryti bendrą kilimo skrydžio, kai neveikia vienas variklis, trajektoriją. Taikomi RVR minimumai negali būti žemesni nei nustatytieji šio priedėlio 1 arba 2 lentelėse.

Numanomas variklio gedimo aukštis virš kilimo ir tūpimo tako ir atitinkamas RVR/matomumas

2 lentelė

Kilimo RVR/matomumas – skrydžio trajektorija	
Numanomas variklio gedimo aukštis virš kilimo ir tūpimo tako	RVR/matomumas (2 pastaba)
< 50 pėdų	200 m
51–100 pėdų	300 m
101–150 pėdų	400 m
151–200 pėdų	500 m
201–300 pėdų	1000 m
> 300 pėdų	1500 m (1 pastaba)

1 pastaba: 1500 m taip pat taikoma, jei negalima sudaryti teigiamos kilimo skrydžio trajektorijos.

2 pastaba: praneštą RVR/matomumo dydį, atitinkantį kilimo riedos pradinį etapą, galima pakeisti piloto įvertinimu.

iii) Kai nėra pranešto RVR ar duomenų apie meteorologinį matomumą, įgulos vadas negali pradėti kilti, nebent jis gali nustatyti, kad faktinės sąlygos atitinka taikomus kilimo minimumus.

4) a papunkčio 3 dalies i pastraipos išimtys:

i) gavęs įgaliosios institucijos leidimą, taip pat jei įvykdyti A-E dalių reikalavimai, naudotojas gali sumažinti kilimo minimumus iki 125 m RVR (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba 150 m RVR (D kategorijos lėktuvams), kai:

- A) galioja prasto matomumo procedūros;
- B) veikia aukšto intensyvumo kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburiai, išdėstyti kas 15 m ar tankiau, ir aukšto intensyvumo šoniniai žiburiai, išdėstyti kas 60 m ar rečiau;
- C) skrydžio įgulos nariai yra sėkmingai baigę mokymą realaus skrydžio treniruokliu;
- D) pradedant kilimo riedą iš piloto kabinos matosi 90 m atkarpa; ir
- E) visuose atitinkamuose RVR pranešimo taškuose buvo privalomas RVR.

ii) Gavęs įgaliosios institucijos leidimą, lėktuvo naudotojas, kilimui naudodamas patvirtintą šoninių orientyrų sistemą, gali sumažinti kilimo minimumus iki mažiau kaip 125 m RVR (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba 150 m RVR (D kategorijos lėktuvams), bet ne mažiau kaip 75 m, su sąlyga, kad yra kilimo ir tūpimo tako apsauga ir įranga, atitinkanti III kategorijos tūpimą.

Netikslusis artėjimas tūpti

Sistemos minimumai

i) Naudotojas privalo užtikrinti, kad sistemos minimumai netiksliojo artėjimo tūpti procedūroms, kurios grindžiamos ILS naudojimu be tūptinės (tik LLZ), VOR, NDB, SRA ir VDF yra ne mažesni kaip šio priedėlio 3 lentelėje pateikti MDH dydžiai.

Netiksliojo artėjimo tūpti priemonių sistemos minimumai

3 lentelė

Sistemos minimumai Prietaisai	mažiausias MDH
ILS (be tūptinės – LLZ)	250 pėdų
SRA (baigiant ½ NM)	250 pėdų
SRA (baigiant 1 NM)	300 pėdų
SRA (baigiant 2 NM)	350 pėdų
VOR	300 pėdų
VOR/DME	250 pėdų
NDB	300 pėdų

VDF (QDM ir QGH)	300 pėdų
------------------	----------

Minimalus žemėjimo aukštis. Naudotojas privalo užtikrinti, kad minimalus žemėjimo aukštis netiksliam artėjimui tūpti nebūtų mažesnis kaip:

- i) OCH/OCL lėktuvo kategorijai; ar
- ii) sistemos minimumas.

Vizualusis orientyras. Pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau MDA/MDH, nebent jis aiškiai mato ir atpažįsta vieną iš toliau nurodytų vizualiųjų orientyrų numatomam kilimo ir tūpimo takui:

- i) artėjimo tūpti žiburių sistemos elementus;
- ii) slenkstį;
- iii) slenksčio ženklus;
- iv) slenksčio žiburius;
- v) slenksčio atpažinimo žiburius;
- vi) vizualiųjų tūptinės indikatorių;
- vii) tūpimo zonos ar tūpimo zonos ženklus;
- viii) tūpimo zonos žiburius;
- ix) kilimo ir tūpimo tako šoninius žiburius; ar
- x) kitus įgaliotosios institucijos patvirtintus vizualiuosius orientyrus.

Būtinai RVR. Mažiausieji netikslojo artėjimo tūpti minimumai, kuriuos turi naudoti naudotojas, yra šie:

Netikslojo artėjimo tūpti RVR. Visi prietaisai

4a lentelė

Netikslojo artėjimo tūpti minimumai. Visi prietaisai (1, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250 – 299 pėdų	800 m	800 m	800 m	1200 m
300–449 pėdų	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450–649 pėdų	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 pėdų ir aukščiau	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

Netikslojo artėjimo tūpti RVR. Tarpiniai prietaisai

4b lentelė

Netikslojo artėjimo tūpti minimumai. Tarpiniai prietaisai (2, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pėdų	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300–449 pėdų	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
450–649 pėdų	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
650 pėdų ir aukščiau	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m

Netikslojo artėjimo tūpti RVR. Pagrindiniai prietaisai

4c lentelė

Netikslojo artėjimo tūpti minimumai. Pagrindiniai prietaisai (3, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pėdų	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300–449 pėdų	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450–649 pėdų	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
650 pėdų ir aukščiau	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Netikslojo artėjimo tūpti RVR nesinaudojant artėjimo tūpti šviesos prietaisais

4d lentelė

Netikslojo artėjimo tūpti minimumai

Be artėjimo tūpti šviesos prietaisų (4, 5, 6 ir 7 pastabos)				
MDH	RVR/lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pėdos	200 m	150 m	160 m	180 m
300–449 pėdos	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450 – 649 pėdos	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
650 pėdų ir daugiau	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

1 pastaba: Visus prietaisus sudaro kilimo ir tūpimo tako (KTT) ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai, matomi 720 m ar didesniu atstumu, KTT tako šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai bei KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.

2 pastaba: Tarpinius prietaisus sudaro KTT ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai 420-719 m atstumu, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.

3 pastaba: Pagrindinius prietaisus sudaro KTT ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai <420 m atstumu, LI artėjimo tūpti žiburiai bet koku atstumu, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.

4 pastaba: Įrangą be artėjimo tūpti šviesos prietaisų sudaro KTT ženklai, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai arba KTT visiškai be žiburių.

5 pastaba: Lentelės naudojamos tik įprastiniams artėjimams tūpti, kai nominalus žemėjimo gradientas yra ne didesnis kaip 4°. Didesniems žemėjimo gradientams paprastai reikia, kad mažiausiame santykiname žemėjimo aukštyje būtų matomi ir tūptinės kampo žiburiai (pvz., PAPI).

6 pastaba: Pirmiau pateikti skaičiai yra praneštas RVR arba meteorologinis matomumas, paverstas į RVR pagal toliau pateiktą h papunktį.

7 pastaba: 4a, 4b, 4c ir 4d lentelėse nurodytas MDH nurodo pirminį MDH skaičiavimą. Atrenkant atitinkamą RVR, nebūtina suapvalinti iki artimiausių 10 pėdų, ką galima atlikti skrydžių tikslais, pvz., pereinant į MDA.

Skrydžiai naktį. Vykdamas skrydžius naktį, turi būti įjungiami bent jau KTT šoniniai, slenksčio ir galo žiburiai.

Tikslusis artėjimas tūpti: I kategorijos skrydžiai

1) Bendrosios nuostatos. I kategorija – tai tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS, MLS ar PAR, kai apsisprendimo aukštis (DH) yra ne mažesnis kaip 200 pėdų, o KTT matomumo nuotolis – ne mažesnis kaip 550 m.

2) Apsisprendimo aukštis. Naudotojas privalo užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis, naudotinas I kategorijos tiksliajam artėjimui tūpti būtų ne mažesnis nei:

- i) lėktuvo pilotavimo taisyklėse (AFM) nurodytas mažiausias santykinis apsisprendimo aukštis, jei jis nurodomas;
- ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tiksliojo artėjimo tūpti priemonės, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro;
- iii) OCH/OCL lėktuvo kategorijai; arba
- iv) 200 pėdų.

3) Vizualusis orientyras. Pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau I kategorijos apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal šio punkto c papunkčio 2 dalį, jeigu pilotas aiškiai nemato ir neatpažįsta bent vieno iš šių KTT vizualiųjų orientyrų:

- i) artėjimo tūpti žiburių sistemos elementų,

- ii) slenksčio,
- iii) slenksčio ženklų,
- iv) slenksčio žiburių,
- v) slenksčio atpažinimo žiburių,
- vi) vizualiojo tūptinės indikatoriaus,
- vii) tūpimo zonos ar tūpimo zonos ženklų,
- viii) tūpimo zonos žiburių, arba
- ix) KTT šoninių žiburių.

4) Būtinai RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi naudoti I kategorijos skrydžiams, yra šie:

I kategorijos artėjimo tūpti RVR vs prietaisai ir DH

5 lentelė

I kategorijos minimumai				
Apsisprendimo aukštis (7 pastaba)	Prietaisai/RVR (5 pastaba)			
	Visi (1 ir 6 pastabos)	Tarpiniai (2 ir 6 pastabos)	Pagrindiniai (3 ir 6 pastabos)	Nesinaudojant prietaisais (4 ir 6 pastabos)
200 pėdų	550 m	700 m	800 m	1000 m
201–250 pėdų	600 m	700 m	800 m	1000 m
251–300 pėdų	650 m	800 m	900 m	1200 m
301 pėda ir daugiau	800 m	900 m	1000 m	1200 m

1 pastaba: Visus prietaisus sudaro kilimo ir tūpimo tako (KTT) ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai, matomi 720 m ar didesniu atstumu, KTT tako šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai bei KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.

2 pastaba: Tarpinius prietaisus sudaro KTT ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai 420–719 m atstumu, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.

3 pastaba: Pagrindinius prietaisus sudaro KTT ženklai, HI/MI artėjimo tūpti žiburiai <420 m atstumu, LI artėjimo tūpti žiburiai bet koku atstumu, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai. Žiburiai turi būti įjungti.

4 pastaba: Įrangą be artėjimo tūpti šviesos prietaisų sudaro KTT ženklai, KTT šoniniai žiburiai, slenksčio žiburiai ir KTT galo žiburiai arba KTT visiškai be žiburių.

5 pastaba: Pirmiau pateikti skaičiai yra praneštas RVR arba meteorologinis matavimas, paverstas į RVR pagal h punktą.

6 pastaba: Lentelė naudotina įprastiniams artėjimams tūpti, kai tūptinės nuolydžio kampas yra iki 4° (laipsnių) imtinai.

7 pastaba: 5 lentelėje nurodytas apsisprendimo aukštis (DH) nurodo pirminį DH skaičiavimą. Parenkant atitinkamą RVR, nebūtina suapvalinti iki artimiausių 10 pėdų, ką galima atlikti skrydžių tikslais (pvz., pereinant į DA).

5) Vieno piloto vykdomi skrydžiai. Vieno piloto vykdomų skrydžių atveju visiems artėjimams tūpti naudotojas privalo apskaičiuoti minimalų RVR pagal OPS 1.430 punktą ir šį priedėlį. Mažesnis nei 800 m RVR nėra leidžiamas, išskyrus tuos atvejus, kai naudojamas tinkamas autopilotas, sujungtas su ILS ar MLS; pastaruoju atveju taikomi įprasti minimumai. Taikomas apsisprendimo aukštis neturi būti mažesnis už dydį, gautą minimalų aukštį, kuriame galima naudoti autopilotą, padauginus iš 1,25.

6) Skrydžiai naktį. Vykdamas skrydžius naktį, turi būti įjungiami bent jau KTT šoniniai, slenksčio ir galo žiburiai.

Tikslusis artėjimas tūpti: II kategorijos skrydžiai

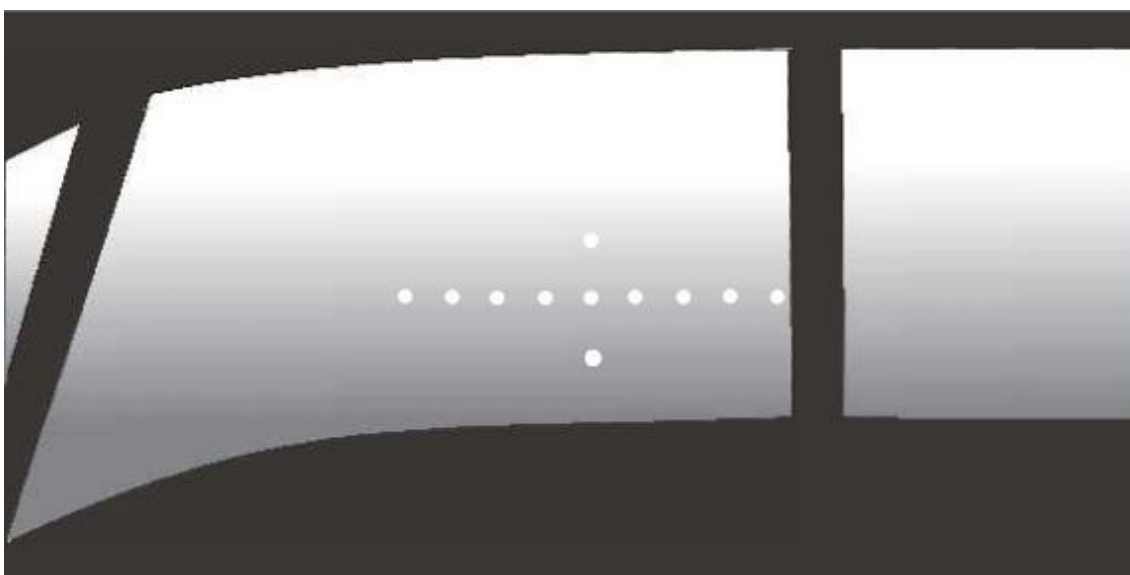
1) Bendrosios nuostatos. II kategorija – tai tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS ar MLS, kai:

- i) apsisprendimo aukštis yra žemesnis nei 200 pėdų, bet ne žemesnis nei 100 pėdų; ir
- ii) kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis yra ne mažesnis nei 300 m.

2) Apsisprendimo aukštis. Naudotojas turi užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis II kategorijos skrydžiui būtų ne mažesnis nei:

- i) AFM nurodytas mažiausias santykinis apsisprendimo aukštis, jei nurodoma,
- ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tiksliojo artėjimo tūpti priemonės, jei nėra reikiamo vizualiojo orientyro;
- iii) OCH/OCL lėktuvo kategorijai;
- iv) apsisprendimo aukštis iki kurio skrydžio įgulai leidžiama skristi; arba
- v) 100 pėdų.

3) Vizualusis orientyras. Pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau II kategorijos apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal šio punkto d papunkčio 2 dalį, išskyrus atvejus, kai galima matyti vizualųjį orientyrą, sudarytą iš mažiausiai 3 paeiliui einančių žiburių segmento, į kurį įeina artėjimo tūpti žiburių vidurio linija arba tūpimo zonos žiburiai, ar KTT ašinės linijos žiburiai, KTT šoniniai žiburiai, ar jų derinys. Į šį vizualųjį orientyrą turi įeiti antžeminiai šoniniai elementai, t.y. artėjimo tūpti linijos žiburiai ar tūpimo slenksčio arba tūpimo zonos žiburiai.



4) Būtinai RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi naudoti II kategorijos skrydžiams, yra šie:

II kategorijos artėjimo tūpti RVR vs DH

6 lentelė

II kategorijos minimumai		
Apsisprendimo aukštis	Sujungtas su autopilotu žemiau DH (žr. 1 pastabą)	
	RVR/ A, B ir C kategorijų lėktuvas	RVR/D kategorijos lėktuvas

100–120 pėdų	300 m	300 m (2 pastaba) /350 m
121–140 pėdų	400 m	400 m
141 pėda ir daugiau	450 m	450 m

1 pastaba: Šioje lentelėje „sujungtas su autopilotu žemiau DH“ reiškia nuolatinį automatinės skrydžio valdymo sistemos naudojimą nuo aukščio, kuris nėra didesnis nei taikytino DH 80 %. Todėl tinkamumo skraidyti reikalavimai gali turėti įtakos taikytinam DH dėl automatinės skrydžio valdymo sistemos minimalaus optimalaus veikimo aukščio.

2 pastaba: 300 m galima nustatyti automatiškai tupiantiems D kategorijos lėktuvams.

Tikslusis artėjimas tūpti: III kategorijos skrydžiai

- 1) Bendrosios nuostatos. III kategorijos skrydžiai yra skirstomi taip:
 - i) III A kategorijos skrydžiai. Tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS ar MLS, kai:
 - A) apsisprendimo aukštis mažesnis kaip 100 pėdų; ir
 - B) KTT matomumo nuotolis ne mažesnis kaip 200 m.
 - ii) III B kategorijos skrydžiai. Tikslusis artėjimas tūpti ir tūpimas pagal prietaisus, naudojantis ILS ar MLS, kai:
 - A) apsisprendimo aukštis mažesnis nei 50 pėdų arba apsisprendimo aukštis neribojamas; ir
 - B) KTT matomumo nuotolis mažesnis nei 200 m, bet ne mažesnis nei 75 m.

Pastaba: Kai apsisprendimo aukštis (DH) bei kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) nepatenka į tą pačią kategoriją, skrydžio kategoriją lemia RVR.

2) Apsisprendimo aukštis. Skrydžių, kai apsisprendimo aukštis naudojamas, metu naudotojas turi užtikrinti, kad apsisprendimo aukštis būtų ne žemesnis nei:

- i) AFM nurodytas mažiausias santykinis apsisprendimo aukštis, jei nurodoma,
- ii) minimalus aukštis, iki kurio galima naudoti tikslaus artėjimo tūpti priemonės be reikiamo vizualiojo orientyro; arba
- iii) apsisprendimo aukštis, iki kurio skrydžio įgulai leidžiama skristi.

3) Skrydžiai, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas. Skrydžius neribojant apsisprendimo aukščio galima vykdyti tik tada, jei:

- i) skrydžiai neribojant apsisprendimo aukščio leidžiami AFM;
- ii) artėjimo tūpti prietaisai ir aerodromo įrenginiai gali aprūpinti skrydžius, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas; ir
- iii) naudotojas turi leidimą vykdyti III kategorijos skrydžius, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas.

Pastaba: III kategorijos kilimo ir tūpimo tako atveju galima daryti prielaidą, kad skrydžiai neribojant apsisprendimo aukščio galimi, išskyrus atvejus, kai juos konkrečiai riboja AIP arba NOTAM.

4) Vizualusis orientyras.

- i) III A kategorijos skrydžių ir III B kategorijos skrydžių su mažo patikimumo skrydžio valdymo sistemomis metu pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal e papunkčio 2 dalį, išskyrus atvejus, kai galima matyti vizualųjį orientyrą, sudarytą iš mažiausiai 3 paeiliui einančių žiburių segmento, į kurį įeina artėjimo tūpti žiburių vidurio linija arba tūpimo

zonos žiburiai, ar KTT ašinės linijos žiburiai, KTT šoniniai žiburiai, ar jų derinys.

ii) III B kategorijos skrydžių su mažo patikimumo skrydžio valdymo sistemomis naudojant apsisprendimo aukštį metu pilotas negali tęsti artėjimo tūpti žemiau apsisprendimo aukščio, nustatyto pagal e papunkčio 2 dalį, išskyrus atvejus, kai galima matyti vizualųjį orientyrą, sudarytą bent iš vieno vidurio linijos žiburio.

iii) III kategorijos skrydžiams, kurių metu apsisprendimo aukštis neribojamas, reikalavimas vizualiai matyti KTT prieš nutupiant nekeliamas.

5) Reikiamas RVR. Žemiausi minimumai, kuriuos naudotojas turi naudoti III kategorijos skrydžiams, yra šie:

III kategorijos artėjimo tūpti RVR vs DH ir išriedėjimo valdymo/orientavimo sistema

7 lentelė

III kategorijos minimumai			
Artėjimo tūpti kategorija	Apsisprendimo aukštis (pėdos) (2 pastaba)	Išriedėjimo valdymo/orientavimo sistema	RVR (m)
III A	Mažiau nei 100 pėdų	Nebūtina	200 m
III B	Mažiau nei 100 pėdų	Nepatikima	150 m (1 pastaba)
III B	Mažiau nei 50 pėdų	Nepatikima	125 m
III B	Mažiau nei 50 pėdų arba be apsisprendimo aukščio	Patikima	75 m

1 pastaba: Pagal CS-AWO skrydžiams bet koku oru sertifikuotiems lėktuvams pagal 321 punkto b papunkčio 3 dalį.

2 pastaba: Skrydžio valdymo sistemos dubliavimas nustatomas pagal CS-AWO skrydžiams bet koku oru mažiausiu sertifikuotu apsisprendimo aukščiu.

Artėjimas tūpti ratu

1) Naudotojo artėjimui tūpti ratu taikytini žemiausi minimumai yra šie:
Matomumas ir MDH artėjimui tūpti ratu vs lėktuvo kategorija

8 lentelė

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH	400 pėdų	500 pėdų	600 pėdų	700 pėdų
Minimalus meteorologinis matomumas	1500 m	1600 m	2400 m	3600 m

2) Šiame papunktyje artėjimas tūpti ratu nurodytu maršrutu laikomas patvirtinta procedūra.

Vizualusis artėjimas tūpti

Naudotojas vizualiajam artėjimui tūpti nenaudoja mažesnio nei 800 m RVR.

Pranešto meteorologinio matomumo pavertimas į RVR.

1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad meteorologinio matomumo pavertimas į RVR nebūtų naudojamas apskaičiuojant kilimo minimumus, II ir III kategorijų minimumus arba turint informaciją apie praneštą RVR.

Pastaba: Jei pranešama, kad RVR yra didesnis nei aerodromo naudotojo apskaičiuotas maksimalus dydis, pvz. „RVR yra didesnis nei 1500 metrų“, šiame kontekste jis nelaikomas praneštuoju RVR, todėl galima naudoti konversijos lentelę.

2) Paverčiant meteorologinį matomumą į RVR kitomis, nei pirmiau minėto h papunkčio 1 dalyje nurodytomis aplinkybėmis, naudotojas privalo užtikrinti, kad būtų naudojama ši lentelė:

Matomumo vertimas į RVR

9 lentelė

Veikiantys apšvietimo elementai	RVR = praneštas met. matomumas x	
	Diena	Naktis
HI artėjimo tūpti ir KTT žiburiai	1,5	2,0
Kiti nei pirmiau nurodyti apšvietimo įrenginiai	1,0	1,5
Apšvietimo nėra	1,0	Netaikoma

2 priedėlis

Lėktuvų kategorijos. Skrydžiai bet koku oru

Lėktuvų klasifikacija

Kriterijai, į kuriuos atsižvelgiama klasifikuojant lėktuvus kategorijomis, yra šie: nurodytas oro greitis ties slenksčiu (VAT), kuris lygus smukos greičiui (VSO), padaugintam iš 1,3, ar VS1G, padaugintam iš 1,23, tūpimo konfigūracijoje su maksimalia sertifikuota tūpimo mase. Turint ir VSO, ir VS1G, naudojamas didesnis VAT. Lėktuvų kategorijos, atitinkančios VAT dydžius, pateikiamos šioje lentelėje:

10 lentelė

Lėktuvo kategorija	VAT
A	Mažiau nei 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

Tūpimo konfigūraciją, į kurią turi būti atsižvelgta, nustato naudotojas arba lėktuvo gamintojas.

Kategorijos pakeitimas visam laikui (maksimali tūpimo masė)

1) Naudotojas visam laikui gali nustatyti mažesnę tūpimo masę ir naudoti ją nustatant VAT, jei masę patvirtina įgaliotoji institucija.

2) Konkretaus lėktuvo kategorija yra pastovi ir todėl nepriklauso nuo besikeičiančių kasdienių skrydžių sąlygų.

Informacijos, susijusios su skrydžiais bet koku oru, dokumentai

- i) ICAO 2 Priedas/ Skrydžių taisyklės;
- ii) ICAO 6 Priedas/ Orlaivių naudojimas; I dalis;
- iii) ICAO 10 Priedas/ Telekomunikacijos; 1 Tomas;
- iv) ICAO 14 Priedas/ Aerodromai, 1 Tomas;
- v) ICAO Doc.8186/ PANS-OPS Orlaivių Operacijos;
- vi) ICAO Doc.9365/ AWO vadovas;
- vii) ICAO Doc.9476/ SMGCS vadovas (Antžeminio judėjimo paaiškinimai ir kontrolės sistemos);
- viii) ICAO Doc.9157/ Aerodromų projektavimo vadovas;
- ix) ICAO Doc.9328/ RVR vertinimų vadovas;

- x) ECAC Doc.17, 3 leidimas (iš dalies įtrauktas į JAR-OPS);
ir
- xi) JAR-AWO (Tinkamumo skraidyti sertifikavimas).]

Aerodromo minimumai

Šiame priede pateikti minimumai remiasi patirtimi, gauta iš dažniausiai naudojamų artėjimo tūpti priemonių. Tai nereiškia, kad užkertamas kelias naudoti kitas pagalbines sistemas, kaip indikatorius ant priekinio stiklo (HUD) ir sustiprinto matomumo sistemos (EVS), bet reikia parengti taikomus minimumus šioms sistemoms, kai iškils poreikis.

Minimalių RVR nustatymas II ir III kategorijų skrydžiams

Bendrosios nuostatos

- a. Nustatydamas minimalius RVR II ir III kategorijų skrydžiams, vežėjas turėtų atkreipti dėmesį į šią informaciją, kuri pirmą kartą pateikta ECAC Doc.17 3-osios redakcijos skyriuje A. Ji laikoma pagalbine ir iš dalies istorine informacija, kuri gali šiek tiek neatitikti dabartinės praktikos.
- b. Nuo tikslų artėjimo tūpti ir tūpimo operacijų pradžios apsisprendimo aukščio ir RVR prasme įvairūs metodai buvo naudojami aerodromo minimumų skaičiavimui. Tai gana tiesmukiškas būdas nustatyti apsisprendimo aukštį, bet minimalaus RVR, susijusio su apsisprendimo aukščiu, nustatymas, kuris duotų tokį didelį patikimumą, kad apsisprendimo aukštyje būtų turimas reikiamas vizualusis orientyras, tebelieka didelė problema
- c. Įvairiose valstybėse taikomi metodai išspręsti DH/RVR santykį II ir III kategorijų skrydžių metu stipriai skiriasi. Vienu atveju tai - paprastas artėjimas tūpti, kai naudojami empiriniai duomenys iš faktinės skrydžių patirties konkrečioje aplinkoje. Tai davė patenkinamus naudojimo rezultatus toje aplinkoje, kurioje jie buvo parengti. Kitu atveju buvo taikomas sudėtingesnis metodas, panaudojant gana sudėtingą kompiuterinę programą ir įvertinant didelį kintamųjų diapazoną. Tačiau pastaruoju atveju buvo nustatyta, kad, tobulėjant vizualių priemonių veikimui ir augant automatinės įrangos naudojimui, daugelyje skirtingų naujų orlaivių tipuose daugelis kintamųjų vienas kitą supaprastina ir galima sudaryti paprastą duomenų lentelę, kuri būtų taikoma daugelyje orlaivių.
- d. Svarbiausieji principai, kurių yra laikomasi, nustatant dydžius tokioje lentelėje, yra tai, kad pilotui būtina vizualių orientyrų skalė apsisprendimo aukštyje, o toliau viskas priklauso nuo jo atliekamos užduoties ir laipsnio, kuriuo jo matomumas yra ribojamas, ir nuo ribojimo vidurkio, todėl laikomasi bendros taisyklės, kad rūkas tankėja, didėjant aukščiui. Tyrimai, naudojant treniruoklius drauge su skrydžių bandymais, parodė kad:
 - daugumai pilotų reikalingas vizualusis kontaktas, maždaug prieš 3 sekundes iki apsisprendimo aukščio, nors buvo pastebėta, kad jis sumažėja maždaug iki 1 sekundės, kai naudojama patikima automatinė tūpimo sistema;
 - nustatyti šoninę padėtį ir kurso kirtimo greitį dauguma pilotų turi matyti ne mažiau, nei 3 artėjimo tūpti žiburių vidurio linijos, ar KTT ašinės linijos, ar KTT krašto žiburių segmentus;

- riedėjimui daugumai pilotų reikia matyti ant žemės šoninį elementą, pvz. artėjimo tūpti žiburių šviesos horizontą, tūpimo slenkstį ar tūpimo zonos žiburius; ir
- atlikti tikslų koregavimą pagal skrydžio trajektoriją tokiam vertikaliame plane, kaip išlyginimo padėtyje, naudojant tik vizualius orientyrus, daugumai pilotų reikia matyti tašką ant žemės, kuris turėtų mažą ar nulinį matomo judėjimo greitį, palyginus su orlaiviu.
- Dėl rūko struktūros duomenys surinkti Jungtinėje karalystėje per 20 metų laikotarpį, parodė, kad didelio pastovaus rūko metu yra 90% tikimybės, kad nuožulnus vizualus diapazonas nuo akių aukščio aukščiau, nei 15 pėdų nuo žemės paviršiaus bus mažesnis, nei horizontalus matomumas žemės lygyje, pvz. RVR. Šiuo metu nėra duomenų, parodančių, koks ryšys tarp nuožulnaus matomumo ir RVR kitomis prasto matomumo sąlygomis, kaip nešamas sniegas, dulkės ar stiprus lietus, bet iš pilotų pranešimų matyti, kad kontrasto stoka tarp vizualiųjų priemonių ir bendrojo fono tokiomis sąlygomis gali sukurti panašų santykį, koks pastebimas rūke.

II kategorijos skrydžiai

- a. Reikalingų vizualiųjų segmentų, kurie naudojami II kategorijos skrydžiams, matavimų parinkimas remiasi šiais vizualiaisiais reikalavimais:
 - ne mažesnis, nei 90m vizualus segmentas turi būti matomas apsisprendimo aukštyje ar žemiau, kad pilotas galėtų stebėti automatinę sistemą;
 - ne mažesnis, nei 120m vizualus segmentas turi būti matomas, kad pilotas galėtų rankiniu būdu išlaikyti posvyrio padėtį apsisprendimo aukštyje ar žemiau; ir
 - tūpimui rankiniu būdu, naudojant tik išorinius vizualius orientyrus, reikalingas 225 m vizualus segmentas išlyginimo pradžios aukštyje, kad pilotas žemėje galėtų matyti mažo reliatyvaus judėjimo tašką.

III kategorijos skrydžiai naudojant nepatikimą automatinio tūpimo įrangą

1. III kategorijos skrydžiai, naudojant nepatikimą automatinio tūpimo įrangą, prasidėjo 7-o dešimtmečio pabaigoje, ir siekiama, kad principai, taikomi tokių skrydžių minimalių RVR nustatymui būtų smulkiai išnagrinėti.
2. Automatinio tūpimo metu pilotas turi stebėti orlaivio sistemos veikimą, ne gedimui pastebėti, ką geriau atlieka į sistemą įmontuoti stebėjimo prietaisai, bet taip pat, kad tiksliai žinotų, kokia yra skrydžio situacija. Baigiamuosiuose etapuose jis turėtų nustatyti vizualų kontaktą ir, pasiekus apsisprendimo aukštį, būtų patikrinęs orlaivio padėtį pagal artėjimo tūpti ar KTT ašinės linijos žiburius. Tam reikės matyti horizonto elementus (posvyrio orientyrai) ir dalį tūpimo zonos. Jis turėtų patikrinti šoninę padėtį ir kurso kirtimo greitį ir, jei šie neatitinka nustatytų šoninių normų, turėtų nutraukti tūpimą. Jis taip pat turėtų patikrinti išilginį kitimą ir šiam tikslui pakanka matyti tūpimo slenkščio ir tūpimo zonos žiburius.
3. Automatinės skrydžio patarimų sistemos gedimo žemiau apsisprendimo aukščio atveju galimi du veiksmų būdai; pirmasis - tai procedūra, leidžianti pilotui baigti tūpimą rankiniu būdu, jei tą atlikti yra tinkamas vizualus orientyras ar pradėti nutraukto tūpimo procedūrą, jei orientyro nėra; antrasis - pradėti privalomą nutrauktą

tūpimą, jei sistema atsijungia, neatsižvelgiant į piloto sprendimą, kad yra reikiamas vizualus orientyras.

- Jei pasirenkamas pirmasis būdas, tai turi būti privalomas minimalaus RVR reikalavimas pakankamas vizualiems orientyrams, kad pilotas galėtų nutūpti rankiniu būdu. Doc 17 pateikti duomenys rodo, kad minimalus 300m nuotolis duotų didelę tikimybę, kad pilotui bus reikalingi orientyrai įvertinti orlaivio polinkį ir posvyrį, ir tai būtų šios procedūros minimalus RVR.
- Antrasis būdas numatantis nutraukto tūpimo procedūrą, kuri turėtų būti atliekama automatinės skrydžio sistemos žemiau apsisprendimo aukščio gedimo atveju, duos mažesnį minimalų RVR, nes vizualaus orientyro reikalavimas bus mažesnis, jei nėra būtinybės užtikrinti tūpimo rankiniu būdu. Tačiau šis būdas yra priimtinas, jei sugebama parodyti, kad sistemos gedimo žemiau apsisprendimo aukščio tikimybė yra leistinai maža. Turėtų būti manoma, kad pilotas, kuris susiduria su tokiu gedimu, sieks tęsti tūpimą rankiniu būdu, bet bandomųjų skrydžių realiomis sąlygomis ir eksperimentų treniruoklyje rezultatai rodo, kad pilotai ne visada pripažįsta, kad vizualūs orientyrai yra netinkami tokiose situacijose ir esami įrašyti duomenys parodė, kad pilotų veiksmai tūpiančiam stipriai susilpnėja, kai RVR sumažinamas žemiau 300 m. Be to, reikia pripažinti, kad yra tam tikra rizika, atliekant nutrauktą tūpimą rankiniu būdu žemiau 50 pėdų labai prasto matomumo sąlygomis, ir todėl turėtų būti pripažinta, kad, jei būtų nustatytas RVR mažesnis, nei 300 m, skrydžio procedūra tokiomis sąlygomis neleistų pilotui normaliai tęsti tūpimo rankiniu būdu ir lėktuvo sistema turėtų būti pakankamai patikima nutrauktam tūpimui mažame aukštyje.

Šie kriterijai gali pagelbėti orlaiviui su tikslia automatine tūpimo sistema, kurią papildo indikatorius ant priekinio stiklo, kuris nėra kvalifikuojamas kaip patikima sistema, bet teikia informaciją, leidžiančią pilotui baigti tūpimą automatinės tūpimo sistemos gedimo atveju, kai RVR mažesnis, nei 300 m.

III kategorijos skrydžiai naudojant patikimą automatinio tūpimo įrangą – su apsisprendimo aukščiu

1. III kategorijos skrydžiams, naudojant patikimą automatinio tūpimo įrangą su apsisprendimo aukščiu, pilotas turėtų matyti nors 1 ašinės linijos žiburį.
2. III kategorijos skrydžiams, naudojant patikimą mišrią tūpimo sistemą su apsisprendimo aukščiu, pilotas turėtų turėti vizualų orientyrą, sudarytą nors iš 3 paeiliui einančių KTT ašinės linijos žiburių.

III kategorijos skrydžiai naudojant patikimą automatinio tūpimo įrangą – be apsisprendimo aukščio

1. III kategorijos skrydžiams be apsisprendimo aukščio pilotui nebūtina matyti KTT iki tūpimo taško. Leistinas RVR priklauso nuo lėktuvo įrangos lygio.
2. III kat. KTT galima manyti padeda skrydžiams be apsisprendimo aukščio, nebent yra specialūs draudimai, kurie paskelbti AIP ar NOTAM.]

Įgulos veiksmai autopiloto gedimo atveju apsisprendimo aukštyje ar žemiau III kategorijos skrydžių metu naudojant nepatikimą automatinio tūpimo sistemą.

Skrydžių metu, kai faktinis RVR dydis mažesnis, nei 300 m nutrauktas tūpimas yra galimas autopiloto gedimo atveju DH ar žemiau.

Tai reiškia, kad nutrauktas tūpimas yra normalus veiksmas. Tačiau formuluotė pripažįsta, kad gali būti aplinkybių, kai saugiausias veiksmas yra tęsti tūpimą. Tokiomis aplinkybėmis yra aukštis, kuriame įvyksta gedimas, faktiniai vizualūs orientyrai ir kiti gedimai. Paprastai tai būtų taikoma išlyginimo paskutiniams etapams.

Baigiant nedraudžiama tęsti artėjimo tūpti ir baigti tūpimą, kai orlaivio vadas ar pilotas, kuriam patikėta atlikti skrydį, nusprendžia, kad tai saugiausi galimi veiksmai.

Skrydžių instrukcijos turėtų atspindėti informaciją, pateiktą šiame IEM ir vežėjo politikoje.]

Vizualusis manevravimas (skrydis ratu)

Šios IEM tikslas suteikti vežėjams papildomą artėjimo tūpti, skrendant ratu informaciją apie aerodromo minimumų taikymą.

Skrydžio vykdymas – Bendrosios nuostatos

- Šioms procedūroms taikomas matomumas yra meteorologinis matomumas (VIS).
- MDA/H ir OCA/H minimumai, įtraukti į procedūrą, yra susiję su aerodromo vietos aukščiu.

Nutrauktas tūpimas

1. Jei priimamas sprendimas nutraukti tūpimą, kai orlaivis yra artėjimo tūpti ašies padėtyje (kelyje), kurią apibrėžia radijo navigacinės priemonės, būtina laikytis paskelbtos nutraukto tūpimo procedūros. Jei skrendant ratu artėjant tūpti pagal prietaisus pametamas vizualus orientyras, būtina laikytis nutraukto tūpimo procedūros, nustatytos konkrečiam artėjimui tūpti pagal prietaisus. Manoma, kad pilotas atliks pradinį aukštėjimo posūkį link tūpimo KTT ir virš aerodromo, kur lėktuvas užims aukštėjimo ar nutraukto tūpimo padėtį. Todėl, kad skridimo ratu manevrą galima atlikti daugiau, nei viena kryptimi, reikės nustatyti skirtingus modelius lėktuvui užimti nutraukto tūpimo kursą, priklausančią nuo jo padėties tuo metu, kai prarandamas vizualus orientyras, nebent yra nustatyta kitaip.
2. artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra atliekama ILS pagalba, reikėtų atsižvelgti į nutraukto tūpimo tašką (MAPt), susijusį su ILS procedūra be tūptinės (nenaudojamos GP procedūra).
 - a. Artėjimas tūpti pagal prietaisus iki vizualaus (skrydžio ratu) manevravimo be nustatytų trajektorijų
 - b. Prieš nustatant vizualų orientyrą, bet ne žemiau, nei MDA/H – skrendant reikėtų laikytis atitinkamos artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros.
 - c. Horizontalaus skrydžio pradžioje, pasiekus MDA/H ar aukščiau – reikėtų išlaikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus trajektoriją, nustatytą pagal radijo navigacijos priemones, iki:
 - pilotas nusprendžia, kad yra visos vizualaus kontakto su KTT ar KTT aplinka išlaikymo tikimybės visos procedūros metu;
 - prieš pradėdamas skrydį ratu, pilotas nusprendžia, kad jo orlaivis yra skrydžio ratu zonoje;

pilotas gali nustatyti orlaivio vietą KTT atžvilgiu išorinių orientyrų pagalba.

Jei MAPt neatitinka 4.2 punkto sąlygų, nutrauktą tūpimą reikia atlikti vadovaujantis artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą.

Po to, kai lėktuvas paliko atitinkamos artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros trajektoriją, skrydžio fazė, prasidedanti nuo KTT, turėtų būti apribota nuotoliu, kuris reikalingas išlyginti lėktuvą galutiniam artėjimui tūpti. Skrydžio manevrai turėtų būti atliekami skrydžio ratu zonoje ir tokiu būdu, kad visą laiką būtų išlaikytas vizualus kontaktas su KTT ar KTT aplinka.

Skrydžio manevrus reikėtų atlikti, ne mažesniame aukštyje, nei skrydžio ratu minimalus žemėjimo/altitudės aukštis (MDA/H).

Žemėjimas žemiau MDA/H neturėtų būti pradedamas kol nenustatytas numatomo naudoti KTT slenkstis ir lėktuvas nėra tokioje padėtyje, kad tęstu skrydį normaliu žemėjimo greičiu ir tūptų tūpimo zonoje.

Artėjimas tūpti pagal prietaisus iki vizualaus (skrydžio ratu) manevravimo su nustatyta trajektorija

Prieš nustatant vizualų orientyrą, bet ne žemiau, nei MDA/H – skrydis turėtų laikytis atitinkamos artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros.

Lėktuvas turėtų būti horizontalaus skrydžio padėtyje MDA/H ar aukščiau ir artėjimo tūpti pagal prietaisus trajektorijoje, nustatytoje radijo navigacijos priemonėmis, iki bus pasiektas ir palaikomas vizualus kontaktas.

Nukrypimo taške lėktuvas turėtų palikti artėjimo tūpti pagal prietaisus trajektoriją ir laikytis nustatyto maršruto ir aukščių.

Jei nukrypimo taškas pasiekiamas ankščiau, nei būtinas vizualus orientyras, nutraukto tūpimo procedūrą reikėtų pradėti ne vėliau, nei MAPt ir skristi pagal artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą.

Artėjimo tūpti pagal prietaisus trajektorija, nustatyta radijo priemonėmis, turėtų būti palikta tik nustatytame nukrypimo taške, kai turėtų būti laikomasi tik nustatyto maršruto ir aukščių.

Nebent nustatyta kita procedūra, baigiamasis žemėjimas neturėtų būti pradedamas kol nenustatytas numatyto naudoti KTT slenkstis ir lėktuvas nėra tokioje padėtyje, kad gali tęsti skrydį normaliu žemėjimo greičiu ir tūpti tūpimo zonoje.

5.2.1. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Bendrosios skrydžių taisyklės

Naudotojas nevykdo II arba III kategorijos skrydžių, nebent:

- visi atitinkami lėktuvai būtų sertifikuoti skrydžiams, kuriuos vykdant apsisprendimo aukštis yra mažesnis nei 200 pėdų arba apsisprendimo aukštis netaikomas, ir turi įrangą pagal CS-AWO skrydžiams bet koku oru ar įgaliotosios institucijos patvirtintą atitikmenį;
- sėkmingam ar nepavykusiam artėjimui tūpti ir (arba) automatiniam tūpimui įrašyti būtų sumontuota ir palaikoma tinkama sistema, kad būtų galima stebėti bendrą skrydžio saugą;
- šie skrydžiai būtų patvirtinti įgaliotosios institucijos;
- skrydžio įgulą sudarytų mažiausiai 2 pilotai; ir
- apsisprendimo aukštis būtų nustatomas radijo aukščiaamačiu.

Vežėjas neleidžia kilti prasto matomumo sąlygomis, jei RVR yra mažiau nei 150 m (A, B ir C kategorijų lėktuvams) arba RVR 200 m (D kategorijos lėktuvams), nebent tai leistų įgaliotoji institucija.

Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Bendrosios skrydžių taisyklės

a) Bendrosios nuostatos. Nustatant ir tvirtinant skrydžius prasto matomumo sąlygomis, taikomos šios procedūros.

b) Skrydžių vykdymo demonstravimas. Skrydžių vykdymo demonstravimo tikslas yra nustatyti arba patvirtinti taikytinų lėktuvo skrydžių valdymo sistemų, mokymo, skrydžio įgulai taikytinos tvarkos, techninės priežiūros programų, vadovų, taikytinų patvirtinamai II/III kategorijos programai, naudojimą ir veiksmingumą.

1) Jeigu skrydžiai vykdomi naudojant II/III kategorijos sistemas, sumontuotas kiekviename lėktuvo tipe, turi būti atlikta mažiausiai 30 artėjimų tūpti ir tūpimų, jeigu būtinas DH yra 50 pėdų ar daugiau. Jeigu DH yra žemiau kaip 50 pėdų, reikės atlikti mažiausiai 100 artėjimų tūpti ir tūpimų, išskyrus atvejus, kai įgaliotoji institucija patvirtino kitaip.

2) Jeigu naudotojas turi skirtingus to paties lėktuvo tipo variantus, tame pačiame lėktuvo tipe naudojančius tas pačias pagrindines skrydžių valdymo ir

indikacijos sistemas arba skirtingas pagrindines skrydžių valdymo ir indikacijos sistemas, naudotojas turi įrodyti, kad įvairių variantų charakteristikos yra tinkamos, tačiau neturi visapusiškai pademonstruoti kiekvieno varianto. Atsižvelgdama į kito naudotojo, turinčio pagal OPS 1 punktą išduotą AOC ir naudojančią to paties tipo ar varianto lėktuvą ir procedūras, patirtį, įgaliotoji institucija gali leisti sumažinti artėjimų tūpti ir tūpimų skaičių.

3) Jeigu nesėkmingų artėjimų tūpti skaičius viršija 5 % bendro skaičiaus (pvz., nepatenkinami tūpimai, sistemos atjungimai), įvertinimo programa turi būti didinama pakopomis mažiausiai po 10 artėjimų tūpti ir tūpimų, kol bendras nesėkmių rodiklis neviršys 5 %.

c) Duomenų rinkimas skrydžių vykdymo demonstravimui. Kiekvienas pareiškėjas turi nustatyti duomenų rinkimo metodą (pvz. skrydžio įgulos naudojamus blankus) artėjimų tūpti ir tūpimų charakteristikų registravimui. Galutiniai duomenys ir jų suvestinė turi būti pateikiami įgaliotajai institucijai įvertinti.

d) Duomenų analizė. Nepatenkinami artėjimai tūpti ir (arba) automatiniai tūpimai patvirtinami dokumentais ir išanalizuojami.

e) Nuolatinė stebėseną

1) Gavęs pirminį leidimą, naudotojas privalo nuolat stebėti skrydžius, kad nustatytų nepageidaujamas tendencijas, kol šios netapo pavojingos. Šiam tikslui gali būti naudojami skrydžio įgulos pranešimai.

2) Ši informacija turi būti saugoma 12 mėnesių:

i) bendras artėjimų tūpti pagal lėktuvo tipą skaičius, panaudojus II ar III kategorijos įrangą, kad faktiškai ar praktiškai artėjimai tūpti būtų atliekami pagal taikytinus II ar III kategorijos minimumus, ir

ii) pranešimai apie šių kategorijų nepatenkinamus artėjimus tūpti ir (arba) automatinius tūpimus pagal aerodromą ir lėktuvo registraciją:

A) skrydžio įrangos gedimai;

B) antžeminės įrangos sutrikimai;

C) nutraukti artėjimai tūpti dėl skrydžių valdymo tarnybos nurodymų; arba

D) kitos priežastys.

3) Naudotojas privalo nustatyti visų lėktuvų automatinio tūpimo sistemos veikimo stebėjimo tvarką.

f) Pereinamieji laikotarpiai

1) Naudotojai, neturintys II ar III kategorijos skrydžių patirties

i) II ar III kategorijos skrydžių patirties neturintis naudotojas gali būti patvirtintas atlikti II ar III A kategorijos skrydžius tik kai yra įgijęs ne trumpesnę nei 6 mėnesių I kategorijos skrydžių patirtį atitinkamo tipo lėktuvu.

ii) Įgijęs 6 mėnesių II ar III A kategorijos skrydžių atitinkamo tipo lėktuvu patirtį, naudotojas gali būti tvirtinamas III B kategorijos skrydžiams. Išduodama tokį leidimą, įgaliotoji institucija papildomam laikotarpiui gali nustatyti aukštesnius minimumus, nei taikomi žemiausieji. Minimumų padidinimas dažniausiai taikomas tik RVR ir (arba) skrydžių be apsisprendimo aukščio apribojimui ir turi būti parinktas taip, kad nereikėtų keisti skrydžio procedūrų.

2) Naudotojai, turintys II ar III kategorijos skrydžių patirtį. Pateikęs prašymą įgaliotajai institucijai, naudotojas, turintis ankstesnę II ar III kategorijos skrydžių patirtį, gali gauti leidimą sutrumpintam pereinamajam laikotarpiui.

g) II ir III kategorijų bei LVTO įrangos techninė priežiūra. Naudotojas drauge su gamintoju turi nustatyti lėktuve sumontuotų orientavimo sistemų techninės priežiūros instrukcijas ir jas įtraukti į OPS 1.910 punkte nurodytą naudotojo lėktuvo techninės priežiūros programą, kurią turi patvirtinti įgaliotoji institucija.

h) Reikalavimus atitinkantys aerodromai ir kilimo bei tūpimo takai (KTT)

1) Prieš pradedant III kategorijos skrydžius, kiekvieno lėktuvo tipo, lėktuvo įrangos ir KTT suderinamumas privalo būti išbandytas bent vienu sėkmingu artėjimu tūpti ir tūpimu pagal II kategoriją ar geresnėmis sąlygomis.

2) Prieš pradėdant II ar III kategorijos skrydžius ant KTT su prieš slenkstį nelygiu žemės paviršiumi ar kitais numanomais arba žinomais trūkumais, kiekvieno lėktuvo tipo, lėktuvo įrangos ir KTT suderinamumas privalo būti išbandytas bent vienu sėkmingu artėjimu tūpti ir tūpimu pagal I kategoriją ar geresnėmis sąlygomis.

3) Jeigu naudotojas turi skirtingus to paties lėktuvo tipo variantus, naudojančius tas pačias pagrindines skrydžių valdymo ir indikacijos sistemas arba skirtingas pagrindines skrydžių valdymo ir indikacijos sistemas, naudotojas turi įrodyti, kad įvairių variantų charakteristikos yra tinkamos, tačiau neturi visapusiškai pademonstruoti kiekvieno varianto ir KTT suderinamumo.

4) Naudotojai, naudojančys tą patį lėktuvo tipo (varianto) ir lėktuvo įrangos derinį ir procedūras gali pasitikėti vienas kito patirtimi laikydamiesi šios dalies reikalavimų.

5.2.2. Skrydžių demonstravimas

Bendrosios nuostatos

Skrydžių demonstravimas gali būti atliekamas vykdant reisinius skrydžius arba kitus skrydžius, kur naudojamos vežėjo procedūros.

Išskirtinėje situacijoje, kai 100 sėkmingų tūpimų vykdymas gali tęstis nepagrįstai ilgą laikotarpį dėl tokių faktorių, kaip mažas lėktuvų skaičius laivyne, mažos galimybės naudoti KTT, turinčius II/III kategorijos procedūras, arba negalėjimas palaikyti ATS jautrių zonų apsaugą gero oro metu ir pasiektas ekvivalentiškas patikimumo užtikrinimas, reikalaujamų tūpimų skaičiaus sumažinimas gali būti svarstomas kiekvienu konkrečiu atveju. Reikalaujamų tūpimų skaičiaus sumažinimas reikalauja pateisinančių aplinkybių ir išankstinio įgaliotos institucijos patvirtinimo. Tačiau, vežėjui pasirinkus, demonstravimas gali būti atliktas naudojant kitus KTT ir įrangą. Turėtų būti sukaupta pakankamai informacijos, nurodančios nepatenkinamų charakteristikų priežastis (pvz. buvo neapsaugota jautri zona).

Jeigu vežėjas turi skirtingus to paties lėktuvo tipo variantus, naudojančius tas pačias bazines skrydžio valdymo ir displėjų sistemas, arba skirtingas skrydžio valdymo ir displėjų sistemas to paties tipo /klasės lėktuvuose, vežėjas turėtų parodyti, kad skirtingi variantai turi patenkinamas charakteristikas, bet vežėjui nebūtina atlikti pilną kiekvieno varianto skrydžių demonstravimą.

Ant to paties KTT turi būti atlikta ne daugiau kaip 30% demonstracinių skrydžių.

Demonstracinių skrydžių duomenų kaupimas

Duomenys turėtų būti kaupiami visada kai bandoma užieiti ir tūpti, naudojant II/III kategorijos sistemą, nežiūrint kad užėjimas dėl oro sąlygų buvo nutrauktas, nepatenkinamas, ar sėkmingai įvykdytas.

Duomenys, mažiausiai, turėtų atspindėti sekančią informaciją:

a. Negalėjimą pradėti artėjimą. Tiksliai nurodyti lėktuvo įrangos trūkumus, kurie neleido pradėti artėjimą pagal II/III kategorijos sistemą.

b. Nutraukti artėjimai. Pateikti priežastis ir aukščius virš KTT, kuriuose artėjimas buvo nutrauktas, arba atjungta automatinė artėjimo sistema.

c. Tūpimo, arba tūpimo ir riedėjimo charakteristikos. Aprašyti, kada lėktuvas nutūpė patenkinamai ar nepatenkinamai (tūpimo zonos pageidaujamose ribose) su šoniniu greičiu, arba kurso nukrypimu, kuris buvo piloto arba automatinės sistemos pataisytas taip, kad lėktuvas liktų KTT šoninių apribojimų ribose be nepaprastų piloto patirties, ar pilotavimo technikos įgūdžių. Pranešime turėtų būti atspindėta apytiksli tūpimo vieta atitinkamai nuo KTT centrinės linijos ir KTT slenksčio. Pranešime taip pat

turėtų būti atspindėti II/III kategorijos sistemos nenormalumai, kurie pareikalavo piloto rankinio įsikišimo, kad užtikrinti saugų tūpimą, arba tūpimą ir riedėjimą, atitinkamai.]

Duomenų analizė

[analizę gali būti neįtraukti nesėkmingi artėjimai dėl sekančių faktorių:

a. ATS faktoriai. Pavyzdžių sąrašė gali būti situacijos, kada lėktuvas buvo nukreiptas per daug arti galutinio artėjimo fix/taško atitinkamam kurso ir tūptinės švyturio sugavimui, nepakankamos ILS jautrios zonos apsaugos, arba ATS prašymo nutraukti užėjimą tūpti.

b. Klaidingi navigacinės įrangos signalai. Navigacinės įrangos (pvz. ILS kursinio švyturio) netvarkingumas, iššauktas dėl kito lėktuvo riedėjimo, arba skrydžio virš navigacinės įrangos (antenos).

c. Kiti faktoriai. Bet kokie kiti specifiniai faktoriai, kurie galėjo paveikti sėkmingą II/III kategorijos sistemos darbą ir kurie skrydžio įgulos aiškiai pastebimi, turėtų būti pranešti.]

5.2.3. Sėkmingo II/III kat. artėjimo tūpti ir automatinio tūpimo kriterijai

Šios IEM tikslas yra suteikti vežėjams papildomą informaciją apie sėkmingo artėjimo tūpti ir tūpimo kriterijus, palengvinančius įgyvendinti reikalavimus, nustatytus 1 priede prie JAR-OPS 1.440 (b) papunkčio.

Artėjimas tūpti laikomas sėkmingu, jei:

nuo 500 pėdų pradėjus išlyginimą:

- išlaikomas greitis, kaip nustatyta ACJ-AWO 231 1.1.b punkte; ir
- neįvyksta susijusios sistemos gedimas; ir

nuo 300 pėdų iki DH:

- neįvyksta papildomų nukrypimų; ir
- centrinė įspėjimo sistema neduoda komandos nutraukti tūpimą (jei sumontuota).

Automatinis tūpimas gali būti laikomas sėkmingas, jei:

- neįvyksta susijusios sistemos gedimas;
- neįvyksta išlyginimo sutrikimas;
- neįvyksta nukrypimo koregavimo sistemos gedimas (jei sumontuota);
- išilginis tūpimo taškas yra už 60m nuo KTT slenksčio ir prieš tūpimo zonos žiburių pabaigą (900m nuo slenksčio);
- šoninis tūpimo taškas su išorine važiuokle nėra už tūpimo taško zonos žiburių krašto;
- smukos greitis nėra didelis;
- posvyrio kampas neviršija posvyrio kampo normos; ir
- neįvyksta riedėjimo ar nukrypimo sistemos (jei sumontuota) gedimas.

5.2.4. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Aerodromo įvertinimas

Vežėjas nenaudoja aerodromo II ar III kategorijų skrydžiams, nebent tokiems skrydžiams jį yra patvirtinusi valstybė, kurioje aerodromas yra.

Vežėjas patikrina, ar yra nustatytos ir bus taikomos prasto matomumo procedūros (LVP) tuose aerodromuose, kuriuose ketinama vykdyti skrydžius prasto matomumo sąlygomis.

5.2.5. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija

Vežėjas užtikrina, kad vykdant II ir III kategorijų skrydžius, prieš kilimą esant prastam matomumui:

1. visi skrydžio įgulos nariai:

- atitiktų išdėstytus mokymo ir tikrinimo reikalavimus, įskaitant mokymą naudojant realaus skrydžio treniruoklius, kai nustatytos ribinės RVR ir apsisprendimo aukščių vertės, atitinkančios naudotojo II/III kategorijų leidimą; ir
- turėtų kvalifikaciją;

2. mokymas ir tikrinimas būtų organizuojami pagal išsamią įgaliotosios institucijos patvirtintą ir į Skrydžių vykdymo vadovą įtrauktą mokymo programą. Šis mokymas papildo N skirsnyje nurodytą mokymą; ir
3. skrydžio įgulos kvalifikacija būtų reikiama skrydžio ir lėktuvo tipui.

Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Mokymas ir kvalifikacija

a) Bendrosios nuostatos: Naudotojas privalo užtikrinti, kad skrydžio įgulos narių mokymo programos skrydžiams prasto matomumo sąlygomis apimtų struktūrinius antžeminio mokymo, mokymo realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymo kursus. Naudotojas gali sutrumpinti šio punkto 2 ir 3 papunkčiuose nurodytų kursų turinį, jeigu sutrumpintų kursų turinys yra priimtinas įgaliotajai institucijai.

1) Skrydžio įgulos nariai, neturintys II ar III kategorijos skrydžių patirties, privalo baigti visą mokymo programą, nustatytą šio priedėlio b, c, ir d punktuose.

2) Skrydžio įgulos nariai, II ar III kategorijos patirtį įgiję pas kitą naudotoją, gali išklaustyti sutrumpintą antžeminio mokymo kursą.

3) Skrydžio įgulos nariai, II ar III kategorijos patirtį įgiję pas naudotoją, gali baigti sutrumpintus antžeminio mokymo, mokymo realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymo kursus. Sutrumpinti kursai turi apimti bent d papunkčio 1 dalies, atitinkamai d papunkčio 2 dalies i pastraipos arba d papunkčio 2 dalies ii pastraipos ir d papunkčio 3 dalies i pastraipos reikalavimus.

b) Antžeminis mokymas. Naudotojas privalo užtikrinti, kad pradiniai antžeminio mokymo kursai skrydžiams prasto matomumo sąlygomis apimtų bent:

- 1) ILS ir (arba) MLS charakteristikas bei apribojimus;
- 2) vizualiųjų priemonių charakteristikas;
- 3) rūko charakteristikas;
- 4) konkrečios skrydžio valdymo sistemos veikimo galimybes ir ribotumus;
- 5) kritulių, apledėjimo, žemutinio vėjo poslinkio ir turbulencijos įtaką;
- 6) konkrečių lėktuvo gedimų poveikį;
- 7) RVR vertinimo sistemų naudojimą ir jų ribotumus;
- 8) kliūties perskridimo aukščio reikalavimų principus;
- 9) antžeminės įrangos gedimo atpažinimą ir veiksmus, kurių būtina imtis tokio gedimo atveju;

10) priežeminiam judėjimui taikomas procedūras ir atsargumo priemones skrydžių metu, kai RVR yra 400 m ar mažiau, ir visas papildomas procedūras, būtinas kilimui žemiau 150 m (200 m D kategorijos lėktuvams);

11) apsisprendimo aukščių svarbą, remiantis radijo aukščiačiaisiais, ir vietovės profilių artėjimo tūpti zonoje įtaką radijo aukščiačiačio duomenims bei automatinėms artėjimo tūpti ir tūpimo sistemoms;

12) pavojaus aukščio, jei taikoma, svarbą bei reikšmę ir veiksmus, įvykus gedimui virš ir žemiau pavojaus aukščio;

13) piloto kvalifikacijos reikalavimus leidimui kilti prasto matomumo sąlygomis ir II ar III kategorijos skrydžiams gauti ir išlaikyti; ir

14) teisingo sėdėjimo ir akių padėties svarbą.

c) Mokymas realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymas.

1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad mokymo kursai realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymo kursai, rengiami skrydžiams prasto matomumo sąlygomis, apimtų:

- i) patikrinimus, ar gerai veikia antžeminė ir skrydžio įranga;
- ii) antžeminių įrenginių būklės pasikeitimų poveikį minimumams;
- iii) automatinio skrydžio valdymo sistemų ir automatinio tūpimo būklės daviklių stebėseną, pabrėžiant veiksmus, kurie turi būti atliekami šių sistemų gedimo atveju;
- iv) veiksmus, kurių turi būti imtasi variklių, elektros sistemų, hidraulikos ar skrydžio valdymo sistemų gedimų atveju;
- v) žinomų sutrikimų poveikį ir minimalios įrangos sąrašų naudojimą;

vi) skrydžių apribojimus, atsirandančius dėl tinkamumo skraidyti sertifikavimo;
vii) nurodymus dėl vizualiųjų ženklų, būtinus apsisprendimo aukštyje, ir informaciją apie maksimalų leistiną nukrypimą nuo tūptinės ar ženklinamojo radijo švyturio; ir

viii) pavojaus aukščio, jei taikoma, svarbą bei reikšmę ir veiksmus, įvykus gedimui virš ir žemiau pavojaus aukščio.

2) Naudotojas privalo užtikrinti, kad visi skrydžio įgulos nariai būtų parengti vykdyti savo pareigas bei jiems būtų nurodyta derinti savo ir kitų įgulos narių veiksmus. Turėtų būti kuo daugiau naudojami realaus skrydžio treniruokliai.

3) Mokymas turi vykti dviem etapais, apimančiais įprastinius skrydžius be orlaivio ar įrangos gedimo, bet apimančius visas oro sąlygas, kuriose galima atsidurti, bei detalius orlaivio ir įrangos gedimų, galinčių turėti įtakos II ar III kategorijos skrydžiams, aprašymus. Jei orlaivio sistemoje naudojamos hibridinės ar kitos specialios sistemos (tokios kaip ekranai ant priekinio stiklo ar sustiprinto matomumo įranga), skrydžio įgulos nariai privalo mokytis naudoti šias sistemas įprastiniu ir neįprastiniu režimu mokomajame skrydžio imitatoriuje.

4) Turi būti naudojamos apriboto veiksnio procedūros, taikomos kilimui esant blogam matomumui ir II bei III kategorijų skrydžiams.

5) Kai orlaiviams nėra skrydžio imitatorių, operatoriai privalo užtikrinti, kad skrydžio mokymo etapas, susijęs II kategorijos vizualiais skrydžiais, vyktų šiam tikslui konkrečiai patvirtintame skrydžio imitatoriuje. Šis mokymas turi apimti bent 4 artėjimus tūpti. Mokymas ir procedūros, kurios būdingos šiam tipui, turi būti atliekami orlaivyje.

6) Pradinis II ir III kategorijų mokymas turi apimti bent jau šiuos pratimus:

i) artėjimą tūpti, naudojant atitinkamus skrydžio orientyrus, autopilotus ir kontrolės sistemas, sumontuotas orlaivyje, iki atitinkamo apsisprendimo aukščio ir apimantis perėjimą prie vizualaus skrydžio ir tūpimo,

ii) artėjimą tūpti, veikiant visiems varikliams ir naudojant atitinkamas lėktuve sumontuotas skrydžio orientavimo sistemas, autopilotus ir valdymo sistemas, iki atitinkamo apsisprendimo aukščio, po kurio vykdomas nutrauktas tūpimas; viskas be išorinių vizualiųjų orientyrų,

iii) jei reikia, artėjimus tūpti, naudojant automatines skrydžio sistemas automatiniam išlyginimui, tūpimui ir riedėjimui; ir

iv) įprastinį taikomos sistemos darbą su vizualiaisiais orientyrais ir be jų apsisprendimo aukštyje.

7) Vėlesni mokymo etapai privalo apimti bent:

i) artėjimus tūpti esant variklio gedimams įvairiuose artėjimo tūpti etapuose,
ii) artėjimus tūpti esant kritiniam įrangos gedimui (pvz., elektros, automatinio skrydžio sistemų, antžeminių ir (arba) lėktuvo ILS/MLS sistemų bei būklės monitorių),

iii) artėjimus tūpti, kai dėl automatinio skrydžio įrangos gedimų žemame lygyje reikia:

A) grįžti prie rankinio pilotavimo, siekiant kontroliuoti išlyginimą, tūpimą ir riedėjimą ar nutrauktą tūpimą, ar

B) grįžti prie rankinio pilotavimo ar silpnescio automatinio režimo ir kontroliuoti nutrauktus tūpimus nuo apsisprendimo aukščio ar žemiau, įskaitant tuos, kurie lemia KTT palietimą.

iv) sistemų gedimus, kurie sukels kurso radijo švyturio ir (arba) tūptinės nuolydžio nukrypimus ir virš, ir žemiau apsisprendimo aukščio minimaliomis leidžiamomis skrydžio matomumo sąlygomis. Be to, turi būti tūpiama rankiniu būdu, jeigu displėjai ant priekinio stiklo formuoja silpnescio automatinį tūpimo arba tik išlyginimo režimą; ir

v) lėktuvo tipui ar variantui būdingus gedimus ir procedūras.

8) Mokymo programa privalo suteikti įgūdžių sutaisyti gedimus, dėl kurių reikia pereiti prie aukštesnių minimumų.

9) Mokymo programa privalo apimti lėktuvo valdymą, kai dėl gedimo III kategorijos mažo patikimumo artėjimo tūpti metu autopilotas išsijungia apsisprendimo aukštyje ar žemiau jo, kai paskutinis praneštas RVR yra 300 m ar mažesnis.

10) kai kylama 400 m ar mažesniuose RVR, privaloma parengti mokymą, apimantį sistemų gedimus ir variklio gedimą, sukeliančius pratęstus ir nutrauktus kilimus.

d) Permokymo reikalavimai kilimui prasto matomumo sąlygomis ir II bei III kategorijų skrydžiams. Naudotojas užtikrina, kad visi skrydžio įgulos nariai, pereidami prie naujo lėktuvo tipo ar varianto, kuriuo bus skraidoma pagal prasto matomumo kilimo ir II bei III kategorijų skrydžių sąlygas, baigtų procedūrų prasto matomumo sąlygomis mokymą. Skrydžio įgulos nario patirties reikalavimai, leidžiantys išklaudyti sutrumpintus kursus, yra išdėstyti šio priedo a papunkčio 2 ir 3 dalyse:

1) Antžeminis mokymas. b papunktyje išdėstyti reikalavimai, atsižvelgiant į skrydžio įgulos nario II ir III kategorijos mokymą bei patirtį.

2) mokymas realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymas.

i) mažiausiai 8 artėjimai tūpti ir (arba) tūpimai realaus skrydžio treniruokliu.

ii) kai nėra realaus skrydžio treniruoklio, tą konkretų lėktuvą, mažiausiai 3 artėjimai tūpti, iš jų mažiausiai 1 tūpimo nutraukimas lėktuvu.

iii) atitinkamas papildomas mokymas, jei būtina papildoma įranga, pvz., displėjai ant priekinio stiklo ar sustiprinto matomumo įranga.

3) Skrydžio įgulos kvalifikacija. Skrydžio įgulos kvalifikacijos reikalavimai yra būdingi naudotojui ir naudojamo lėktuvo tipui:

i) naudotojas turi užtikrinti, kad visi skrydžio įgulos nariai būtų patikrinami iki pradedant II ar III kategorijos skrydžius,

ii) i pastraipoje nurodytą patikrinimą galima pakeisti sėkmingai baigtu mokymu realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) d papunkčio 2 dalyje nurodytu skrydžio mokymu.

4) Skrydis maršrutu su priežiūra. Naudotojas privalo užtikrinti, kad visi skrydžio įgulos nariai atliktų toliau nurodytus skrydžius maršrutu su priežiūra:

i) II kategorijai, kai būtinas tūpimas rankiniu būdu, – mažiausiai 3 tūpimus su išjungtu autopilotu,

ii) III kategorijai – mažiausiai 3 automatinius tūpimus, išskyrus tai, kad tik 1 automatinis tūpimas yra būtinas, kai d papunkčio 2 dalyje numatytas mokymas vyko realaus skrydžio treniruokliu, kuris naudojamas pirminiam permokymui.

e) Tipo ir vadovavimo patirtis. Prieš pradedant II ar III kategorijos skrydžius, šie papildomi atitinkamo tipo reikalavimai yra taikomi įgulos vadams ar pilotams, kuriems patikėtas skrydžio vykdymas ir kurie nėra skraidę to tipo lėktuvu:

1) 50 valandų arba 20 sektorių atitinkamu tipu, įskaitant skrydį maršrutu su priežiūra; ir

2) papildomai 100 m prie taikomų II ar III kategorijos RVR minimumų, nebent pilotas anksčiau pas naudotoją yra įgijęs II ar III kategorijos skrydžių kvalifikaciją, kol atitinkamu tipu bus skrista iš viso 100 valandų ar skrista 40 sektorių, įskaitant skrydį maršrutu su priežiūra;

3) įgaliotoji institucija gali leisti sumažinti minėtus vadovavimo patirties reikalavimus skrydžio įgulos nariams, kurie turi II ar III kategorijos vadovavimo patirtį.

f) Kilimas prasto matomumo sąlygomis, kai RVR yra mažesnis nei 150/200 m

1) Naudotojas privalo užtikrinti, kad prieš išduodant leidimą kilti, kai RVR mažesnis nei 150 m (D kategorijos lėktuvams – mažesnis nei 200 m), būtų atliktas toks mokymas:

i) įprastas kilimas minimaliomis leidžiamomis RVR sąlygomis,

ii) kilimas minimaliomis leidžiamomis RVR sąlygomis esant variklio gedimui tarp V1 ir V2 arba kai tik leidžia saugos sumetimai, ir

iii) kilimas minimaliomis leidžiamomis RVR sąlygomis esant variklio gedimui iki V1, dėl kurio kilimas nutraukiamas.

2) Naudotojas privalo užtikrinti, kad šio papunkčio 1 dalyje numatytas mokymas vyktų realaus skrydžio treniruokliu. Šis mokymas privalo apimti visas specialias procedūras ir įrangos naudojimą. Kai nėra konkretų lėktuvą atitinkančio realaus skrydžio treniruoklio, įgaliotoji institucija gali patvirtinti tokį mokymą lėktuve be minimalių RVR sąlygų reikalavimo.

3) Naudotojas privalo užtikrinti, kad skrydžio įgulos narys būtų patikrinamas prieš kilimą prasto matomumo sąlygomis, kai RVR yra mažesnis nei 150 m (D kategorijos lėktuvams – mažesnis nei 200 m), jei taikoma. Pradiniame perėjimo dirbti į atitinkamo tipo lėktuvą etape patikrinimą galima pakeisti tik sėkmingai užbaigtu mokymu realaus skrydžio treniruokliu ir (arba) skrydžio mokymu, nurodytu f papunkčio 1 dalyje.

g) Periodinis mokymas ir tikrinimas. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis

1) Naudotojas turi užtikrinti, kad įprastinio periodinio mokymo ir naudotojo kvalifikacijos tikrinimo metu būtų tikrinami piloto žinios ir gebėjimas atlikti užduotis, atitinkančias konkrečios kategorijos skrydžius, kuriems jis turi leidimą. Reikiamas artėjimų tūpti skaičius per naudotojo kvalifikacijos tikrinimo galiojimo laikotarpį turi būti mažiausiai trys, iš kurių vieną galima pakeisti artėjimu tūpti ir tūpimu lėktuvu, naudojant patvirtintas II ar III kategorijos procedūras. Naudotojo kvalifikacijos tikrinimo metu turi būti vykdomas vienas nutrauktas artėjimas tūpti. Jei naudotojas turi leidimą kilti, kai RVR mažesnis nei 150/200 m, mažiausiai vienas LVTO pagal mažiausius taikomus minimumus turi būti vykdomas naudotojo kvalifikacijos tikrinimo metu.

2) III kategorijos skrydžiams naudotojas privalo naudoti realaus skrydžio treniruoklį.

3) Naudotojas privalo užtikrinti, kad III kategorijos skrydžių lėktuvais su mažo patikimumo skrydžio kontrolės sistema atveju nutrauktas artėjimas tūpti būtų atliekamas nors vieną kartą per trijų paeiliui atliekamų naudotojo kvalifikacijos patikrinimų laikotarpį dėl autopiloto gedimo apsisprendimo aukštyje ar žemiau, kai paskutinis praneštas RVR buvo 300 m ar mažesnis.

4) Įgaliotoji institucija gali leisti atlikti periodinį mokymą ir patikrinimą II kategorijos ir LVTO skrydžiams atitinkamo tipo lėktuvu, kai nėra tą lėktuvo tipą atitinkančio realaus skrydžio treniruoklio ar priimtinos alternatyvos.

Pastaba: LVTO ir II/III kategorijų patirties, grindžiamos automatiniais artėjimais tūpti ir (arba) automatiniais tūpimais, naujumas užtikrinamas periodiniu mokymu ir tikrinimu, kaip nurodyta šioje dalyje.

Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis – mokymas ir kvalifikacija

Artėjimų tūpti, skaičius apima vieną artėjimą tūpti ir tūpimą, kuriuos gali atlikti lėktuvas, naudojantis patvirtintas II/III kat. procedūras. Šiuos artėjimą tūpti ir tūpimą galima atlikti įprastinio linijinio skrydžio metu ar kaip mokomąjį skrydį. Daroma prielaida, kad tokius skrydžius atliks tik pilotai, kvalifikuoti pagal JAR-OPS 1.940 ir turintys konkrečios skrydžių kategorijos kvalifikaciją.

5.2.6. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Skrydžių procedūros

Vežėjas privalo nustatyti procedūras ir instrukcijas, kurios būtų naudojamos kilimui prasto matomumo sąlygomis ir II bei III kategorijų skrydžiams. Šios procedūros privalo būti įtrauktos į Skrydžių vykdymo vadovą ir jose turi būti nurodytos skrydžio įgulos narių pareigos, vykdytinos riedėjimo, kilimo, artėjimo tūpti, išlyginimo, išriedėjimo ir nutraukto tūpimo metu.

Įgulos vadas įsitikina, kad:

- būtų tinkama vizualiosios ir nevizualiosios įrangos būklė, prieš pradedant kilti prasto matomumo sąlygomis ar pradedant artėjimą tūpti pagal II ar III kategorijas;
- atitinkamos LVP galioja pagal informaciją, gautą iš oro eismo paslaugų tarnybų, prieš pradedant kilti prasto matomumo sąlygomis ar pradedant artėjimą tūpti pagal II ar III kategorijas; ir

- įgulos nariai turi reikiamą kvalifikaciją, prieš pradėdant kilti prasto matomumo sąlygomis, kai RVR yra mažiau nei 150 m (A, B ir C kategorijų lėktuvams) ar 200 m (D kategorijos lėktuvams), arba pradėdant artėjimą tūpti pagal II ar III kategorijas.

Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Skrydžio procedūros

- a) Bendrosios nuostatos. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis apima:
 - 1) kilimą rankiniu būdu (su ar be elektroninių orientavimo sistemų),
 - 2) automatinį artėjimą tūpti žemiau DH su rankiniu išlyginimu, tūpimu ir riedėjimu,
 - 3) automatinį artėjimą tūpti su automatiniu išlyginimu, automatiniu tūpimu ir rankiniu riedėjimu, ir
 - 4) automatinį artėjimą tūpti su automatiniu išlyginimu, tūpimu ir riedėjimu, kai taikomas RVR yra mažesnis nei 400 m.
 - 1 pastaba: visuose šių režimų skrydžiuose gali būti naudojama mišri sistema.
 - 2 pastaba: gali būti sertifikuojamos ir tvirtinamos kitos orientavimo sistemų ar displėjų formos.
- b) Procedūros ir skrydžių instrukcijos
 - 1) Pateiktų procedūrų ir instrukcijų tikslus pobūdis ir taikymas priklauso nuo lėktuve naudojamos įrangos ir įgulos kabinoje naudojamų procedūrų. Naudotojas Skrydžių vykdymo vadove privalo aiškiai nustatyti skrydžio įgulos narių pareigas kilimo, artėjimo tūpti, išlyginimo, riedėjimo ir nutraukto artėjimo tūpti metu. Ypatingai turi būti pabrėžiamos skrydžio įgulos pareigos, pereinant iš nevizualių sąlygų į vizualias, ir procedūros, kurios turi būti naudojamos, prastėjant matomumui ar įvykus gedimui. Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į pareigų įgulos kabinoje pasiskirstymą, kad būtų užtikrinama, jog sprendimą tūpti ar nutraukti tūpimą priimančio piloto darbo krūvis leistų sutelkti dėmesį į priežiūrą ir sprendimų priėmimo procesą.
 - 2) Skrydžių vykdymo vadove naudotojas privalo nustatyti išsamias skrydžio procedūras ir instrukcijas. Instrukcijos turi atitikti Lėktuvo pilotavimo taisyklėse pateiktus apribojimus ir privalomas procedūras bei apimti šiuos klausimus:
 - i) patikrinimus, ar lėktuvo įranga gerai veikia, prieš skrydį ir skrydžio metu,
 - ii) įtaką minimumams, atsiradusią pakitus antžeminės ir lėktuvo įrangos būklei,
 - iii) kilimo, artėjimo tūpti, išlyginimo, tūpimo, riedėjimo ir nutraukto tūpimo procedūras,
 - iv) procedūras, kurių reikia laikytis esant gedimui, įspėjimui ir kitais neįprastais atvejais,
 - v) minimalius reikiamus vizualiuosius orientyrus,
 - vi) teisingo sėdėjimo ir akių padėties svarbą,
 - vii) veiksmus, kuriuos gali tekti būtina atlikti dėl prasčiau matomų vizualiųjų orientyrų,
 - viii) įgulos pareigų paskirstymą, vykdant procedūras pagal i–iv ir vi pastraipas, kad įgulos vadas pagrindinį dėmesį galėtų sutelkti į priežiūrą ir sprendimų priėmimą,
 - ix) reikalavimą, kad visi aukščio signalai žemiau 200 pėdų būtų grindžiami radijo aukščiamai, o vienas pilotas toliau stebėtų lėktuvo prietaisus, kol bus baigtas tūpimas,
 - x) reikalavimą, kad jautrios kurso radijo švyturio vietos būtų apsaugotos,
 - xi) informacijos, susijusios su vėjo greičiu, vėjo poslinkiu, turbulencija, KTT užterštumo panaudojimą ir daugkartinio RVR vertinimo panaudojimą,
 - xii) procedūras, kurios turi būti naudojamos treniruojantis artėti tūpti ir tūpti ant KTT, kuriuose negalioja visos II ar III kategorijų aerodromo procedūros,
 - xiii) skrydžių apribojimus, atsirandančius dėl tinkamumo skraidyti sertifikavimo,

xiv) informaciją apie maksimalų leistiną nukrypimą nuo ILS tūptinės ir (arba) kurso radijo švyturio.

5.2.7. Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis. Minimali įranga

Vežėjas Skrydžių vykdymo vadove privalo nurodyti minimalią įrangą, kuri turi būti veikianti pradedant kilimą esant prastam matomumui arba II ar III kategorijų artėjimą tūpti pagal AFM ar kitą patvirtintą dokumentą.

Įgulos vadas turi įsitikinti, kad lėktuvo ir atitinkamų skrydžio sistemų būklė yra tinkama konkrečiam numatomam vykdyti skrydžiui.

VFR skrydžio minimumai

Vežėjas užtikrina, kad:

Skrydžiai pagal VFR būtų vykdomi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles.

Specialieji skrydžiai pagal VFR nebūtų pradedami, kai matomumas yra mažesnis nei 3 km ir nevykdomi, kai matomumas yra mažesnis nei 1,5 km.

Skrydžių pagal VFR minimalios matomumo normos

11 lentelė

Oro erdvės klasė		A B C D E	F G	
			Virš 900 m (3000 pėdų) AMSL ar virš 300 m (1000 pėdų) virš žemės, pasirenkamas didesnis	900 m ar žemiau (3000 pėdų) AMSL ar 300 m (1000 pėdų) virš žemės, pasirenkamas didesnis
Nuotolis iki debesų		1500 m horizontaliai (1000 pėdų) vertikaliai	300 m	Nėra debesų ir matomas paviršius
Skrydžio matomumas	8 km – 3050 m ir aukščiau (10 000 pėdų) AMSL (2 pastaba) 5 km – žemiau 3050 m (10 000 pėdų) AMSL			5 km (3 pastaba)

1 pastaba: A klasės oro erdvės VMC minimumai yra įtraukti kaip orientaciniai, tačiau tai nereiškia, kad skrydžiai pagal VFR A klasės oro erdvėje yra priimtini

2 pastaba: kai pereinamasis aukštis yra žemiau nei 3050 m (10 000 pėdų) AMSL, vietoje 10 000 pėdų turėtų būti naudojama FL 100.

3 pastaba: A ir B kategorijų lėktuvai gali skristi, kai skrydžio matomumas yra iki 3000 m, jei atitinkama ATS tarnyba leidžia mažesnę nei 5 km skrydžio matomumą ir aplinkybės yra tokios, kad susidūrimo tikimybė su kitais eismo dalyviais yra maža, o IAS yra 140 mazgų ar mažesnis.

Laikinais sugedusios ar išsiderinusios antžeminės įrangos įtaka tūpimo minimumams

Čia nustatoma vežėjų skrydžio įguloms instrukcijas apie laikinais sugedusios ar išsiderinusios antžeminės įrangos įtaką tūpimo minimumams.

Laikoma, kad aerodromo įrenginiai sumontuoti ir techniškai prižiūrimi pagal standartus, nustatytus ICAO 10 ir 14 prieduose. Manoma, kad visi trūkumai yra pašalinami be nepagrįsto vėlavimo.

Bendrosios nuostatos. Šiomis instrukcijomis numatyta naudotis prieš skrydį ir skrydžio metu. Tačiau nemanoma, kad orlaivio vadas naudotųsi šiomis instrukcijomis, praskridus tolimąjį švyturį ar jį atitinkančią vietą. Jei šiame vėlyvame etape yra pranešama apie antžeminių priemonių gedimą, artėjimą tūpti galima tęsti orlaivio vado

nuožiūra. Tačiau, jei apie gedimus yra pranešama iki šio minėtojo artėjimo tūpti etapo, į jų įtaką reikėtų atsižvelgti, kaip aprašyta lentelėse 1A bei 1B ir artėjimas tūpti gali būti nutrauktas, kad būtų išvengta jų įtakos.

Skrydžiai be apsisprendimo aukščio (DH).

Vežėjas turėtų užtikrinti, kad lėktuvams, kuriems leidžiama vykdyti skrydžius be apsisprendimo aukščio su mažiausiais RVR apribojimais, papildomai prie lentelių 1A ir 1B taikomos šios sąlygos:

RVR. Aerodrome turi būti mažiausiai bent vienas RVR dydis;

KTT žiburiai.

kai nėra KTT šoninių ar ašinės linijos žiburių - dieną - RVR 200m; naktį - neleidžiama;

kai nėra tūpimo zonos žiburių - be apribojimų;

kai nėra avarinio srovės tiekimo žiburiams – dieną - RVR 200m; naktį - neleidžiama.

Sąlygos, taikomos lentelėms 1A ir 1B

Kiti daugkartiniai KTT žiburių gedimai nei nurodyti lentelėje 1B, neleistini.

Artėjimo tūpti ir KTT žiburių sutrikimai nagrinėjami atskirai.

II ir III kategorijos skrydžiai. KTT žiburių ir RVR vertinimo įrangos sutrikimų deriniai neleidžiami.

Kiti nei ILS gedimai turi įtakos tik RVR, bet ne DH.

Sugedusi ar išsiderinusi įranga – įtaka tūpimo minimumui

1A lentelė

SUGEDUSI AR IŠSIDERINUSI ĮRANGA	ĮTAKA TŪPIMO MINIMUMUI				
	III B Kat. (1 pastaba)	III A Kat.	II Kat.	I Kat.	NETIKSLUS
ILS budintis siųstuvas	Neleidžiamas		Neturi įtakos		
Tolimasis ženklinamasis radijo švyturys	Neturi įtakos, jei pakeičiamas paskelbta ekvivalentiška vieta				nenaudojamas
Vidurinysis ženklinamasis radijo švyturys	Neturi įtakos				Neturi įtakos, išskyrus, kai naudojamas, kaip MAPT
Tūpimo zonos RVR vertinimo sistema	Laikina galima pakeisti viduriniu RVR tašku, jei patvirtina aerodromo valstybė. RVR gali pranešti žmogus - stebėtojas			Neturi įtakos	
Vidurinio taško ar stabdomo pabaigos RVR	Neturi įtakos				
Anemometras naudojamam KTT	Neturi įtakos, jei yra kitas antžeminis šaltinis				
Debesų matuoklis	Neturi įtakos				

1 pastaba. IIIB kat. skrydžiams be DH taip pat Žr.. 3 punktą.

Sugedusi ar išsiderinusi įranga – įtaka tūpimo minimumui

1B lentelė

SUGEDUSI AR IŠSIDERINUSI ĮRANGA	ĮTAKA TŪPIMO MINIMUMUI				
	III B Kat. (1 pastaba)	III A Kat.	II Kat.	I Kat.	NETIKSLUS
Artėjimo tūpti žiburiai	Neleidžiama skristi, kai DH>50 pėdų		Neleidžiama	Minimumai nulinei įrangai	
Artėjimo tūpti žiburiai, išskyrus paskutinius 210m	Neturi įtakos		Neleidžiama	Minimumai nulinei įrangai	
Artėjimo tūpti žiburiai, išskyrus paskutinius 420m	Neturi įtakos			Minimumai tarpinei įrangai	
Avarinis srovės tiekimas artėjimo tūpti žiburiams	Neturi įtakos		RVR kaip I kat. bazinei įrangai		Neturi įtakos
Viso RW žiburių sistema	Neleidžiama			Dieną- Minimumai kaip nulinei įrangai Naktį- neleidžiama	
Šoniniai žiburiai	Tik dieną; naktį neleidžiama				
Ašinės linijos žiburiai	Dieną- RVR 300m; Naktį- neleidžiama		Dieną- RVR 300m; Naktį- 550m	Neturi įtakos	
Ašinės linijos žiburių atstumas padidintas iki 30m	RVR 150m	Neturi įtakos			
Tūpimo zonos žiburiai	Dieną- RVR 200m; Naktį- 300m	Dieną- RVR 300m; Naktį- 550m		Neturi įtakos	
Avarinis srovės tiekimas KTT žiburiams	Neleidžiama			Neturi įtakos	
Riedėjimo takelio žiburių sistema	Neturi įtakos, išskyrus vėlavimus dėl sumažėjusio judėjimo greičio				

1 pastaba. IIIB kat. skrydžiams be DH taip pat Žr. 3 punktą.

6. PRIETAISAI IR ĮRANGA

6.1. Bendroji įžanga

Naudotojas užtikrina, kad skrydis nebūtų pradėtas, jeigu šiame skirsnyje nurodyti prietaisai ir įranga nėra:

- 1) patvirtinti (išskyrus c papunktyje nurodytą įrangą) ir sumontuoti pagal jiems taikomus reikalavimus, įskaitant minimalų veikimo standartą bei skrydžio ir tinkamumo skraidyti reikalavimus, ir
- 2) veikianti ir pritaikyta atitinkamai vykdytino skrydžio rūšiai, išskyrus MEL numatytas išimtis.

Minimalūs prietaisų ir įrangos veikimo standartai – standartai, nurodyti galiojančiuose Europos techninių standartų reikalavimuose (ETSO), išvardytuose taikytinose Europos techninių standartų reikalavimų specifikacijose (CS-TSO), išskyrus atvejus, kai skrydžių ar tinkamumo skraidyti reikalavimuose yra numatyti kiti veikimo standartai. Prietaisai ir įranga, atitinkantys kitas nei ETSO projektavimo ir veikimo specifikacijas, OPS įsigaliojimo metu gali būti naudojami ar montuojami, jeigu šiame skirsnyje nenumatyti papildomi reikalavimai. Jei nenustatytas grįžtamosios galios turintis reikalavimas, nebūtina, kad prietaisai ir įranga, kurie jau buvo patvirtinti, atitiktų pakoreguotus ETSO ar kitas nei ETSO specifikacijas.

Patvirtinimo nereikia šiai įrangai:

- 1) saugikliams,
- 2) elektriniams žibintams,
- 3) tikslaus laiko prietaisams,
- 4) schemų laikikliams,
- 5) pirmosios pagalbos vaistinėlėms,
- 6) skubios pagalbos medicininėms vaistinėlėms,
- 7) garsiakalbiams,
- 8) gelbėjimosi bei pirotechninei signalinei įrangai, ir
- 9) plūdriesiems inkarams ir įrangai, palengvinančiai hidroplanų ir amfibijų švartavimą, prisitvirtinimą prie inkaro ar manevravimą vandenyje.

Jeigu skrydžio metu savo darbo vietoje įranga turės naudotis vienas skrydžio įgulos narys, ji privalo būti parengta veikti iš jo darbo vietos. Kai vienu įrangos vienetu turi naudotis daugiau nei vienas skrydžio įgulos narys, jis turi būti sumontuotas taip, kad įranga būtų parengta naudoti visose darbo vietose, kuriose ją būtina naudoti.

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, minimaliai nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurią jis paprastai užima, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje. Kai lėktuve reikalaujama turėti vieną prietaisą, kurį naudoja daugiau nei vienas skrydžio įgulos narys, jis turi būti sumontuotas taip, kad matytųsi iš kiekvienos naudojamos darbo vietos.

6.2. Srovės apsaugos įtaisai

Naudotojas naudoja lėktuvą, kuriame naudojami saugikliai, tik jeigu yra atsarginiai saugikliai, kuriuos galima naudoti skrydžio metu ir kurių skaičius sudaro 10 % visų tipų saugiklių skaičiaus arba yra ne mažiau negu po tris visų tipų saugiklius, priklausomai nuo to, kuris iš šių skaičių yra didesnis.

6.3. Lėktuvo skrydžio žiburiai

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, jeigu jame nėra šios įrangos:

a) skrydžiams dieną:

- 1) susidūrimų vengimo žiburių sistemos,
- 2) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamo apšvietimo, užtikrinančio reikiamą visų prietaisų ir įrangos, būtinų saugiams lėktuvo skrydžiams, apšvietimą,
- 3) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamo apšvietimo, užtikrinantis apšvietimą visose keleiviams skirtose patalpose, ir
- 4) elektrinio žibinto visiems įgulos nariams, kai reikia, kuris būtų lengvai pasiekiamas, kai šie sėdi jiems paskirtose darbo vietose.

b) Skrydžiams naktį, papildant a papunktyje minimą įrangą:

- 1) navigacinių ir padėties žiburių, ir
- 2) dviejų tūpimo žiburių arba vieno žiburio, turinčio du atskirai energija aprūpinamus šviesos elementus, ir
- 3) tarptautinės taisyklės atitinkančių žiburių, padedančių išvengti susidūrimų jūroje, jei tai jūrų lėktuvas ar amfibija.

6.4. Langų valytuvai

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5700 kg, jei visų pilotų darbo vietose nėra įrengtų langų valytuvų arba kitų juos atitinkančių priemonių, kurias naudojant kritulių metu dalis lango išliktų švari.

6.5. Aukščio įspėjimo sistema

Naudotojas nenaudoja turbosraigtinio lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, arba turboreaktyvinio lėktuvo, jeigu jame nėra sumontuota aukščio įspėjimo sistema, galinti:

- 1) įspėti skrydžio įgulą apie priartėjimą prie pasirinkto aukščio, ir
- 2) įspėti skrydžio įgulą bent garso signalu, kai nukrypstama virš ar žemiau pasirinkto aukščio,

išskyrus lėktuvus, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra 5700 kg arba mažesnė, o maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, ir kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas iki 1972 m. balandžio 1 d., o 1995 m. balandžio 1 d. jis jau buvo registruotas valstybėje narėje.

6.6. Žemės artumo įspėjimo sistema ir vietovės reljefo įspėjimo sistema

Naudotojas nenaudoja lėktuvo su turbininiu varikliu, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 5700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, jeigu jame nėra sumontuota žemės artumo įspėjimo sistema, turinti išankstinę įspėjimo funkciją apie pavojų keliantį vietovės reljefą (vietovės reljefo įspėjimo sistema – TAWS),

Žemės artumo įspėjimo sistema privalo automatiškai garsiniais signalais, kuriuos gali papildyti vaizdiniai signalai, laiku ir aiškiai įspėti skrydžio įgulą apie smukos spartą, žemės artėjimą, aukščio praradimą po kilimo ar vykdant tūpimo nutraukimą, netikslią tūpimo konfigūraciją ir nukrypimą žemyn nuo tūptinės,

vietovės reljefo įspėjimo sistema privalo automatiškai garsiniais ir vaizdiniais signalais bei vietovės reljefo displėjuje laiku įspėti skrydžio įgulą apie vietovę, kad būtų galima išvengti suartėjimo su žeme valdomojo skrydžio, taip pat pateikti išankstinę informaciją bei saugaus skrydžio aukštį.

6.7. Susidūrimo ore vengimo sistema

Naudotojas nenaudoja lėktuvo su turbininiu varikliu, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 19 krėslų, jeigu jame nėra sumontuota bent jau ACAS II veikimo lygio susidūrimo ore vengimo sistema.

6.8. Lėktuvo meteorologinio radiolokatoriaus įranga

Naudotojas nenaudoja:

- 1) hermetiško lėktuvo, arba
- 2) nehermetiško lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5700 kg, arba
- 3) nehermetiško lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 9 krėslai, jeigu jame nėra sumontuotas lėktuvo meteorologinis radiolokatorius, kai toks lėktuvas skraido naktį ar meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus tose vietovėse, kai maršrute yra tikėtinės perkūnijos ar kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti lėktuvo radiolokatoriumi.

Sraigoliniuose hermetiškuose lėktuvuose, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė neviršija 5700 kg, o maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra iki 9 krėslų, lėktuvo meteorologinį radiolokatorių, gavus įgaliosios institucijos leidimą, galima pakeisti kita įranga, galinčia nustatyti perkūnijas ar kitas galimas pavojingas oro sąlygas, kurias galima nustatyti lėktuvo radiolokatoriumi.

6.9. Įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis

Naudotojas nenaudoja lėktuvo tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, jeigu jis nėra sertifikuotas ir jame nėra sumontuotos įrangos skristi apledėjimo sąlygomis.

Naudotojas nenaudoja lėktuvo tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis naktį, jeigu jame nėra sumontuotos įrangos ledodarai apšviesti ar nustatyti. Visas naudojamas apšvietimas turi būti tokio tipo, kad nespindėtų ar nesukeltų atspindžio, trukdančio skrydžio įgulai atlikti savo pareigas.

6.10. Įranga kosminei radiacijai nustatyti

Naudotojas užtikrina, kad lėktuvuose, skirtuose skraidyti virš 15 000 m (49 000 pėdų), būtų įranga, nuolat matuojanti ir rodanti visos gaunamos kosminės radiacijos dozės dydį (t.y. galaktinės ir saulės kilmės neutronų radiacijos ir jonizacijos bendrą dydį) ir bendrą kiekviename skrydyje gaunamos dozės dydį.

6.11. Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kuriame reikalinga didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, jeigu jame nėra įrengta skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir rankoje nelaikomo tipo mikrofonais, kurie yra skirti naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

6.12. Įgulos narių vidaus ryšio sistema

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 15 000 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau nei 19 krėslų, jeigu jame nėra sumontuota įgulos narių vidaus ryšio sistema, išskyrus lėktuvus, kuriems pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas buvo išduotas iki 1965 m. balandžio 1 d. ir kurie 1995 m. balandžio 1 d. jau buvo įregistruoti valstybėje narėje.

Šiame punkte nurodyta įgulos narių vidaus ryšio sistema turi:

- 1) veikti nepriklausomai nuo kreipimosi į keleivius sistemos, išskyrus ragelius, ausines, mikrofonus, selektorių jungiklius ir signalizuojančius įrenginius,
- 2) užtikrinti abipusį ryšį tarp skrydžio įgulos kabinos ir:
 - i) visų keleivių salonų,
 - ii) visų virtuvių, esančių ne keleivių denio lygyje, ir
 - iii) visų nuošaliai esančių įgulos patalpų, kurios yra ne keleivių denyje ir į jas nelengva patekti iš keleivių salono,
- 3) būti lengvai pasiekiami naudoti iš visų reikiamų skrydžio įgulos darbo vietų skrydžio įgulos kabinoje,
- 4) būti lengvai pasiekiami naudoti reikiamose keleivių salono įgulos narių darbo vietose prie visų atskirų ar suporintų grindų lygio avarinių išėjimų,
- 5) turėti garso ar vaizdo signalų įspėjimo sistemą, skirtą naudotis skrydžio įgulos nariams keleivių salono įgulai įspėti ir naudotis keleivių salono įgulos nariams skrydžio įgulai įspėti,
- 6) turėti priemonę, leidžiančią gavėjui nustatyti, ar tai įprastas ar avarinis signalas, ir
- 7) užtikrinti abipusio ryšio galimybę žemėje tarp antžeminio personalo ir bent dviejų skrydžio įgulos narių.

6.13. Kreipimosi į keleivius sistema

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra didesnė nei 19 krėslų, jeigu jame nėra sumontuota kreipimosi į keleivius sistema.

Šiame punkte nurodyta kreipimosi į keleivius sistema turi:

- 1) veikti nepriklausomai nuo vidaus ryšio sistemų, išskyrus ragelius, ausines, mikrofonus, selektorių jungiklius ir signalizuojančius įrenginius,
- 2) būti lengvai pasiekiami skubiam naudojimui iš visų reikiamų skrydžio įgulos narių darbo vietų,
- 3) prie visų reikiamų grindų lygio keleivių avarinių išėjimų, kur greta yra keleivių salono įgulos krėslas, turi būti mikrofonas, kuris būtų lengvai pasiekiamas sėdinčiam keleivių salono įgulos nariui, išskyrus tai, kad vieną mikrofoną galima naudoti daugiau nei vienam išėjimui, jei išėjimų nuotolis yra toks, kad galima be pagalbos palaikyti ryšį žodžiu tarp sėdinčių keleivių salono įgulos narių,
- 4) būti tokia, kad ja per 10 sekundžių galėtų pasinaudoti keleivių salono įgulos nariai iš visų darbo vietų esančių ten, iš kur galima ja naudotis,

- 5) būti girdima ir suprantama visuose keleivių krėsluose, tualetuose, keleivių salono įgulos narių krėsluose ir darbo vietose.

6.14. Vidinės durys ir užuolaidos

Naudotojas gali naudoti lėktuvą tik tada, jeigu jame yra sumontuota ši įranga:

- a) lėktuvuose, kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 19 – durys tarp keleivių salono ir įgulos kabinos su užrašu „Tik įgulai“ bei užraktu, neleidžiančiu jų atidaryti be skrydžio įgulos nario leidimo;
- b) kiekvienų durų, skiriančių keleivių saloną nuo kitų skyrių, kuriuose yra avariniai išėjimai, atidarymo įranga. Atidarymo įranga turi būti lengvai pasiekama;
- c) tuo atveju, jei, norint pasiekti reikiamą avarinį išėjimą iš keleivio krėslo, būtina eiti pro duris ar užuolaidą, skiriančią keleivių saloną nuo kitų skyrių, durys ar užuolaida privalo turėti įtaisą, užfiksuojantį jas atidarytoje padėtyje;
- d) užrašas 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.

6.15. Pirmosios pagalbos vaistinė

Naudotojas gali naudoti lėktuvą tik tada, jeigu jame yra toliau nurodytas skaičius parengtu naudoti pirmosios pagalbos vaistinių:

Keleivių krėslų skaičius	Būtinai pirmosios pagalbos vaistinių skaičius
nuo 0 iki 99	1
nuo 100 iki 199	2
nuo 200 iki 299	3
300 ir daugiau	4

Naudotojas užtikrina, kad pirmosios pagalbos vaistinė būtų:

- 1) periodiškai tikrinamos, siekiant patvirtinti, kad jų turinys atitiktų jų paskirtį; ir
- 2) reguliariai atnaujinamos pagal etiketėse pateikiamas instrukcijas arba susidarius tam tikroms aplinkybėms.

6.16. Skubios pagalbos medicininė vaistinė

Jei nors vienas planuojamo maršruto taškas yra toliau negu 60 minučių skrydžio laiko (įprastu kreiseriniu greičiu) nuo aerodromo, kuriame galima tikėtis kvalifikuotos medicininės pagalbos, naudotojas gali naudoti lėktuvą, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 30, tik tada, jeigu jame yra skubios pagalbos medicininė vaistinė.

Įgulos vadas užtikrina, kad vaistus skirtų tik kvalifikuoti gydytojai, slaugės arba panašią kvalifikaciją turintis personalas.

Vežimo sąlygos

- 1) Skubios pagalbos medicininė vaistinė turi būti atspari dulkėms bei drėgmei ir turi būti vežama saugiai, jei įmanoma – įgulos kabinoje; ir
- 2) naudotojas turi užtikrinti, kad skubios pagalbos medicininės vaistinės būtų:
 - i) periodiškai tikrinamos, siekiant patvirtinti, kad jų turinys atitiktų jų paskirtį; ir
 - ii) reguliariai atnaujinamos pagal etiketėse pateikiamas instrukcijas arba susidarius tam tikroms aplinkybėms.

6.17. Deguonis pirmajai pagalbai

Naudotojas nenaudoja hermetiško lėktuvo didesniame nei 25000 pėdų aukštyje, kai reikia vežti keleivių salono įgulos narius, jeigu lėktuve nėra gryno deguonio tiekimo įrangos keleiviams, kuriems dėl fiziologinių priežasčių gali jo prireikti išsihermetinus keleivių salonui. Deguonies kiekis apskaičiuojamas taikant vidutinį, ne mažiau kaip 3 litrų sauso, standartinės temperatūros ir slėgio (STPD) deguonies tekėjimo greitį per minutę vienam asmeniui, ir jo turi pakakti visam skrydžiui išsihermetinus salonui didesniuose nei 8000 pėdų barometriniuose aukščiuose ne mažiau kaip 2 % vežamų keleivių, bet jokių būdu ne mažiau nei vienam asmeniui. Deguonies padavimo įtaisų turi pakakti, bet jų niekada negali būti mažiau nei du, ir keleivių salono įgulai turi būti užtikrinta galimybė jį naudoti.

Deguonies, skirto pirmajai pagalbai, kiekis, kurio reikia konkrečiam skrydžiui, nustatomas pagal salono barometrinius aukščius ir skrydžio trukmę, laikantis kiekvienam skrydžiui ir maršrutui nustatytos skrydžio tvarkos.

6.18. Rankiniai gesintuvai

Naudotojas negali naudoti lėktuvo, jeigu įgulos, keleivių ir, kur tai taikytina, krovinių skyriuose bei virtuvėse nėra tinkamų naudoti rankinių gesintuvų, atitinkančių šias nuostatas:

- a) gesinimo medžiagos rūšis turi būti tinkama labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, gesinti ir šios medžiagos kiekio turi pakakti; be to, personalo patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų;
- b) įgulos kabinoje turi būti ne mažiau kaip vienas skrydžio įgulai skirtas lengvai pasiekiamas rankinis gesintuvas su Halon 1211 (bromchlorodifluorometanu, CBrClF₂) ar lygiavertės rūšies gesinimo medžiaga;
- c) ne mažiau kaip vienas rankinis gesintuvas turi būti kiekvienoje virtuvėje, kuri nėra pagrindiniame keleivių denyje, arba iš jos turi būti lengvai pasiekiamas;
- d) ne mažiau kaip vienas lengvai pasiekiamas rankinis gesintuvas privalo būti kiekviename A ir B klasės krovinių ar bagažo skyriuje ir kiekviename E klasės krovinių skyriuje, į kuriuos įgulos nariai gali patekti skrydžio metu; ir
- e) keleivių skyriuje (skyriuose) esančių lengvai pasiekiamų rankinių gesintuvų skaičius turi būti ne mažesnis nei nurodyta šioje lentelėje:

Maksimali patvirtinta	Gesintuvų
-----------------------	-----------

keleivių krėslų konfigūracija	skaičius
nuo 7 iki 30	1
nuo 31 iki 60	2
nuo 61 iki 200	3
nuo 201 iki 300	4
nuo 301 iki 400	5
nuo 401 iki 500	6
nuo 501 iki 600	7
601 arba daugiau	8

Kai būtina turėti du ar daugiau gesintuvų, jie keleivių skyriuje turi būti išdėstyti tolygiai.

- f) ne mažiau kaip vienas iš gesintuvų, būtinų lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra ne mažiau kaip 31, bet ne daugiau kaip 60, keleivių salone, ir ne mažiau kaip du iš gesintuvų, esančių lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 61 arba daugiau, keleivių salone, turi būti užpildyti Halon 1211 (bromchlorodifluorometanu, CBrClF₂) arba lygiaverte gesinimo medžiaga.

6.19. Avariniai kirviai ir laužtuvai

Naudotojas negali naudoti lėktuvo, kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5700 kg arba maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra didesnė nei 9, jeigu jo įgulos kabinoje nėra bent vieno avarinio kirvio arba laužtuvo. Jei maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 200, tolimiausioje lėktuvo virtuvės dalyje arba šalia jos turi būti vežamas papildomas avarinis kirvis arba laužtuvas.

Keleivių skyriuje esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

6.20. Avarinės evakuacijos priemonės

Naudotojas nenaudoja lėktuvo, kurio keleiviams skirta avarinio išėjimo slenkstis:

- 1) yra aukščiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, kai lėktuvas stovi ant žemės ir jo važiuoklė išleista; arba
- 2) būtų aukščiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, nulūžus arba neišsitiesus vienai ar daugiau važiuoklės atramų, ir kuriam tipo pažymėjimas buvo pirmą kartą išduotas 2000 m. balandžio 1 d. arba vėliau,

jeigu jame prie kiekvieno išėjimo, kai taikomos 1 ir 2 dalys, nėra įrangos ar prietaisų, padedančių keleiviams ir įgulai saugiai pasiekti žemę avarinės situacijos atveju.

Tokia įranga ar prietaisai neturi būti įrengti išėjimuose virš sparnų, jei lėktuvo konstrukcijoje nustatyta vieta, kurioje baigiasi gelbėjimosi takas, yra mažiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, kai lėktuvas stovi ant žemės, jo važiuoklė yra išleista, o užsparniai – kilimo ar tūpimo padėtyje, priklausomai nuo to, kuri užsparnių padėtis yra aukščiau virš žemės.

Lėktuvuose, kuriuose būtinas atskiras avarinis išėjimas skrydžio įgulai ir:

- 1) kurių avarinio išėjimo žemiausias taškas yra daugiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, kai važiuoklė išleista; arba

- 2) kurių tipo pažymėjimas pirmą kartą buvo išduotas 2000 m. balandžio 1 d. arba vėliau, daugiau nei 1,83 metro (6 pėdos) virš žemės, nulūžus ar neišsitiesus vienai ar daugiau važiuoklės kojų, privalo būti įtaisas, padedantis visiems išlipantiems skrydžio įgulos nariams saugiai pasiekti žemę avarinės situacijos atveju.

6.21. Garsiakalbiai

Naudotojas negali naudoti lėktuvo, kurio maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 60 ir kuriuo vežamas vienas ar daugiau keleivių, jeigu jame nėra nešiojamųjų garsiakalbių su akumuliatoriais, kuriais įgulos nariai avarinės evakuacijos atveju galėtų lengvai pasinaudoti; garsiakalbių skaičius turi būti toks:

- 1) Kiekviename keleivių denyje:

Keleivių krėslų konfigūracija	Būtiną garsiakalbių skaičių
61 to 99	1
100 ar daugiau	2

- 2) Lėktuvuose, kuriuose yra daugiau nei vienas keleivių denis, visais atvejais, kai bendra keleivių krėslų konfigūracija viršija 60, turi būti ne mažiau kaip 1 garsiakalbis

6.22. Deguonis

6.22.1. Papildomo deguonies hermetiškuose lėktuvuose tiekimo šiais avarinio žemėjimo atvejais būtiniausi reikalavimai

12 lentelė

a)	b)
TIEKIMAS:	TRUKMĖ IR SALONO BAROMETRINIS AUKŠTIS
1. Visiems įgulos kabinoje pareigas atliekantiems asmenims, užimantiems įgulos kabinos krėslus	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 13000 pėdų, ir visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 10000 pėdų, bet neviršija 13000 pėdų po pirmųjų 30 minučių tuose aukščiuose, bet visais atvejais ne trumpiau nei: i) 30 minučių lėktuvuose, sertifikuotuose skristi ne didesniame nei 25000 pėdų absoliučiam aukštyje (2 pastaba) ii) 2 valandos lėktuvuose, sertifikuotuose skristi didesniame nei 25000 pėdų absoliučiam aukštyje (3 pastaba).
2. Visiems reikiamiems keleivių salono įgulos nariams	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 13000 pėdų, bet ne trumpiau nei 30 minučių (2 pastaba) ir visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 10000 pėdų, bet neviršija 13000 pėdų po pirmųjų 30 minučių tuose aukščiuose
3. 100 % keleivių (5 pastaba)	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 15000 pėdų, bet visais atvejais ne trumpiau nei 10 minučių (4 pastaba).
4. 30 % keleivių (5 pastaba)	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 14000 pėdų, bet neviršija 15000 pėdų
5. 10 % keleivių (5 pastaba)	Visas skrydžio laikas, kai salono barometrinis aukštis viršija 10000 pėdų, bet neviršija 14000 pėdų po pirmųjų 30 minučių šiuose aukščiuose

1 pastaba: Numatant deguonies atsargas reikia atsižvelgti į salono barometrinį aukštį ir žemėjimo profilį konkrečiuose maršrutuose.

2 pastaba: Būtinios minimalios deguonies atsargos yra toks deguonies kiekis, kurio reikia nuolatinei žemėjimo spartai nuo lėktuvo maksimalaus sertifikuoto skrydžio aukščio iki 10000 pėdų per 10 minučių ir vėlesnių 20 minučių 10000 pėdų aukštyje.

3 pastaba: Būtinios minimalios deguonies atsargos yra toks deguonies kiekis, kurio reikia nuolatinei žemėjimo spartai nuo lėktuvo maksimalaus sertifikuoto skrydžio aukščio iki 10000 pėdų per 10 minučių ir vėlesnių 110 minučių 10000 pėdų aukštyje. Apskaičiuojant būtiną deguonies atsargą galima įtraukti deguonį, kuris būtiną pagal OPS punkto a papunkčio 1 dalį.

4 pastaba: Būtinios minimalios deguonies atsargos yra toks deguonies kiekis, kurio reikia nuolatinei žemėjimo spartai nuo lėktuvo maksimalaus sertifikuoto skrydžio aukščio iki 15 000 pėdų per 10 minučių.

5 pastaba: Šioje lentelėje „keleiviai“ – tai faktiškai vežami keleiviai, įskaitant kūdikius.

6.22.2. Papildomas deguonis nehermetiškiems lėktuvams

1 lentelė

a)	b)
TIEKIMAS:	TRUKMĖ IR BAROMETRINIS AUKŠTIS
1. Visiems asmenims įgulos kabinos krėsluose, atliekantiems pareigas įgulos kabinoje	Visas skrydžio laikas didesniame nei 10000 pėdų barometriniame aukštyje
2. Visiems reikiamiems keleivių salono įgulos nariams	Visas skrydžio laikas didesniame nei 13000 pėdų barometriniame aukštyje ir ilgesnis nei 30 minučių skrydžio laikas didesniame nei 10000 pėdų, bet ne didesniame kaip 13000 pėdų barometriniame aukštyje
3. 100 % keleivių (žr. pastabą)	Visas skrydžio laikas didesniame kaip 13000 pėdų barometriniame aukštyje
4. 10 % keleivių (žr. pastabą)	Visas ilgesnis nei 30 minučių skrydžio laikas didesniame nei 10000 pėdų, bet ne didesniame nei 13000 pėdų barometriniame aukštyje

Pastaba: šioje lentelėje „keleiviai“ – faktiškai vežami keleiviai, įskaitant kūdikius iki 2 metų amžiaus.

7. RYŠIO IR NAVIGACIJOS ĮRANGA

7.1. Garso selektoriaus skydelis

Naudotojas nenaudoja lėktuvo pagal IFR, jeigu jame nėra sumontuoto garso selektoriaus skydelio, prireikus pasiekiamo visiems skrydžio įgulos nariams.

7.2. Radijo įranga skraidyti maršrutais pagal VFR, kai navigacija vykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

Naudotojas nenaudoja lėktuvo pagal VFR maršrutais, kurių navigacija vyksta pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus, jeigu jame nėra sumontuotos įprastoms skrydžio sąlygoms būtinos radijo ryšio įrangos, pritaikytos:

- a) palaikyti ryšį su atitinkamomis antžeminėmis stotimis,
- b) palaikyti ryšį su atitinkamais oro eismo valdymo įrenginiais visuose taškuose, esančiuose valdomoje oro erdvėje, kuria numatoma skristi, ir
- c) gauti meteorologinę informaciją.

7.3. Ryšio ir navigacijos įranga skrydžiams pagal IFR ar VFR maršrutais, kurių navigacija nevykdoma pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus

Naudotojas nenaudoja lėktuvo pagal IFR ar VFR maršrutais, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, jeigu lėktuve nėra sumontuotos radijo ryšio, SSR atsakiklio ir navigacijos įrangos, kuri atitinka skrydžio zonoje (-se) taikomus oro eismo paslaugų reikalavimus.

Radijo įranga. Naudotojas užtikrina, kad radijo įrangą sudarytų ne mažiau kaip:

- 1) dvi nepriklausomos radijo ryšio sistemos, kurios normaliomis skrydžio sąlygomis yra būtinos ryšiui su atitinkama antžemine stotimi visuose maršruto taškuose bei tarp jų, įskaitant ir nukrypimus, palaikyti, ir
- 2) SSR atsakiklio įranga, reikalinga maršrutui, kuriuo skrendama.

Navigacijos įranga. Naudotojas užtikrina, kad navigacijos įranga:

- 1) būtų sudaryta iš ne mažiau kaip:

- i) vienos VOR priėmimo sistemos, vienos ADF sistemos, vienos DME sistemos, tačiau ADF sistemos nebūtina montuoti tuo atveju, kai ADF nėra reikalinga nė viename planuojamo skrydžio etape,
- ii) vienos ILS arba MLS, jei ILS ar MLS reikalingos artėjimo tūpti navigacijai,
- iii) vienos ženklinamojo radijo švyturio priėmimo sistemos, jei ženklinamasis radijo švyturys reikalingas artėjimo tūpti navigacijai,
- iv) zonos navigacijos sistemos, jei zonos navigacija reikalinga maršrutui, kuriuo skrendama,
- v) papildomos DME sistemos visuose maršrutuose ar jų dalyse, jei navigacija grindžiama tik DME signalais,
- vi) papildomos VOR priėmimo sistemos visuose maršrutuose ar jų dalyse, jei navigacija grindžiama tik VOR signalais, ir
- vii) ADF sistemos visuose maršrutuose ar jų dalyse, jei navigacija grindžiama tik NDB signalais, ar

2) atitinka reikalaujamą navigacijos charakteristikų (RNP) tipą, taikomą skrydžiams atitinkamoje oro erdvėje.

Naudotojas gali naudoti lėktuvą, kuriame nėra ADF ar šio punkto c papunkčio 1 dalies vi ir (arba) c papunkčio 1 dalies vii pastraipose nurodytos navigacijos įrangos, jeigu jame yra sumontuota alternatyvi įranga, įgaliotos institucijos patvirtinta maršrutui, kuriuo skrendama. Alternatyvios įrangos patikimumas ir tikslumas turi būti tokie, kad būtų galima saugi navigacija numatomu maršrutu.

Naudotojas užtikrina, kad VHF ryšio įranga, ILS kurso radijo švyturiai ir VOR imtuvai, kurie sumontuoti lėktuvuose ir naudojami IFR skrydžiams, būtų patvirtinto tipo, atitinkančio FM dažnių apsaugos standartus.

8. LĖKTUVŲ TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

8.1. Bendrosios nuostatos

Vežėjas gali naudoti lėktuvą, jeigu jį techniškai prižiūri ir leidžia naudoti organizacija, atitinkamai patvirtinta pagal JAR-145, išskyrus patikrinimus prieš skrydį, kuriuos atlieka nebūtinai JAR-145 organizacija.

Šis skyrius nustato lėktuvo techninės priežiūros reikalavimus, kurių reikia laikytis siekiant atitikti vežėjo sertifikavimo reikalavimus, nurodytus JAR-OPS 1.180.

8.2. Terminai

Šiame skyriuje taikomos šios sąvokos:

Patikrinimas prieš skrydį –

tikrinimas, atliekamas prieš skrydį, kuriuo siekiama užtikrinti, kad lėktuvas tinka numatomam skrydžiui. Jo metu defektų šalinimas neatliekamas.

Patvirtintas standartas –

įgaliotosios institucijos patvirtintas gamybos, projektavimo, techninės priežiūros, kokybės standartas.

Įgaliotosios institucijos patvirtintas –

įgaliotosios institucijos tiesiogiai patvirtintą arba patvirtintą įgaliotosios institucijos nustatyta tvarka.

8.3. Techninės priežiūros vadyba

Tam, kad atitiktų JAR-OPS reikalavimus, vežėjas turi būti atitinkamai patvirtintas pagal JAR-145, išskyrus tuos atvejus, kai įgaliotoji institucija sutinka, kad techninė priežiūra gali būti atlikta pagal sutartį su atitinkama, pagal JAR-145 patvirtinta (pripažinta) organizacija.

Vežėjas privalo pasamdyti įgaliotajai institucijai priimtina asmenį ar asmenų grupę, užtikrinančių, kad visa techninė priežiūra būtų atliekama laiku ir pagal patvirtintus standartus taip, kad būtų laikomasi atsakomybės už techninę priežiūrą reikalavimų, nurodytų JAR-OPS 1.890. Asmuo ar vyresnysis asmuo – tai paskirtasis pareigūnas, nurodytas JAR-OPS 1.175(i)(2). Už techninę priežiūrą atsakingas paskirtasis pareigūnas taip pat atsako už visus atitaisymo veiksmus, daromus kokybės priežiūros proceso pagal JAR OPS 1.900 rezultate.

Už techninę priežiūrą atsakingojo paskirtojo pareigūno neturėtų samdyti pagal JAR – 145 patvirtinta (pripažinta) organizacija, sudariusi sutartį su vežėju, nebent ypatingu atveju tai leistų įgaliotoji institucija.

8.4. Kokybės sistema

Techninės priežiūros tikslais pagal JAR-OPS 1.035 reikalaujama vežėjo kokybės sistema, papildomai privalo apimti mažiausiai šias funkcijas:

- (1) priežiūrą, kad veikla pagal JAR-OPS 1.890 būtų atliekama pagal patvirtintas procedūras;
- (2) priežiūrą, kad visa techninė priežiūra būtų atliekama pagal sutartį; ir
- (3) priežiūrą, kaip laikomasi šio skyriaus reikalavimų.

Kai vežėjas yra patvirtintas pagal JAR-145, kokybės sistemą galima sujungti su kokybės sistema, reikalaujama pagal JAR-145.

8.5. Vežėjo techninės priežiūros vadybos vadovas (MME)

Vežėjas privalo parengti vežėjo techninės priežiūros vadybos vadovą, pateikiantį detalią organizacijos struktūrą (Žr. AMC OPS 1.905(a)), taip pat:

- (1) paskirtą pareigūną, atsakingą už techninės priežiūros sistemą, nurodytą JAR-OPS 1.175(i)(2), ir asmenį ar grupę asmenų, nurodytą JAR-OPS 1.895(b);
- (2) procedūras, kurių reikia laikytis, kad būtų vykdomos JAR-OPS 1.890 numatytų techninės priežiūros pareigos ir JAR-OPS 1.900 numatytų kokybės funkcijos, išskyrus tuos atvejus, kai vežėjas yra atitinkamai patvirtintas kaip techninės priežiūros organizacija pagal JAR-145, šie duomenys gali būti įtraukti į JAR-145 vadovą.

Vežėjo techninės priežiūros vadybos vadovas ir vėlesni jo pakeitimai turi būti patvirtinti įgaliotosios institucijos.

8.6. Vežėjo lėktuvo techninės priežiūros programa

Vežėjas privalo užtikrinti, kad lėktuvas būtų techniškai prižiūrimas pagal vežėjo lėktuvų techninės priežiūros programą. Programoje turi būti detalieji aprašyti visi techninės priežiūros darbai, jų intervalai. Į programą gali būti reikalaujama įtraukti patikimumo programą, kai įgaliotoji institucija nustato, kad tokia patikimumo programa yra būtina. (Žr. AMC OPS 1.910(a)).

Vežėjo patvirtinta lėktuvo techninės priežiūros programa turi būti periodiškai tikrinama ir, kai būtina, pakeičiama. Patikrinimas turi užtikrinti, kad programa ir toliau galioja atsižvelgiant į veiklos patirtį ir naujus arba modifikuotus priežiūros reikalavimus, pateiktus Tipo sertifikato savininko.

Vežėjo patvirtinta lėktuvo techninės priežiūros programa turi atspindėti taikomus privalomus priežiūros reikalavimus pateiktus ir išleistus Tipo sertifikato savininko, kad būtų laikomasi JAR-21.61,

8.7. Vežėjo lėktuvų techninės priežiūros programa ir vėlesni jos pakeitimai turi būti patvirtinti įgaliotosios institucijos.

Vežėjo pažymėjimo galiojimo techninės priežiūros sistemos atžvilgiu tęstinumas

Vežėjas turi laikytis JAR-OPS 1.175 ir 1.180, kad užtikrintų vežėjo pažymėjimo galiojimo techninės priežiūros sistemos atžvilgiu tęstinumą.

Ekvivalentinis saugos atvejis

Vežėjas negali taikyti alternatyvių procedūrų toms procedūroms, kurios nurodytos šiame skyriuje, nebent būtiną ir ekvivalentinį saugos atvejį patvirtino įgaliotoji institucija bei parėmė šalių, - JAA narių, administracijos

9. NAVIGACINIAI REIKALAVIMAI

9.1.1. Skrydžių maršrutai ir zonos

Naudotojas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi tik tokiais maršrutais ar tokiose zonose:

- 1) kur galima naudotis planuojamiems skrydžiams tinkama antžemine įranga ir paslaugomis, įskaitant meteorologines paslaugas;
- 2) kuriems numatyto naudoti lėktuvo charakteristikos yra pakankamos, kad būtų galima laikytis minimalaus skrydžio aukščio reikalavimų;
- 3) kuriems numatyto naudoti lėktuvo įranga atitinka būtiniausius planuojamo skrydžio reikalavimus;
- 4) kurių žemėlapiai ir schemos (nurodyta OPS 1.135 punkto a papunkčio 9 dalyje) turimi;
- 5) kur esama aerodromų, pasiekiamų laikantis OPS 1.245 punkte nustatytų laiko ir atstumo apribojimų, jei naudojami dviejų variklių lėktuvai;
- 6) kur esama paviršių, tinkamų saugiai atlikti priverstinį tūpimą, jei naudojami vieno variklio lėktuvai.

Naudotojas užtikrina, kad skrydžiai būtų vykdomi pagal įgaliotosios institucijos nustatytus maršrutų ar zonų apribojimus.

9.1.2. Įgulos vado sprendimas

Įgulos vadas nepradeda kilimo, kol neįsitikina, kad:

- 1) lėktuvas yra tinkamas skristi;
- 2) lėktuvas nenaudojamas prieštaraujant konfigūracijos nukrypimų sąrašui (CDL);
- 3) yra visi prietaisai ir įranga būtina skrydžiui vykdyti;
- 4) prietaisai ir įranga atitinka MEL reikalavimus;
- 5) yra tos skrydžių vykdymo vadovo dalys, kurios bus reikalingos vykdant skrydį;
- 6) yra visa reikiama dokumentacija, informacija ir formos;
- 7) yra visi reikalingi galiojantys žemėlapiai ir schemos maršrutui vertinant galimus nukrypimus;
- 8) yra reikalinga planuotam skrydžiui antžeminė įranga;
- 9) yra užtikrinta reikiama degalų, tepalų ir deguonies atsarga kaip to reikalauja skrydžio vykdymo vadovas;
- 10) kroviny yra tinkamai išdėstytas ir saugiai pritvirtintas;
- 11) lėktuvo masė ir svorio centras pradėjus kilimo riedą bus tokia, kad skrydis galės būti saugiai vykdomas visomis tikėtinomis skrydžio sąlygomis;
- 12) vykdomi visi galimi skrydžio ribojimai;

9.2. Skrydžio aukščio ir greičio pasirinkimas maršrute

Vertinamos aplinkybės

Pasirenkant maršrutą turi būti vertinamos šios aplinkybės:

- 1) radijo ryšys;
- 2) navigacinės priemonės;
- 3) aerodromai, tame tarpe:
 - maršruto atsarginiai;
 - paskirties atsarginiai;
- 4) Meteorologinė informacija.

Aerodromų pripažinimas tinkamais

Kai vežėjas nusprendžia naudoti tam tikrus aerodromus atitinkamam lėktuvų tipui, turi būti vertinama:

tinkamas aerodromas yra toks, kuriame galima vykdyti skrydžius, laikantis skrydžio kilimo tūpimo tako charakteristikų. Papildomai turi būti tikimasi, kad tikėtinam aerodromo naudojimo laikui jis bus galimas naudoti ir turės atitinkamą įrangą;

ETOPS maršruto atsarginiam aerodromui turi būti dar vertinami šie veiksniai,:

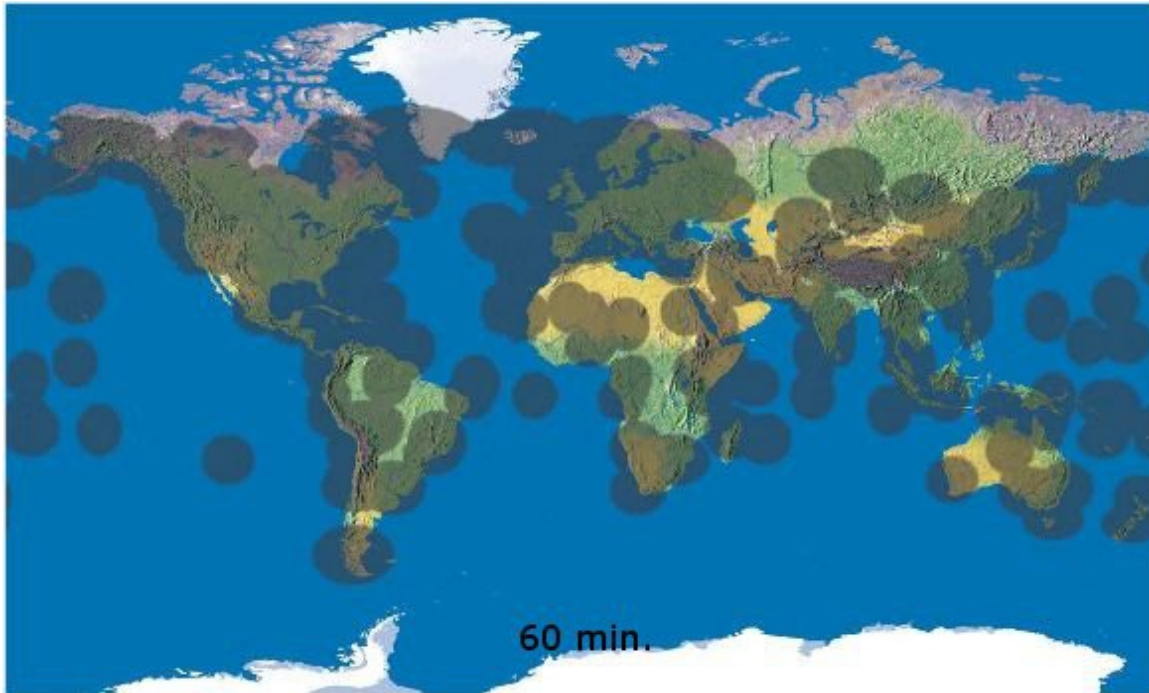
- ATC;
- Bent vienas navigacinis įrenginys artėjimui pagal prietaisus.

9.2.1. Maksimalus nuotolis nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams, neturintiems ETOPS patvirtinimo

Negavęs specialaus įgaliotosios institucijos patvirtinimo pagal OPS 1.246 punkto a papunktį (ETOPS patvirtinimas), naudotojas negali naudoti:

- 1) A klasės skrydžiams – lėktuvų, kurių:
 - maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 20 ar daugiau krėslų; arba
 - maksimali kilimo masė yra 45 360 kg ar daugiau;

maršrutams, kuriuose yra taškų, iki tinkamo aerodromo esančių didesniu atstumu nei tas, kurį galima nuskristi per 60 minučių kreiseriniu greičiu, nustatytu pagal šio punkto b papunktį, kai neveikia vienas variklis



2) A klasės skrydžiams – lėktuvų, kurių:

- maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija yra 19 ar mažiau krėslų; ir
- maksimali kilimo masė yra mažesnė kaip 45 360 kg, maršrutams, kuriuose yra taškų, esančių didesniu atstumu iki tinkamo aerodromo, nei tas, kurį galima nuskristi per 120 minučių, o turboreaktyviniams lėktuvams, įgaliotajai institucijai leidus, – per 180 minučių, kreiseriniu greičiu, nustatytu pagal šio punkto b papunktį, kai neveikia vienas variklis.

3) B ar C klasės skrydžiams – lėktuvų:

- maršrutams, kuriuose yra taškų, iki tinkamo aerodromo esančių didesniu atstumu nei tas, kurį galima nuskristi per 120 minučių kreiseriniu greičiu, nustatytu pagal šio punkto b papunktį; arba
- esančių didesniu kaip 300 jūrmylių atstumu, atsižvelgiant į tai, kuris atstumas yra mažesnis.

Naudotojas nustato greitį, reikalingą apskaičiuoti maksimalų nuotolį iki tinkamo aerodromo minėtiems dviem dviejų variklių lėktuvų tipams ar jų variantams, kuris neviršytų VMO, pagrindu laikant tikrąjį oro greitį, kurį lėktuvas gali išlaikyti, kai neveikia vienas variklis, esant tokioms sąlygoms:

1) Tarptautinė standartinė atmosfera (ISA);

2) Horizontalusis skrydis:

i) turboreaktyviniams lėktuvams:

A) FL 170; arba

B) maksimalus skrydžio lygis, kurį lėktuvas, kai neveikia vienas variklis, gali pasiekti ir išlaikyti, naudodamas AFM nurodytą bendrąją aukštėjimo spartą, atsižvelgiant į tai, kuris yra mažesnis.

ii) sraiginiams lėktuvams:

A) FL 80; arba

B) maksimalus skrydžio lygis, kurį lėktuvas, kai neveikia vienas variklis, gali pasiekti ir išlaikyti, naudodamas AFM nurodytą bendrąją aukštėjimo spartą, atsižvelgiant į tai, kuris yra mažesnis.

3) maksimali nekintanti likusio veikiančio variklio trauka arba galia;

4) lėktuvo masė yra ne mažesnė kaip:

i) maksimali kilimo masė kylant jūros lygyje; ir

ii) į optimalų ilgo nuotolio skrydžio kreiserinį aukštį kylama visais varikliais; ir

iii) šiame aukštyje skrendama ilgų nuotolių kreiseriniu greičiu visais varikliais, kol nuo kilimo praėjęs laikas pasiekia šio punkto a papunktyje nustatytą slenkstį.

Naudotojas užtikrina, kad į Skrydžių vykdymo vadovą būtų įtraukti šie kiekvienam tipui ar variantui būdingi duomenys:

1) pagal šio punkto b papunktį nustatytas skrydžio kreiserinis greitis, kai neveikia vienas variklis; ir

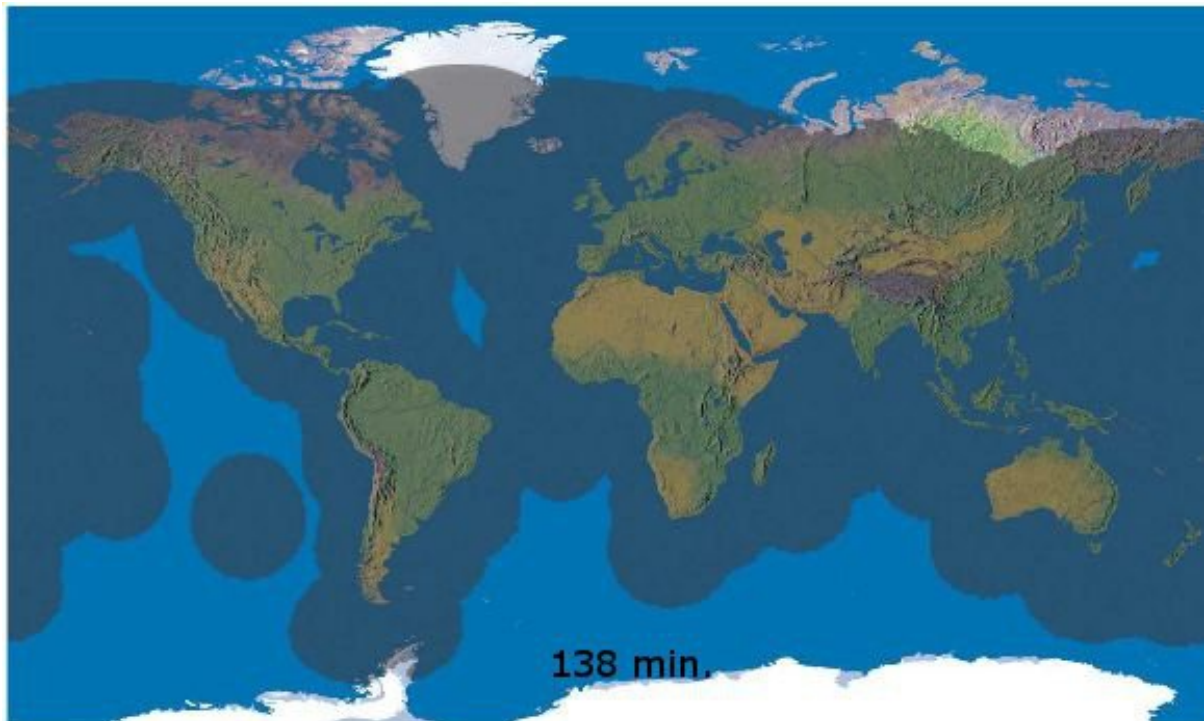
2) pagal šio punkto a ir b papunkčius nustatytas maksimalus nuotolis nuo tinkamo aerodromo.

Pastaba: pirmiau nurodyti greičiai ir aukščiai (skrydžio lygiai) yra skirti naudoti tik nustatant maksimalų nuotolį nuo tinkamo aerodromo.

9.2.2. Padidinto nuotolio skrydžiai dviejų variklių lėktuvais (ETOPS)

Naudotojas negali vykdyti skrydžių, viršijančių slenkščio atstumą, nustatytą pagal OPS 1.245 punktą, nebent tai daryti leistų įgaliotoji institucija (ETOPS patvirtinimas).

Prieš vykdydamas ETOPS skrydį, naudotojas užtikrina, kad būtų tinkamas ETOPS maršruto atsarginis aerodromas, kurį įmanoma pasiekti per patvirtintą maršruto pakeitimo laiką arba maršruto pakeitimo laiką, apskaičiuotą pagal MEL pateiktą lėktuvo tinkamumo skraidyti būklę, atsižvelgiant į tai, kuris iš jų yra trumpesnis.



9.3. A klasės lėktuvų skrydžio charakteristikos

9.3.1. Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui

Naudotojas užtikrina, kad skrendant, kai neveikia vienas variklis, Lėktuvo pilotavimo taisyklėse pateikti maršruto gryniosios skrydžio trajektorijos duomenys, atitinkantys numatomas meteorologines skrydžio sąlygas, visuose maršruto taškuose atitiktų b arba c papunkčius. Grynoji skrydžio trajektorija privalo būti teigiamo gradiento 1500 pėdų aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti po variklio gedimo. Kai dėl meteorologinių sąlygų reikia, kad veiktų priešlėdžio sistemos, privaloma atsižvelgti į jų naudojimo įtaką grynajai skrydžio trajektorijai.

Gryniosios skrydžio trajektorijos gradientas turi būti teigiamas mažiausiai 1000 pėdų virš žemės ir kliūčių per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų numatomo maršruto pusių.

Grynoji skrydžio trajektorija turi būti tokia, kad lėktuvas galėtų tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal OPS 1.515 arba 1.520 punktus, grynajai skrydžio teritorijai esant vertikalčiai mažiausiai 2000 pėdų virš žemės ir kliūčių palei maršrutą per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų pusių vadovaujantis toliau pateiktomis 1–4 dalimis:

- 1) manoma, kad variklis suges kritiškiausiam maršruto taške,
- 2) atsižvelgiama į vėjo įtaką skrydžio trajektorijai,
- 3) degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir yra naudojama saugi procedūra; ir
- 4) aerodromas, kuriame lėktuvas numato tūpti po variklio gedimo, privalo atitikti šiuos kriterijus:
 - i) numatoma tūpimo masė atitinka reikalaujamas skrydžio charakteristikas, ir
 - ii) pranešimai apie orą ar oro prognozės, arba jų derinys, ir skrydžių lauko sąlygų pranešimai rodo, kad apskaičiuotu tūpimo laiku tūpimą galima atlikti saugiai.

Laikydamasis OPS 1.500 punkto, jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % palaikymo lygio, naudotojas privalo išplėsti šio punkto b ir c papunkčiuose nurodytas ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių).

9.3.2. Skrydis maršrutu trijų ar daugiau variklių lėktuvu neveikiant dviem varikliams

Naudotojas užtikrina, kad kai skrendama visų variklių ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru, iš visų numatyto maršruto taškų trijų ar daugiau variklių lėktuvas nebūtų nutolęs daugiau kaip 90 minučių skrydžio nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomi tūpimo masei, išskyrus atvejus, kai lėktuvas atitinka šio punkto b–f papunkčių reikalavimus.

Maršruto gryniosios skrydžio trajektorijos duomenys, kai neveikia du varikliai, turi leisti lėktuvui tęsti skrydį numatytais meteorologinėmis sąlygomis nuo taško, kuriame laikoma, kad du varikliai sugedo vienu metu, iki aerodromo, kuriame įmanoma nutūpti ir galutinai sustoti, taikant tūpimo procedūrą, kai neveikia du varikliai. Grynoji skrydžio trajektorija turi būti vertikalčiai ne žemesnė kaip 2000 pėdų virš žemės ir kliūčių visame maršrute per 9,3 km (5 jūrmyles) iš abiejų pusių. Tokiam aukštyje ir tokiomis meteorologinėmis sąlygomis, kai reikia, kad veiktų priešlėdžio sistemos, būtina atsižvelgti į jų įtaką grynajai skrydžio trajektorijai. Jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % palaikymo lygio, naudotojas privalo padidinti nurodytą pločio ruožą iki 18,5 km (10 jūrmylių).

Laikoma, kad du varikliai gali sugesti pačiame kritiškiausiam maršruto taške, kuriame lėktuvas yra toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio

kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliama numatoma tūpimo masė.

Grynosios skrydžio trajektorijos gradientas turi būti teigiamas 1500 pėdų virš aerodromo, kuriame ketinama tūpti sugedus dviem varikliams.

Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir yra naudojama saugi procedūra.

Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame laikoma, kad suges abu varikliai, negali būti mažesnė nei ta, kurią sudarytų pakankamas degalų kiekis skristi iki tūpimo aerodromo ir atskristi ten ne žemiau nei 1500 pėdų aukštyje tiesiog virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių.

9.4. B klasės lėktuvų skrydžio charakteristikos

9.4.1. Skrydis maršrutu. Kelių variklių lėktuvai

Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytais meteorologinėmis sąlygomis ir vieno iš variklių gedimo atveju, kai likę varikliai veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis, galėtų saugiai skristi reikiamuose minimaliuose aukščiuose ar virš jų, kaip nurodyta Skrydžių vykdymo vadove, iki taško, esančio 1000 pėdų virš aerodromo, kuriame galima laikytis skrydžio reikalavimų.

Laikantis šio punkto a papunkčio:

1) lėktuvas laikomas negalinčiu skristi aukščiuose, viršijančiuose tą, kuriame aukštėjimo sparta prilygsta 300 pėdų per minutę, kai visi varikliai veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis, ir

2) menamas maršruto gradientas, kai neveikia vienas variklis, yra didžiausias atitinkamais atvejais žemėjimo ar aukštėjimo gradientas, atitinkamai padidintas 0,5 % koeficientu ar sumažintas 0,5 % koeficientu.

9.4.2. Skrydis maršrutu. Vieno variklio lėktuvai

Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytais meteorologinėmis sąlygomis ir sugedus varikliui, galėtų pasiekti vietą, kurioje galima atlikti saugų priverstinį tūpimą. Sausumos lėktuvams reikalinga vieta sausumoje, išskyrus kai kitaip patvirtina įgaliotoji institucija.

Laikantis šio punkto a papunkčio:

1) Lėktuvas laikomas negalinčiu skristi, kai variklis veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis aukštyje, viršijančiame tą, kuriame aukštėjimo sparta prilygsta 300 pėdų per minutę, ir

2) menamas maršruto gradientas yra didžiausias žemėjimo gradientas, padidintas 0,5 % koeficientu.

9.4.3. C klasės lėktuvų skrydžio charakteristikos

9.4.4. Skrydis maršrutu veikiant visiems varikliams

Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytais meteorologinėmis sąlygomis visuose maršruto taškuose ar numatytų nuo jo nukrypimų metu sugebės išlaikyti mažiausiai 300 pėdų per minutę aukštėjimą, visiems varikliams veikiant maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis:

1) minimaliuose aukščiuose saugiam skrydžiui visuose maršruto etapuose, kuriuose bus skrendama, arba numatytų nukrypimų nuo jų metu, nurodytų Skrydžių vykdymo vadove ar paskaičiuotų pagal jame pateiktą su lėktuvu susijusią informaciją,

2) minimaliuose aukščiuose, kurių būtina laikytis pagal atitinkamas OPS 1.580 ir 1.585 punktuose numatytas sąlygas.

9.4.5. Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui

Naudotojas užtikrina, kad lėktuvas skrydžio metu numatytais meteorologinėmis sąlygomis, sugedus vienam varikliui, visuose maršruto taškuose ar numatytų nuo jo nukrypimų metu, kai kitas ar kiti varikliai veikia maksimaliu pastoviu galingumu nurodytomis sąlygomis, sugebės tęsti skrydį iš kreiserinio aukščio iki aerodromo, kuriame galima tūpti atitinkamai pagal OPS 1.595 arba OPS 1.600 punktus, praskrendant kliūtis per 9,3 km (5 jūrmiles) iš abiejų numatyto maršruto pusių vertikaliais intervalais mažiausiai:

- 1) 1000 pėdų, kai aukštėjimo sparta lygi nuliui ar didesnė, arba
- 2) 2000 pėdų, kai aukštėjimo sparta mažesnė, negu nulis.

Skrydžio trajektorijos 450 m (1500 pėdų) aukštyje virš aerodromo, kuriame numatoma tūpti sugedus vienam varikliui, nuolydis turi būti teigiamas.

Vadovaujantis šiuo papunkčiu, esama lėktuvo aukštėjimo sparta turi būti 150 pėdų per minutę mažesnė nei nustatyta aukštėjimo bendroji sparta.

Laikydamasis šio punkto reikalavimų, naudotojas privalo išplėsti šio punkto a papunktyje numatytas pločio ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių), jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % patikimumo lygio.

Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir jei yra naudojama saugi procedūra.

9.4.6. Skrydis maršrutu. Trijų ar daugiau variklių lėktuvai, kai du iš jų neveikia

Naudotojas užtikrina, kad visuose numatyto maršruto taškuose trijų ar daugiau variklių lėktuvas būtų ne toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomi tūpimo masei, išskyrus atvejus, kai lėktuvas atitinka šio punkto b–e papunkčių reikalavimus.

Pagal pateiktą skrydžio maršrutą, neveikiant dviem varikliams, lėktuvas turi galėti tęsti skrydį numatytais meteorologinėmis sąlygomis, praskrendant visas kliūtis per 9,3 km (5 jūrmiles) iš abiejų numatyto maršruto pusių mažiausiai 2000 pėdų vertikalio intervalu iki aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomi tūpimo masei.

Laikoma, kad du varikliai gali sugesti pačiame kritiškiausiam maršruto taške, kuriame lėktuvas yra toliau nei už 90 minučių skrydžio visais varikliais ilgo nuotolio kreiseriniu greičiu standartinėje temperatūroje ramiu oru nuo aerodromo, kuriame yra atitinkami skrydžio reikalavimai, keliami numatomi tūpimo masei.

Numatoma lėktuvo masė tame taške, kuriame, kaip manoma, gali sugesti du varikliai, negali būti mažesnė, negu ta, kurią sudarytų pakankamas degalų kiekis tęsti skrydį iki tūpimo aerodromo, bei pasiekti jį mažiausiai 450 m (1500 pėdų) aukštyje tiesiai virš tūpimo zonos ir po to horizontaliai skristi 15 minučių.

Vadovaujantis šiuo papunkčiu, esama lėktuvo aukštėjimo sparta parenkama 150 pėdų per minutę mažesnė nei nurodytoji.

Laikydamasis šio punkto reikalavimų, naudotojas privalo išplėsti šio punkto a papunktyje numatytas pločio ribas iki 18,5 km (10 jūrmylių), jei navigacinis tikslumas nesiekia 95 % patikimumo lygio.

Degalų išpilti leidžiama tiek, kad likusių užtektų pasiekti aerodromą, ir yra naudojama saugi procedūra.

9.5. Kreiserinio skrydžio aukščio ir greičio pasirinkimas

Modernūs turboreaktyviniai lėktuvai gali skristi įvairiais režimais : ilgiausio skrydžių laiko, didžiausio nuotolio ar trumpiausio laiko maršrute. Kai skrendama ilgiausio skrydžių

laiko režimu reikalingos mažiausios kuro sąnaudos. Tai pasiekama skrendant didžiausiuose aukščiuose, kur kuro sąnaudos yra mažiausios, ir greičiu kuriam esant yra mažiausias pasipriešinimas. Kad pagerinti lėktuvo valdymo savybes šį greitį truputį galima padidinti mažesniuose aukščiuose ir sumažinti didesniuose aukščiuose.

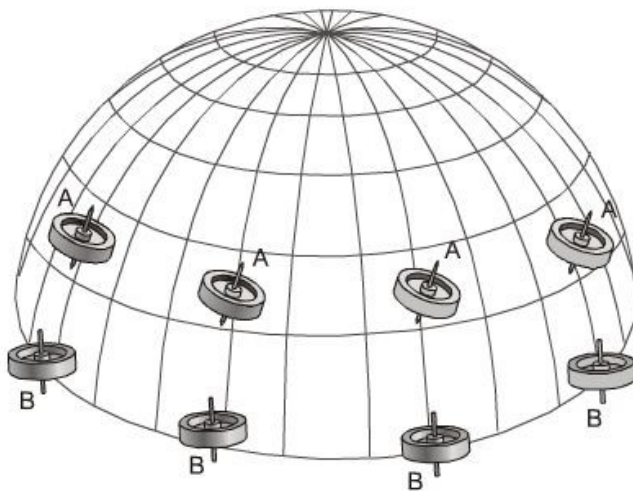
Skrendant didžiausio nuotolio režimu, lėktuvas turi būti skraidinamas naudojant kilimo maršrute techniką, kai lėktuvas kyla į pradinį efektyviausią skrydžių lygį greičiu 1,3 karto didesniu negu ilgiausio skrydžių laiko greitis, tęsiant kilimą iki žemėjimo taško, nuo kurio lėktuvas staigiai žemėja. Šis metodas yra nepraktiškas užimtoje oro erdvėje. Šį metodą naudojo Concorde lėktuvai, kadangi jie skraidydavo sąlyginai neužimtoje oro erdvėje. Skrendant trumpiausio laiko maršrute režimu, lėktuvas skrenda naudojant didžiausią trauką, kad pasiekti didžiausią Macho skaičių esamam svoriui, slėgio aukščiui ir temperatūrai.

10. POLIARINIAI IR TRANSATLANTINIAI SKRYDŽIAI

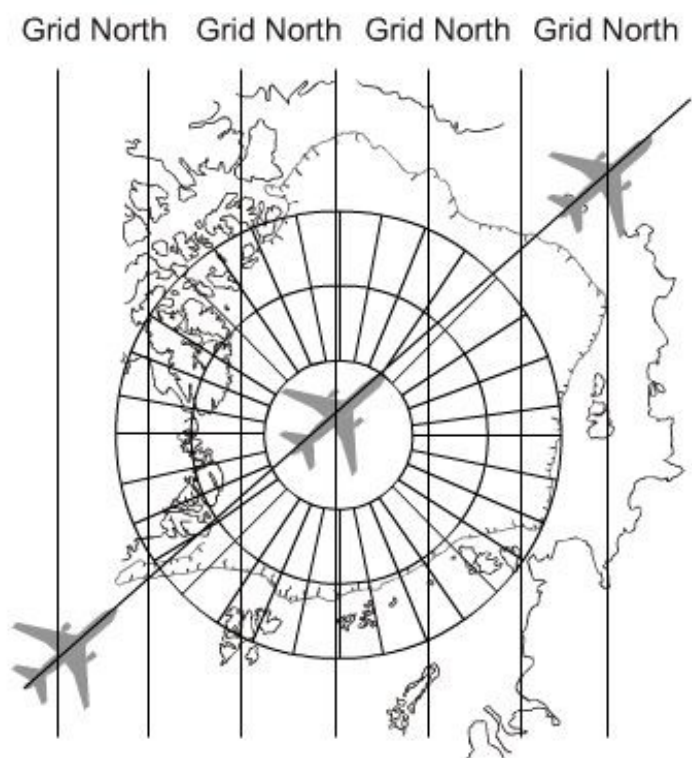
Astronominė precesija:

Astronominė precesija = $15 \cdot \sin \text{Lat}$ (laipsniais per valandą)

Transportinis nukrypimas

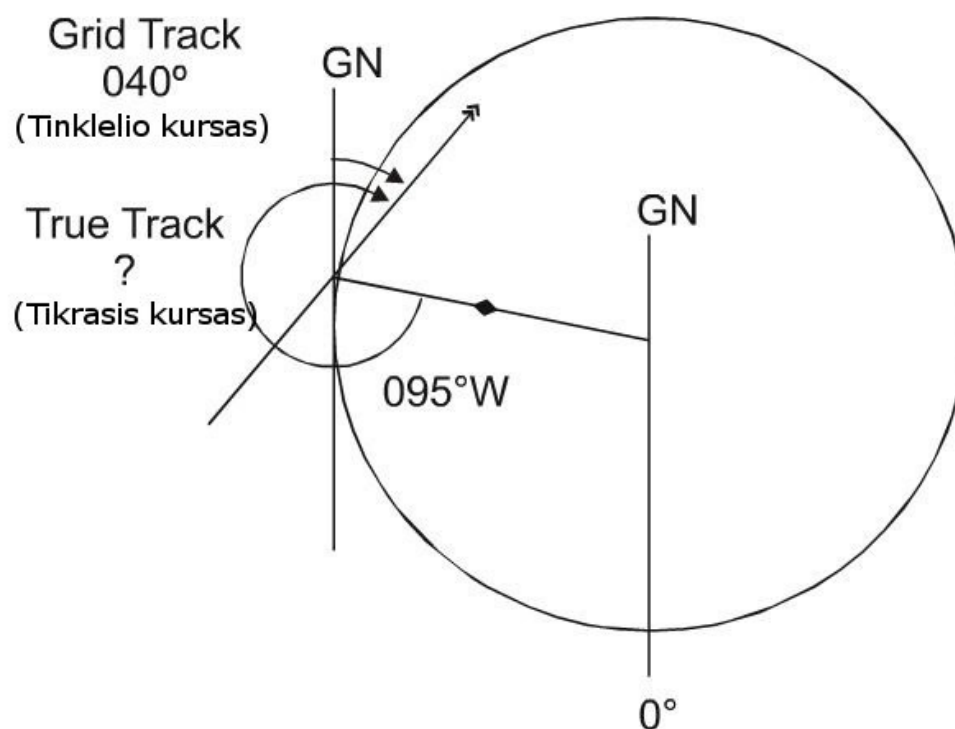


Transportinis nukrypimas = $\text{east(west) GS} \cdot \tan \text{Lat} / 60 = \Delta \text{Lat} \cdot \sin \text{Lat}$



Pvz: Lėktuvas, pagal poliarinį žemėlapi, kurio tinklelis sutampa su Grinvičo meridianu, esantis taške, kurio koordinatės – 78°N 095°W , skrenda 040° kursu pagal tinklelį (Grid). Surasti tikrąjį kursą.

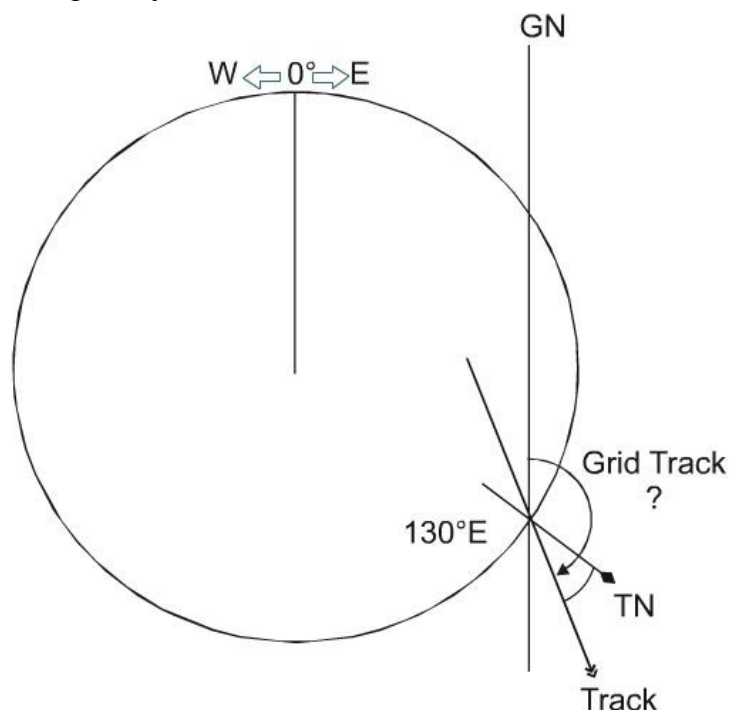
Sprendimui nusibraižome diagramą:



Tinklelio kursas ir tikrasis kursas skiriasi konvergencijos dydžiu, kuris yra lygus 95° . Iš diagramos matome, kad tikrasis kursas yra -305° .

Pvz.: Lėktuvas, esantis taške, kurio koordinatės 80°S 130°E skrenda tikruoju kursu 030° . Tinkleliui sutampant su Grinvičo meridianu, koks bus tinklelio (Grid) kursas?

Vėl braižome diagramą:



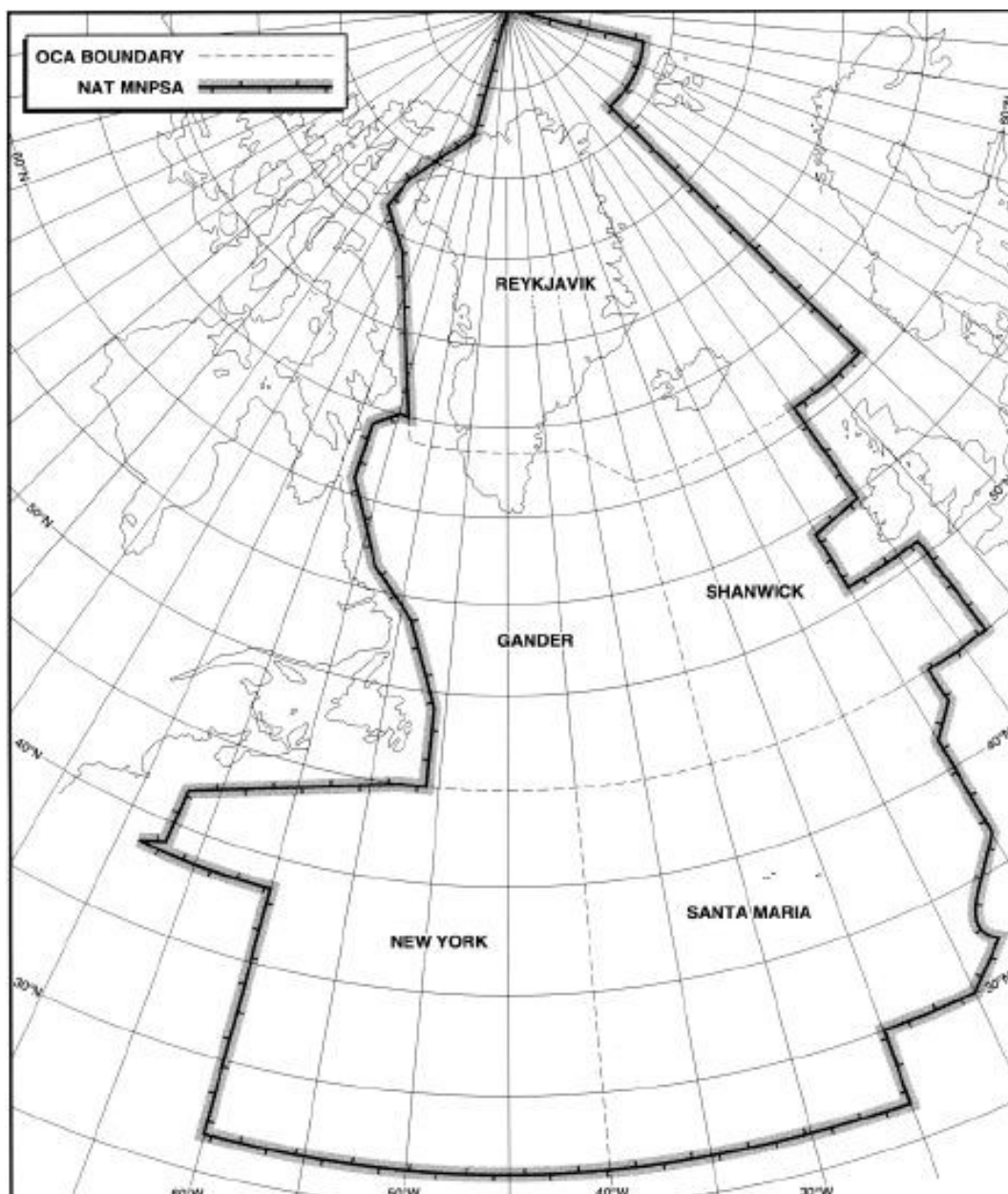
Konvergencija šiuo atveju - 130° . Taigi šiuo atveju atsakymas - 160° tinklelio (Grid) kursas.

10.1. Inercinė navigacija

Šiuolaikiniai lėktuvai turi inercines navigacines sistemas (INS) arba (IRS), kurios veikia nepriklausomai arba kartu su skrydžių vadybos sistema (FMS).

10.2. MNPS oro erdvė

Tam tikrose pasaulio vietose galima skraidyti tik lėktuvais, kurie atitinka minimalios navigacinės įrangos reikalavimus. Zona, kuri prasideda truputį į šiaurę už Kanarų salų iki Šiaurės poliaus tarp 285 ir 420 skrydžių lygių yra vadinama Šiaurės Atlanto kelių (trekų) (North Atlantic Track - NAT) reikalaujančios minimalios navigacinės įrangos oro erdvė (Minimum Navigation Performance Specification Airspace – MNPS)



Lėktuvai skrendantys MNPS turi būti tam sertifikuoti. MNPS SL tarp 310 ir 390 yra sumažintas vertikalusis skirstymas (RVSM).

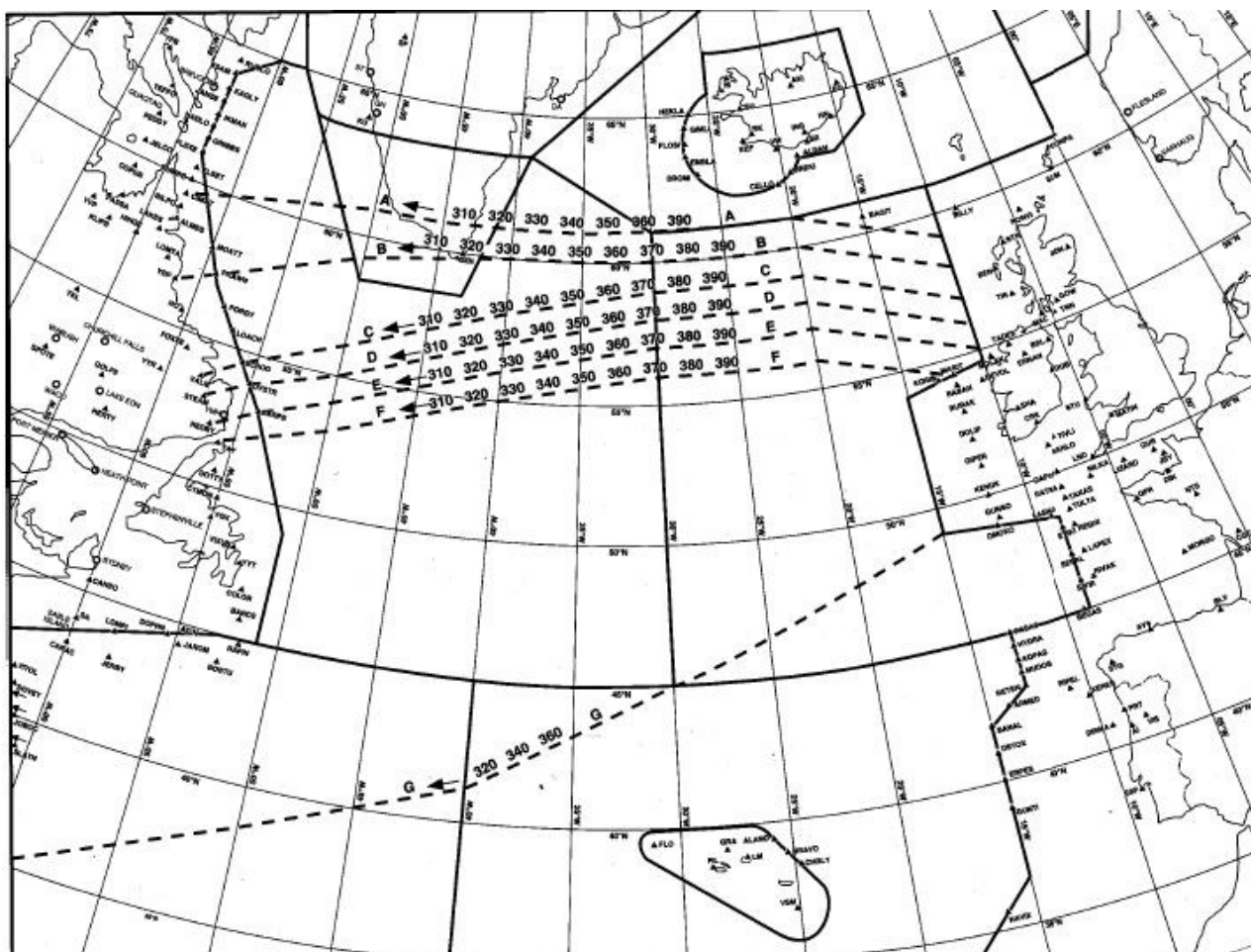
10.3. RVSM minimali įranga

- dvi nepriklausomos aukščio matavimo sistemos;
- viena automatinė aukščio kontrolės sistema;
- viena aukščio perspėjimo sistema;
- Mode C SSR atsakiklis;
- Dvi tolimosios navigacijos sistemos (INS, IRS/FMS ar GPS).

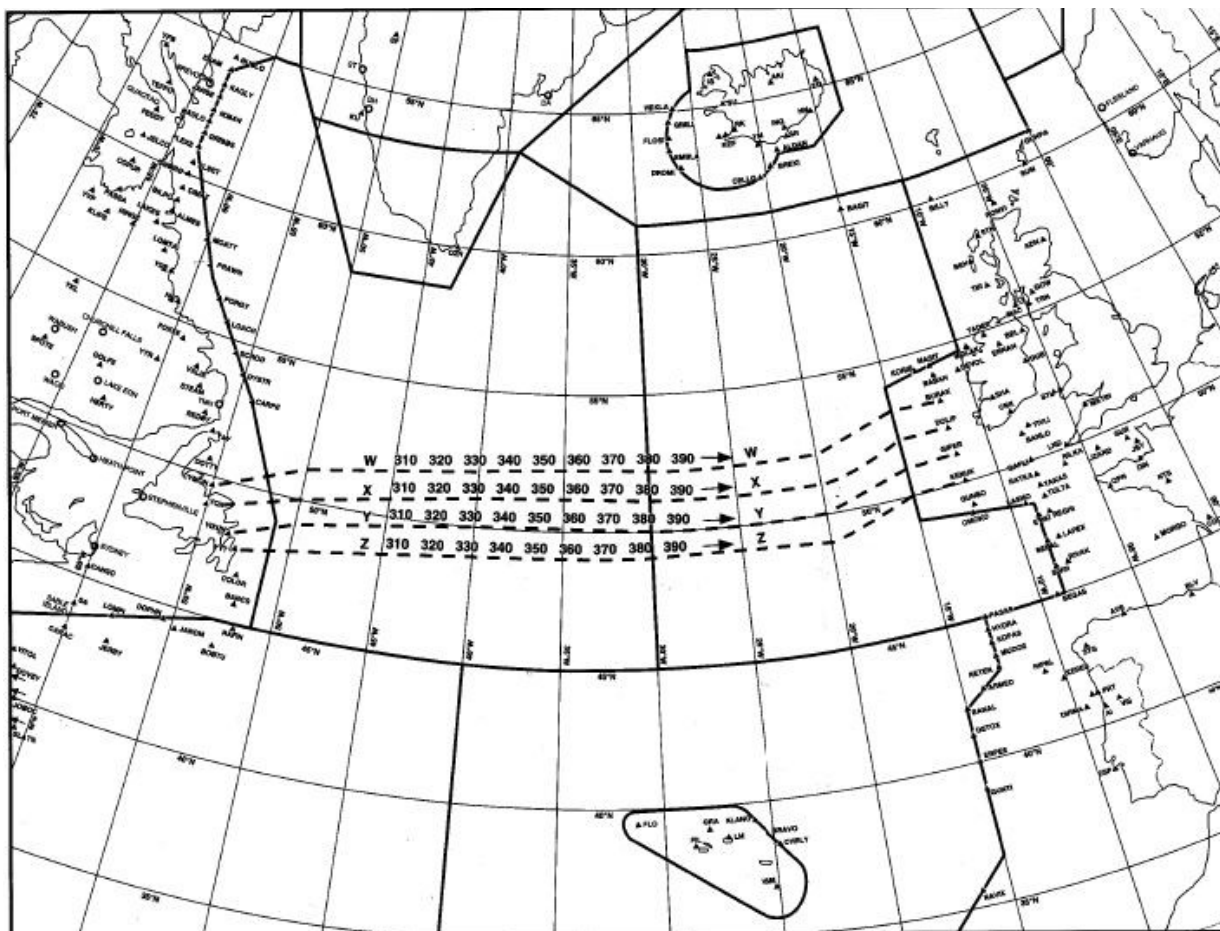
10.4. Organizuotų kelių sistema (Organised track system – OTS)

ANT OTS transatlantiniams skrydžiams užtikrina fiksuotus rytinius ir vakarinius kelius ir patariamuosius poliarinius kelius (Polar Track System – PTS).

Kelių maršrutai sudaromi kiekvieną dieną atsižvelgiant į vyraujančius vėjus. Kiekvienas ANT kelias turi pavadinimą, kurį sudaro raidė. Kelių vakarų kryptimi pavadinimai prasideda nuo A raidės šiauriausiam keliui, toliau iš eilės abėcėlės tvarka vertikaliai žemyn priklausomai nuo to kiek tai dienai reikia kelių pagal planuojamą oro eismo intensyvumą.



Kelių rytų kryptimi pavadinimai prasideda nuo Z raidės piečiausiam keliui, toliau iš eilės abėcėlės tvarka vertikaliai aukštn. Skersinis kelių atskyrimas yra 1 laipsnis (60NM).



ANT OTS funkcionuoja dukart kas 24 valandas: vakarų krypties – nuo 1130 iki 1800 UTC, rytų krypties – nuo 0100 iki 0800 UTC pagal planuojama 030° W praskridimo laiką.

10.5. BENDROSIOS PROCEDŪROS NAT OTS

Jei dėl kokių priežasčių (turbulencijos, išhermetinimo, variklio gedimo, medicininės avarinės situacijos) orlaivis negali išlaikyti nurodyto skrydžio lygio arba negali tęsti skrydžio pagal ATC leidimą, kai įmanoma, prieš pradedant bet kokią veiksmą, reikia gauti pakeistą ATC leidimą. Po to, esant pirmai galimybei, įgula gauna ATC leidimą ir tuo metu turi:

pradėti veiksmą, būtina orlaivio saugai užtikrinti.

Tęsti aplinkos stebėjimą ir įjungti išorinius žiburius

121.5 (dubliuojant per 131.8) dažniu reikiama intervalais pranešti padėtį, tarp jos maršrutą ir ketinimus, kol bus gautas ATC leidimas.

10.6. YPATINGOS NENUMATYTOS PROCEDŪROS ANT OTS

Tokios rekomendacijos siūlomos orlaivio skrydžiams Šiaurės Atlanto oro erdvėje.

Jei orlaivis negali gauti ATC leidimo, jis 90° turėtų pasukti iš trajektorijos.

Orlaivis, galintis išlaikyti aukštį:

Artėjant 30 mylių prie kelių susikirtimo, kaip nurodyta MAP PAGE, pasukti ir laikytis lygiagreto maršruto nukrypimo 30 mylių nuo pradinio maršruto.

Aukštėti ar žemėti 500 pėdų.

Dėl skrydžio suvaržymų nukrypstant ir negalint arba nepageidaujant atlikti didesnį žemėjimą į aukštį, žemesnį, nei 285 FL, išlaikyti naują FL ir pasukti į atsarginį aerodromą.

Jei įmanoma žemėti, skubiai žemėti iki lygiagrečios trajektorijos aukštyje žemesniame, nei 285 FL. Kai pasiektas žemesnis, nei 285 FL, skristi į atsarginį aerodromą, išlaikant lygį, kuris skiriasi nuo įprastinių, paprastai naudojamų 500 ft (150m).

Kuo skubiau gauti naują ATC leidimą.

Jeį orlaivis negali išlaikyti aukščio:

Iš pradžių sumažinti žemėjimo greitį iki skrydžiui tinkamiausio

Pradėti žemėti, atliekant posūkį išlaikant 30 mylių lygiagrečių trajektorijos nukrypimą nuo pradinės trajektorijos

Išskyrus, kai avarinės situacijos pobūdis lemia kitaip, išlaikyti nukrypimo trajektoriją, greitai žemėjant žemiau FL 285.

Nusileidus žemiau LF 285, pasukti į atsarginį aerodromą. Tęsti žemėjimą iki lygio, kurį galima išlaikyti ir kuris skiriasi nuo įprastinių, paprastai naudojamų 500 ft (150m).

11. TURBULENCIJA IR VĖJO POSLINKIS

Vėjo poslinkis –

vėjo krypties ar greičio staigus pasikeitimas. Dažniausiai vėjo poslinkis yra susijęs su audromis (CB debesimis), bet gali būti ir dėl kitų priežasčių: fronto, temperatūros inversijos.

Vėjo poslinkio efektas –

staigus nukrypimas nuo skrydžio trajektorijos ir skubių veiksmų poreikis tam išvengti.

Žemyneigių srautų poveikis dažniausiai tikėtinas žemiau 1000 pėdų.

Pagrindiniai veiksmai patekus į vėjo poslinkį:

- staiga padidinti variklių trauką;
- pakelti lėktuvo „nosį“;
- koordinuoti galingumą ir padėtį erdvėje;
- pasiruošti nueiti į antrą raną;

12. VALKTIES TURBULENCIJA

Fizinės lėktuvo charakteristikos yra tokios, kad jis skrisdamas už savęs palieka sutrikdyto oro vaktį. Ši turbulencija tuo didesnė, kuo didesnis ir galingesnis lėktuvas, ir gali pasiekti pavojingą laipsnį mažesniems lėktuvams, skrendantiems iš paskos. Šis pavojus yra akivaizdžiai didesnis kritiškoms skrydžio stadijomis - kylant ar leidžiantis, todėl visiems įgulos vadams yra primenama apie būtinybę palikti atitinkamus intervalus tarp savo ir prieš tai skridusio sunkesnio lėktuvo, kad oro sukuriavimas spėtų išsisklaidyti.

Nors oro transporto dispečeriai paprastai perspėja išskrendančius ir atskrendančius lėktuvus apie būtinybę laikytis tam tikrų intervalų, kai skrendama paskui lėktuvą, sukeliantį didesnio laipsnio turbulenciją, įgulos vadai turi vadovautis šiuo skirstymu:

Paskui sekantis lėktuvas galutiniame priartėjime:

Lėktuvas, skrendantis pirma	Lėktuvas, sekantis iš paskos	Minimalus atstumas (myliomis)
Sunkus	Sunkus	4
	Vidutinis	5
	Mažas	6
	Lengvas	8
Vidutinio dydžio	Vidutinis (Pastaba)	3
	Mažas	4
	Lengvas	6
Mažas	Vidutinis arba mažas	3
	Lengvas	4

Išskrendantis lėktuvas

Minimalūs atstumai, išvardinti žemiau, turi būti taikomi paskui išskrendantiems lėktuvams tiek IFR, tiek VFR skrydžiams.

Lėktuvų kilimas iš to paties arba lygiagreto tako, esančio mažiau kaip už 760 metrų (įskaitant žalios vejų juostas):

Lėktuvas, skrendantis pirma	Paskui sekantis lėktuvas		Minimalus laiko tarpas, lėktuvui pakilus į orą
Sunkus	Vidutinis, mažas, lengvas	Kilimas iš tos pačios pozicijos	2 minutės
Vidutinis arba mažas	Lengvas	Kilimas iš tos pačios pozicijos	2 minutės
Sunkus, kylantis iš viso tako ilgio	Vidutinis, mažas	Išskrendama iš tarpinio pakilimo	3 minutės
Vidutinis arba mažas	Lengvas	Išskrendama iš tarpinio pakilimo taško	3 minutės

Operacijos take su perneštu nusileidimo slenksčiu, kai tikimasi kirsti suplanuotas skrydžio trajektorijas.

Pirma skrendantis lėktuvas		Paskui skrendantis lėktuvas		Minimalus laiko tarpas, lėktuvui pakilus į orą arba nusileidus
Sunkus	Atskridimas	Vidutinis, mažas, lengvas	Išskridimas	2 minutės
Sunkus	Išskridimas	Vidutinis, mažas, lengvas	Atskridimas	2 minutės
Vidutinis Mažas	Atskridimas	Lengvas	Išskridimas	2 minutės
Vidutinis Mažas	Išskridimas	Lengvas	Atskridimas	2 minutės

Operacijos ant susikertančių ir išsiskiriančių takų arba ant lygiagrečių takų, kurie nutolę daugiau kaip per 760 metrų.

Tarpai, pateikti žemiau, turi būti taikomi visais atvejais, kai tik lėktuvas kerta suplanuotas skrydžio trajektorijas.

Pirma skrendantis	Lėktuvas, skrendantis paskui	Minimalus	Laiko ekvivalentas
-------------------	------------------------------	-----------	--------------------

lėktuvas	ir kertantis liniją	atstumas	
Sunkus	Sunkus, vidutinis Mažas, lengvas	4 mylios, 5 mylios 6 mylios, 8 mylios	2 minutės, 3 minutės 3 minutės, 4 minutės
Vidutinis	Vidutinis Mažas Lengvas	3 mylios 4 mylios 6 mylios	2 minutės 2 minutės 3 minutės
Mažas	Vidutinis arba mažas Lengvas	3 mylios 4 mylios	2 minutės 2 minutės

Operacijos priešingos krypties take.

Mažiausiai dviejų minučių tarpas turi būti paliekamas tarp lengvo, mažo arba vidutinio dydžio lėktuvo ir tarp sunkaus lėktuvo, o taip pat tarp lengvo lėktuvo ir tarp mažo ar vidutinio dydžio lėktuvo, kai sunkesnysis lėktuvas atlieka žemą arba nesėkmingą nusileidimą, o lengvesnysis lėktuvas:

pakilimui naudoja priešingos krypties taką;

leidžiasi ant to paties tako priešinga kryptimi;

leidžiasi ant lygiagreto priešingos krypties tako, esančio už mažiau kaip 760 metrų.

12.1. Svorio parametrai (maksimali pakilimo masė kilogramais)

Masės kategorijos valkties sukurių atskyrimui

Kategorija	ICAO ir skrydžio planas	UK
Sunkus (H)	136000 arba daugiau	136000 arba daugiau
Vidutinio dydžio (M)	<136000 ir >7000	<136000 ir <40000
Mažas (S)	-	40000 arba mažiau ir >17000
Lengvas (L)	7000 arba mažiau	17000 arba mažiau

13. LEDO ŠALINIMAS IR ANTILEDODARA ŽEMĖJE

Ledodaros sąlygos susidaro, kai OAT žemės paviršiuje ar TAT skrydyje yra 10 ar mažiau laipsnių Celsijaus ir susidaro plika akimi matomos bet kokios formos drėgmės sankaupos (tokios kaip debesys, rūkas, kurio metu matomumas siekia vieną ar mažiau nei vieną mylią, lietus, sniegas, šlapdriba, ledo gabaliukai), o perone, riedėjimo takuose ar kilimo takuose kaupiasi stovintis vanduo, ižas, ledas ar sniegas.

13.1. PATIKRINIMAS ŽEMĖJE

Prieš pradėdant skrydį atliekamo patikrinimo metu vadas yra atsakingas už tai, kad būtų užtikrintas sniego ir ledo, galinčio turėti įtakos orlaivio saugai, pašalinimas. Reikia pasirūpinti sniego ir ižo pašalinimu nuo valdymo plokštumų: tarpų, balansavimo skydelių, variklių ir turbokompresorių angų, ratų šachtų, statinių liukų. Jei šiuose paviršiuose esantis sniegas tirpsta, o vėliau ten susidaro ledas, gali sutrikti įrangos darbas, ir ypač - valdymo plokštumų veikimas. Kilus nors menkiausiai abejonei, atliekama nuodugni apžiūra, naudojant kopėčias, ir, jei reikia, atliekant visą kontrolinę patikrą.

13.2. LEDODAROS POVEIKIS ORLAIVIO VALDYMO CHARAKTERISTIKOMS

Vėjo tunelio ir skrydžio bandymai rodo, kad ledo, šerkšno ir sniego sankaupos ant priekinių sparno kraštų ir viršutinių plokštumų, kurios yra storos ir nelygiu paviršiumi, panašiu į vidutinišką ar šiurkštų švitrinį popierių, gali sumažinti sparno keliamąją jėgą maždaug 20 procentų ir iki 40 procentų padidinti oro pasipriešinimą.

Jei paviršius yra nelygus (dėl bet kokios priežasties, įskaitant ir ledo susidarymą), gali nukentėti orlaivio tinkamumas skristi ir draudžiama kilti neįsitikinus, kad nuo visų kritinių orlaivio komponentų nuvalytas sniegas, šerkšnas ir kiti ledo dariniai. Visais atvejais vadas yra atsakingas už savo orlaivio atitikimą saugaus skrydžio sąlygoms.

Esant krituliams arba, kai orui šalant drėgmė patenka ant kritinių paviršių, veikia daug veiksnių, gali susikaupti ledas, šerkšnas ar sniegas ir dėl to atsirasti paviršiaus nelygumai. Šių veiksnių bei paviršiaus nelygumo poveikio orlaivio skrydžio ir valdymo charakteristikoms negalima išmatuoti ir išreikšti skaičiais.

Oro bandymai rodo, kad plonas ledas gali sumažinti kilimo galingumą vienu neveikiančiu varikliu apie 50-čia procentų, o dėl didelio jo kiekio orlaivis vienu neveikiančiu varikliu gali neišlaikyti reikiamo aukščio V2.

Apnašos gali sąlygoti smukos skrydžio charakteristikas prieš vairalazdės drebjimo signalą.

Pakilimą atliekant žiemos metu, kai atmosferos sąlygos yra palankios atsirasti apnašoms, pilotas privalo žinoti, kad baftingas, poskyris ir pokrypis gali reikšti pradinę smukos fazę, sukeltą ant sparnų esančių apnašų. Šie požymiai yra signalas pradėti išėjimą iš artėjančios smukos, atsižvelgiant į žemės artumą, nepaisant, ar veikė vairalazdės drebjimo signalas.

13.3. KALNUOTO ŽEMĖS PAVIRŠIAUS ĮTAKA ORLAIVIO LEDODARAI

Žiemos metu aktyviai cirkuliuojantys oro srautai, ir ypač šilto oro frontuose, kurie sulėtėja ar visai sustoja dėl žemės paviršiaus pakilumų, visada turi būti laikomi rimtu pavojumi. Oro frontai, kurie užsistovi kalnuotose vietovėse, sąlygoja orografinio pakėlimo atsiradimą, kuris gali sudaryti užšalančio lietaus zonas, suformuoti audros debesis, intensyvų atšalimą ir stiprius sūkurius.

Aukščiau išvardinti reiškiniai gali būti sunkiau pastebimi meteorologui, dirbančiam žemėje esančioje stebėjimo stotyje.

Apledėjimas gali būti stebimas esant labai žemai temperatūrai, kai jo nesitikima, ir tai yra ypač aktualu, kai oro srovė yra ties palankiu kalnų masyvo kampu. Šios sąlygos taip pat taikytinos srauto pavidalo bangoms, esančioms už kalnų masyvo. Žemės paviršiaus pakilumai suformuoja ir išryškina vertikalų oro srauto judėjimą atitinkamose oro masėse, o pažymėti iškilaus paviršiaus rajonai gali būti ne visai tiksliai ten, kur pasibaigia kalnų grandinė.

Kadangi aukščio pasirinkimas ne visada padeda išvengti stipraus apledėjimo, vadas apsveria alternatyvų maršrutą ar skrydžio atidėjimą, kol oro frontas leis laisvai judėti.

Kilimas ir leidimasis per tvirtai susiformavusį oro srautą, kuris nusistovėjo prieš kalnų grandinę, gali būti pavojingas net ir pačią šiuolaikiškiausią ledo šalinimo ir antiledaros įrangą turinčiam orlaiviui.

Atliekant skrydį, kurio kelyje yra užsistovėjusių frontalių ar tvirtai susiformavusių vertikalų debesų sankaupų, esančių prieš kalnų masyvus, protingiausia yra pakilti virš debesų prieš nustatant kursą. Žemėjant, labiau nei leidžiantis per oro frontą, turėtų būti palaikomas orlaivio kreiserinis greitis tol, kol pasiekama laisvo oro zona.

Žemėjant iš variklio ir/arba sparnų antiledodaros įtaisų išsiskiriančio karšto oro srauto gali nepakakti tinkamos apsaugos palaikymui, nebent padidinus galią tiek, kad būtų palaikoma pakankama temperatūra. Sumažėjus žemėjimo greičiui, žemėjimą gali tekti pradėti anksčiau nei įprasta.

13.4. LEDO ŠALINIMO SKYSČIŲ NAUDOJIMAS

Jei ledo šaldymo skystis yra nelakus ir naudojamas per didelis jo kiekis, jo svoris gali turėti įtakos orlaivio masės balansui ir tokiu būdu sukelti valdymo priemonių vibraciją. Todėl yra svarbu nenaudoti per daug skysčio, ir ypač, jeigu jis naudojamas karštas.

Abiejų rūšių sniegą nuo didelio orlaivio sklandmens galima šalinti naudojant ilgą minkštą virvę, kurią išilgai orlaivio traukia du žmonės, paėmę virvę už galų. Tai atliekama prieš lėktuvo vidinio šildymo įjungimą, kad tirpstantis sniegas neužšaltų nutekėdamas žemyn sklandmens šonais. Sniegą nuo sparnų ir uodegos taip pat galima valyti šluotomis ilgomis rankenomis. Esant galimybei, reikia braukti kryptimi nuo kontrolinių angų ir lankstų, kad į juos neprikristų sniego.

Pabrėžtina, kad nepakanka valyti tik valdymo plokštumas. Lėktuvo valdymui didelę įtaką gali turėti bet kokie likutiniai nelygumai ar nepakankamai nuvalytos plokštumos, bet koks dermės trūkumas, atsirandantis, jei vienos dalys nuvalomos kruopščiai, o kitos ne. Tokiu būdu sklandmuo, sparnai ir uodegos plokštuma turi būti prižiūrimi taip pat, kaip ir valdyme naudojami paviršiai.

Dažniausiai ledo šalinimui naudojami FDP (užšalimo tašką mažinantys) skysčiai – visi jie priklauso etileno glikolio grupei, atšildo ir suteikia apsauginę FDP plėvelę, neleidžiančią susidaryti šerkšnui, sniegui ar ledo apnašoms. Kadangi veikia labai daug veiksmų, vargu ar galima kiekybiškai įvertinti leistiną laiko intervalą tarp antžeminės antiledodaros ir orlaivio kilimo.

Reikia atkreipti dėmesį, kad grynas glikolis sušąla esant aukštesnei temperatūrai nei sumaišytas su vandeniu. Todėl gryno glikolio nepatartina naudoti, kai nėra kritulių. Galima naudoti karštus ir šaltus FDP skysčius. Pašildyti skysčiai efektyviau šalina ledą, o nepašildyti skysčiai paprastai yra efektyvesni atliekant antiledodarą.

13.5. SKYSČIŲ TIPAI

Dvi pagrindinės ledo šalinimui/antiledodarai naudojamos skysčių rūšys yra I rūšis (nesotieji), pasižyminti aukšta glikolio koncentracija ir mažu klampumu, ir II rūšis (sotieji), pasižyminti minimalia, maždaug 50 procentų glikolio koncentracija, tačiau sumaišius su tirštikliu, šis skystis ilgiau išlieka ant orlaivio paviršių. I rūšies skysčiai pasižymi geromis ledo šalinimo savybėmis, bet suteikia tik ribotą apsaugą nuo pakartotino apledėjimo. II rūšies skysčiai pasižymi geru ledo šalinimo poveikiu ir suteikia papildomą apsaugą nuo vėlesnio apledėjimo.

I rūšies skysčių mišinių poveikio trukmės valandomis ir minutėmis, jiems veikiant oro sąlygomis ir OAT

Apytikslis išsilaikymo trukmė, numatoma įvairiomis oro sąlygomis (valandos:minutės)					
OAT(°C)	Šerkšnas	Šalantis rūkas	Sniegas	Šalantis lietūs	Lietus ant išalusių sparnų
Virš 0	0:18 – 0:45	0:12 – 0:30	0:06 – 0:15	0:02 – 0:05	0:06 – 0:15

Nuo 0 iki -7	0:18 0:45	–	0:06 0:15	–	0:06 – 0:15	0:01 – 0:03	Netaikoma
Žemiau -7	0:12 0:30	–	0:06 0:15	–	0:06 – 0:15	Netaikoma	Netaikoma

ISO I tipo skysčio/vandens mišinys taip parenkamas, kad mišinio užšalimo taškas yra mažiausiai 10°C žemiau OAT.

Nurodymai apie poveikio laiką ISO II tipo skysčio mišiniui, kaip oro sąlygų ir OAT funkciją

OAT	ISO II tipo skysčio/vanduo %/%	Apytikslis poveikio laikas įvairiomis oro sąlygomis (valandomis: minutėmis)					
°C		*Šerkšnas	***** Stingstantis rūkas	Sniegas	*** Stingstanti dulksna	Lengvas stingstantis lietus	Lietus ant kiaurai apšalusio sparno
Virš 0	100/0	12:00	0:35-1:30	0:20-1:00	0:30-1:00	0:15-0:30	0:05-0:40
	75/25	6:00	0:25-1:00	0:15-0:40	0:20-0:45	0:10-0:20	0:05-0:15
	50/50	4:00	0:15-0:35	0:05-0:15	0:05-0:20	0:05-0:10	
0 iki -3	100/0	8:00	0:35-1:30	0:20-1:00	0:30-1:00	0:15-0:30	
	75/25	5:00	0:25-1:00	0:15-0:40	0:20-0:45	0:10-0:20	
	50/50	3:00	0:15-0:35	0:05-0:15	0:05-0:20	0:05-0:10	
Žemiau -3 iki -14	100/0	8:00	0:30-1:05	0:15-0:35	**0:15-0:45	**0:10-0:30	
	75/25	5:00	0:20-0:50	0:15-0:25	**0:15-0:30	**0:10-0:20	
Žemiau -14 iki -25	100/0	8:00	0:15-0:20				
Žemiau -25	100/0	ISO II tipo skysčiai gali būti naudojami žemiau -25°C, jei skysčio užšalimo taškas yra mažiausiai 7°C žemiau ir išlaikyti aerodinaminio pripažinimo kriterijai. Įvertinti galimybę naudoti ISO I tipą, kai negalima naudoti II tipo skysčių					
Kiti	Ispėjimas;	Nėra poveikio laiko nurodymu					

14. PAVOJINGŲ KROVINIŲ SKRAIDINIMAS

14.1. Sąvokos

Priėmimo kontrolinis sąrašas –

dokumentas, naudojamas atliekant pavojingų krovinių pakuočių išorinių požymių ir jų atitinkamų dokumentų patikrinimą, siekiant nustatyti, ar laikomasi visų atitinkamų reikalavimų.

Krovininis orlaivis –

orlaivis, vežantis krovinius ar turtą, bet ne keleivius. Keleiviais nelaikomi:

- i) įgulos nariai;
- ii) naudotojo darbuotojai, kuriems leidžiama ir kurie yra vežami pagal Skrydžių vykdymo vadovo instrukcijas;
- iii) įgaliotosios institucijos įgalioti atstovai; arba
- iv) asmenys, atsakingi už konkretų krovinių orlaivį.

Avarija su pavojingu kroviniu –

su pavojingų krovinių vežimu susijęs įvykis, kurio metu mirtinai ar sunkiai sužeidžiamas asmuo arba padaroma didelė žala turtui.

Incidentas su pavojingu kroviniu –

su pavojingo krovinio vežimu susijęs kitas įvykis, ne pavojingo krovinio avarija, įvykęs nebūtinai orlaivyje, kurio metu buvo sužeistas žmogus, sugadintas turtas, kilo gaisras, buvo dūžių, išsiliejo ar nutekėjo skystis ar radiacija arba buvo apgadintas pakuotės vientisumas. Su pavojingų krovinių vežimu susijęs įvykis, kuris kelia rimtą pavojų orlaiviui arba juo skrendantiems asmenims, taip pat laikomas incidentu su pavojingu kroviniu.

Pavojingų krovinių vežimo dokumentas –

techninėse instrukcijose apibrėžtas dokumentas. Jį pildo asmuo, kuris pateikia pavojingus krovinius vežti oro transportu, o jame nurodoma informacija apie tuos pavojingus krovinius. Dokumente pateikiama pasirašyta deklaracija, pažyminti, kad pavojingų krovinių pavadinimai ir UN/ID numeriai parašyti išsamiai ir tiksliai, ir kad jie yra teisingai klasifikuoti, supakuoti, pažymėti, paženklinti ir tinka transportuoti.

Krovininis konteineris –

transportavimo įrangos dalis radioaktyvioms medžiagoms vežti, skirtas palengvinti šių supakuotų ar nesupakuotų medžiagų vežimą viena ar daugiau transporto rūšių.

(Pastaba: žr. terminą „krovinio laikymo įrenginys“, kai pavojingi kroviniai nėra radioaktyvios medžiagos.)

Paslaugų agentas –

tai agentūra, kuri naudotojo vardu atlieka kelias ar visas pastarojo funkcijas, įskaitant keleivių ar krovinių priėmimą, pakrovimą, iškrovimą, perdavimą ar kitokias paslaugas.

Identifikavimo (ID) numeris –

laikinas pavojingo krovinio dalies identifikavimo numeris, kai šiam kroviniui nebuvo suteiktas UN numeris.

Antrinė pakuotė –

tai atskiro siuntėjo naudojamas įdėklas vienam ar daugiau paketų sudėti, sudarantis vieną krovinio vienetą ir palengvinantis vežimą bei sandėliavimą. (Pastaba: ši sąvoka neapima krovinio laikymo įrenginio.)

Paketas –

tai visas pakavimo proceso produktas, kurį sudaro pakuotė ir jos turinys, parengtas vežti.

Pakuotė –

tai talpyklos arba bet kokie kiti komponentai ar medžiagos, būtini talpyklai pagal jos izoliavimo funkciją ir siekiant užtikrinti pakavimo reikalavimų laikymąsi.

Tikslus krovinio pavadinimas –

pavadinimas, kuris turi būti vartojamas konkrečiam gaminiui ar medžiagai aprašyti visuose vežimo dokumentuose ir pranešimuose bei prireikus ant pakuočių.

Sunkus sužeidimas –

sužeidimas, kurį patiria asmuo avarijos metu ir dėl kurio:

- i) per septynias dienas nuo sužeidimo prireikia ilgesnės nei 48 valandų hospitalizacijos; arba
- ii) lūžta kaulas (išskyrus paprastus rankų ar kojų pirštų ar nosies kaulų lūžius); arba
- iii) padaromos plėštinės žaizdos, kurių metu susidaro stiprios kraujosruvos, pažeidžiami nervai, raumenys ar sausgyslės; arba
- iv) sužalojamas vidaus organas; arba
- v) padaromi antro ar trečio laipsnio ar kiti nudegimai, pažeidę daugiau nei 5 % kūno paviršiaus; arba
- vi) patenka infekcinės medžiagos ar žalą daranti radiacija.

Kilmės valstybė –

įgaliotoji institucija, kurios teritorijoje pavojingi kroviniai buvo pirmą kartą pakrauti į orlaivį.

Techninės instrukcijos –

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos sprendimu patvirtintas ir paskelbtas naujausias galiojantis Pavojingų krovinių saugaus vežimo oru techninių instrukcijų leidimas (Dok. 9284-AN/905), taip pat jo papildymai ir priedai.

UN numeris –

Jungtinių Tautų pavojingų krovinių vežimo ekspertų komiteto suteiktas keturių skaitmenų numeris, skirtas identifikuoti medžiagą ar konkrečią medžiagų grupę.

Krovinio laikymo įrenginys –

bet kokio tipo orlaivio konteineris, orlaivio padėklas su tinklu ar orlaivio padėklas su tinklu virš iglu. (Pastaba: ši sąvoka neapima antrinės pakuotės; apie konteinerius su radioaktyviomis medžiagomis žr. krovinio konteinerio apibrėžimą.)

14.2. Leidimas vežti pavojingus krovinius

Naudotojas gali vežti pavojingus krovinius, jei įgaliotoji institucija leidžia jam tai daryti.

a) Visais atvejais, kai vežami pavojingi kroviniai, naudotojas laikosi techninių instrukcijų reikalavimų, nepaisant to, ar skrendama visoje ar iš dalies valstybės teritorijoje, ar už jos ribų.

b) Techninėse instrukcijose nustatytu mastu šio skirsnio reikalavimai netaikomi gaminiais ir medžiagoms, kurios kitu atveju būtų priskiriamos pavojingiems kroviniams, jeigu:

- 1) pagal atitinkamas galiojančias taisykles ar skrydžio tikslais jie turi būti lėktuve;
- 2) jie vežami kaip maitinimo arba paslaugų teikimo keleivių salone produktai;
- 3) jie vežami naudoti skrydžio metu kaip veterinarinė priemonė ar humaniška gyvūnų naikinimo priemonė;
- 4) jie vežami naudoti skrydžio metu kaip medicinos priemonė ligoniui, jeigu:
 - i) dujų balionai buvo pagaminti specialiai šių konkrečių dujų laikymui ir vežimui,
 - ii) narkotikus, vaistus ir kitas medicinos priemones, kai jos naudojamos lėktuve, prižiūri parengtas personalas,
 - iii) įranga su skystomis baterijomis laikoma ir, kai būtina, pritvirtinama, statmenai, kad neišsiliėtų elektrolitas, ir
 - iv) imamas reikiamų priemonių laikyti ir pritvirtinti visą įrangą kilimo ir tūpimo metu bei kitu laiku, kai, įgulos vado nuomone, tai būtina saugos sumetimais; arba
- 5) jas veža keleiviai ar įgulos nariai.

c) Gaminiai ir medžiagos, skirtos pakeisti nurodytąsias b papunkčio 1 ir 2 dalyse, turi būti vežamos lėktuve pagal techninių instrukcijų nuostatas.

14.3. Pavojingų krovinių vežimo apribojimai

Naudotojas turi taikyti visas tinkamas priemones, užtikrinančias, kad lėktuvuose nebūtų vežami gaminiai ir medžiagos, kurios pagal pavadinimą ar bendrą aprašymą techninėse instrukcijose yra konkrečiai nurodytos kaip draudžiamos vežti lėktuvu bet kokiomis aplinkybėmis.

Naudotojas turi taikyti visas tinkamas priemones, užtikrinančias, kad gaminiai ir medžiagos arba kiti kroviniai, kuriuos pagal techninių instrukcijų nuostatas draudžiama vežti įprastomis aplinkybėmis, būtų vežami tik tuo atveju, jeigu:

- 1) suinteresuotos valstybės taiko jiems išimtis pagal techninių instrukcijų nuostatas, ar
- 2) techninėse instrukcijose nurodyta, kad juos galima vežti, gavus kilmės valstybės išduotą leidimą.

Daug pavojingų krovinių gali būti saugiai gabenami lėktuvais. Tačiau paprastai jų neleidžiama gabenti keleivių ar lėktuvo įgulos registruotame bagaže arba kaip įsinešamų į lėktuvą daiktų.

Kai kurie pavojingi kroviniai yra laikomi per daug pavojingais transportavimui oru bet kokiomis aplinkybėmis. Ypatingas dėmesys skiriamas užtikrinti, kad tokie kroviniai nebūtų priimti transportavimui.

Tam tikrų rūšių pavojingi kroviniai gali būti gabenami nedideliais kiekiais, nesilaikant visų techninių nurodymų reikalavimų.

Patvirtintos specialios nuostatos, pagal kurias netaikomos įprastinės nuostatos dėl pavojingų krovinių, įskaitant dokumentaciją, ženklus, įspėjančius apie pavojų, ir izoliuotą pakrovimą. Tačiau tokie paketai turi būti paženklinėti kaip "Pavojingi kroviniai nedideliais kiekiais"

Paketams, kuriuose yra nedideli kiekiai pavojingų krovinių, nebūtinai joks specialus pernešimas ar pakrovimas, išskyrus tai, kad jie neturi būti gabenami keleivių salone ar skrydžio denyje.

Leidžiama gabenti įsinešamame į saloną bagaže ar kaip įsinešamas į saloną bagažas					
Leidžiama gabenti registruotame bagaže ar kaip registruotas bagažas					
Leidžiama gabenti pas asmenį					
Reikalingas operatoriaus leidimas					
Vadovaujantis pilotas turi būti informuotas apie vietą					
TAI P	TAI P	-	NE	NE	Alkoholiniai gėrimai , gabenami mažmeninėse pakuotėse, kuriuose yra daugiau, nei 24%, bet ne daugiau 70% alkoholio, talpose, neviršijančiose %L, kurių bendras grynasis kiekis asmeniui yra 5L.
TAI P	TAI P	TAI P	NE	NE	Neradioaktyvūs medicininės ar tualetų paskirties daiktai (įskaitant aerozolius). Bendras grynasis visų tokių daiktų kiekis, kurį gabena kiekvienas asmuo, negali viršyti 2kg ar 2L, o kiekvieno atskiro daikto grynasis kiekis neturi viršyti 0.5kg ar 0.5L. Medicininės ar tualetų paskirties daiktai apima tokius dalykus, kaip plaukų lakai, kvepalai, tualetiniai vandenys ir vaistai, kurių sudėtyje yra alkoholio.
TAI P	TAI P	NE	NE	NE	Plaukų žnyplės, kuriose yra angliavandenilio dujų , ne daugiau, kaip vienos vienam asmeniui, su sąlyga, kad ant kaitinimo elemento pritvirtintas apsauginis dangtis. Šios plaukų žnyplės negali būti jokiai metu naudojami lėktuve. Dujų užpildymo talpos tokioms plaukų žnyplėms gali būti laikomos registruotame ar įsinešamame į saloną bagaže.
TAI P	TAI P	-	TAI P	NE	Kietas anglies dioksidas (sausas ledas) , kurio kiekis neviršija 2kg vienam keleiviui, kai naudojamas, pakuojuant greitai gendančius produktus, su sąlyga, kad paketas leidžia išeiti anglies dioksido dujoms. Operatoriaus leidimas reikalingas tik registruotam bagažui.
NE	NE	TAI P	NE	NE	Degtukai arba žiebtuvėlis , kuriame naudojamas kuras/skystis, absorbuotas kietajame kūne, skirtas naudoti asmeniui. Tačiau žiebtuvėliai su degaus skysčio rezervuaru, kuriame yra neabsorbuoto skysto kuro (išskyrus suskystintas dujas), žiebtuvėlių kuras ir žiebtuvėlių užpildymo talpos negali būti gabenami pas asmenį ar registruotame

					ar įsineštame į saloną bagaže.
TAI P	TAI P	TAI P	NE	NE	Nedideli anglies dioksido dujų cilindrai , kuriuos nešioja keleiviai, besinaudojantys mechaninėmis galūnėmis, taip pat tokio paties dydžio atsarginiai cilindrai, jei reikia užtikrinti tinkamą aprūpinimą kelionės trukmei.
NE	NE	TAI P	NE	NE	Radioizotopiniai širdies stimulatoriai ar kiti įrengimai, įskaitant tuos, kuriuose naudojamos ličio baterijos, implantuoti žmogaus kūne, arba radiologiniai vaistai, esantys žmogaus kūne medicininio gydymo rezultate.
TAI P	TAI P	-	TAI P	NE	Nedideli dujų pavidalo deguonies ar oro cilindrai , reikalingi mediciniam naudojimui.
NE	TAI P	NE	TAI P	NE	Saugiai supakuota amunicija (dėtuvės ginklams) sporto tikslams (skyriuje 1.4S) kiekiais, kurie neviršija 5kg bendro svorio asmens nuosavam naudojimui, išskyrus amuniciją su sprogstamaisiais ar padegamaisiais šoviniais. Leistinas kiekis daugiau, nei vienam keleiviui negali būti supakuotas į vieną ar daugiau paketų.
NE	TAI P	-	TAI P	NE	Neįgalųjų vežimėliai ar kiti baterijomis varomi mobilūs įrenginiai , varomi neištekančiomis baterijomis (žr. Pakavimo instrukciją 806 ir Specialią nuostatą A67), jei baterija yra atjungta, baterijos terminalai yra izoliuoti, siekiant išvengti atsitiktinių trumpų sujungimų, o baterija yra saugiai pritvirtinta prie vežimėlio ar mobilaus įrenginio. (žr. 1 pastabą)
NE	TAI P	-	TAI P	TA IP	Vežimėliai ar kiti baterijomis varomi mobilūs įrenginiai , kuriuose naudojamos ištekančios baterijos. (žr. 2 pastabą)
TAI P	NE	-	TAI P	TA IP	Gyvsidabrio barometras ar termometras , kuriuos gabena valstybinio oro prognozių biuro ar panašios įstaigos atstovas. Barometras turi būti supakuotas stipriame išoriniame įpakavime, kuriame yra izoliuotas vidinis apmušalas, arba krepšyje, pagamintame iš stiprios, nepralaidžios ir tvirtos medžiagos, kuri yra nepralaidi gyvsidabriui, kuri apsaugotų nuo gyvsidabrio išteklėjimo iš paketo, nepriklausomai nuo jo pozicijos. Vadovaujantis pilotas turi būti informuotas apie bet kokį tokį barometrą.
TAI P	TAI P	TAI P	TAI P	NE	Du nedideli nedegių dujų cilindrai , įrengti savaime išsiskleidžiančioje lengvoje liemenėje ir dvi atskiros kasetės.
TAI P	NE	NE	TAI P	NE	Šilumą išskiriantys daiktai (t.y., baterijomis varomi įrenginiai, tokie kaip povandeniniai žibintai ar litavimo įranga, kuri, atsitiktinai įjungta, skleistų didelį karštį ir galėtų sukelti gaisrą) gali būti gabenami tikrai įsinešamame į

					saloną багаže. Karštį išskiriantis komponentas ar energijos šaltinis turi būti pašalintas, kad išvengti atsitiktinio įsijungimo transportavimo metu.
TAI P	TAI P	TAI P	NE	NE	Nedideli medicininiai ar klinikiniai termometrai , kuriuose yra gyvsidabrio, asmeniniam naudojimui, kai jie yra apsauginiame įpakavime.
TAI P	TAI P	NE	TAI P	NE	Izoliuotiems paketams, kuriuose yra sušaldyto skysto azoto , kuris yra pilnai sugertas poringos medžiagos ir skirtas transportavimui, žemoje temperatūroje nepavojinguose produktuose, netaikomi šie nurodymai, jeigu izoliuotų paketų konstrukcija neleidžia susidaryti slėgiui konteineryje ir nepraleidžia bet kokio sušaldyto skysto azoto išteklėjimo, nepriklausomai nuo izoliuoto įpakavimo orientacijos.

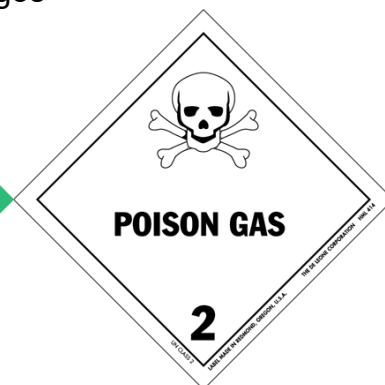
14.4. KLASĖS IR POKLASĖS, ETIKETĖS

Pavojingi kroviniai yra skirstomi į devynias klases, kurios atspindi rizikos tipą, tačiau tvarka, kuria jos yra išvardytos, neparodo santykinio pavojaus laipsnio. Devynios pavojingų krovinių klasės yra šios:



- 1 klasė

Sprogstamosios medžiagos



- 2 klasė

Dujos



- 3 klasė

Degūs skysčiai



- 4 klasė

Degios kietos medžiagos; medžiagos, galinčios savaime užsidegti; medžiagos, kurios reaguodamos su vandeniu išskiria degias dujas



- 5 klasė

Besioksiduojančios medžiagos, organiniai peroksidai



- 6 klasė

Nuodingos (toksinės) medžiagos ir medžiagos, galinčios sukelti infekciją



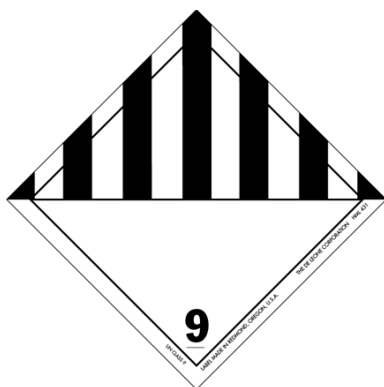
- 7 klasė

Radioaktyvios medžiagos



- 8 klasė

Ėdžios medžiagos



- 9 klasė

Įvairūs pavojingi kroviniai

Kai kuriose klasėse kroviniai yra toliau skirstomi į poklasisius. Poklasis nurodomas, rašant tašką po klasės numerio ir nurodant poklasio numerį, pvz., Poklasis 6.1. Šiais atvejais nurodomas tiktais poklasis, o ne klasė, pvz., 5.2 poklasis, o ne 5 klasė 2 poskyris.

Pavojingi kroviniai yra identifikuojami tinkamais krovinio pavadinimais ir UN numeriais. Šie pavadinimai ir numeriai yra priskiriami pagal Jungtinių Tautų klasifikavimo sistemą tam tikriems daiktams ir medžiagoms.

Operatorius yra atsakingas už etikečių, kurios atsilupo ar tapo neįskaitomos transportavimo metu, pakeitimą.

Ženklinimas būna dviejų tipų: ženklinimas dėl pavojaus ir ženklinimas dėl gabenimo.

14.5. PIRMINIO PAVOJAUS ETIKETĖS

Visa grupė etikečių, įspėjančių apie pavojų, ir etikečių dėl gabenimo parodyta šio dokumento paskutiniame puslapyje. Tekstas, nurodantis rizikos pobūdį, gali būti pateiktas apatinėje etiketės, įspėjančios apie pavojų, dalyje. Kai kuriems daiktams ir medžiagoms reikalingos etiketės apie papildomą riziką ir pirminio pavojaus etiketės. Pirminio pavojaus etiketėse nurodytas klasės ar poklasio numeris apatiniame kampe, tuo tarpu etiketėse, įspėjančiose apie papildomas rizikas, nenurodomas klasės ar poklasio numeris.

14.6. PAKAVIMAS

Pakavimo medžiaga turi būti geros kokybės, o įpakavimas geros konstrukcijos. Visi dangčiai turi būti pakankamai tvirti, kad apsaugotų nuo galimo išteklėjimo dėl vibracijos ar temperatūros, drėgmės ar slėgio pakitimų.

Naudojami du pagrindiniai įpakavimo tipai:

1. Kombinuotas įpakavimas: jis susideda iš išorinio įpakavimo, pagaminto iš medienos, medžio pluošto plokštės ar metalo ir vieno ar kelių vidinio įpakavimo sluoksnių, pagamintų iš metalo, plastiko, stiklo ar keramikos. Šie vidiniai įpakavimo sluoksniai paprastai būna padengti absorbuojančia ar minkšta medžiaga po išoriniu įpakavimu pagal individualius pakavimo reikalavimus.

2. Vieno sluoksnio įpakavimas: šis įpakavimas gaminamas iš plieno, aliuminio, plastiko ar kitų leistinų medžiagų (pavyzdžiui, plieno cilindrai).

14.7. ŽYMĖJIMAS

Ant paketo turi būti pažymėta:

- tinkamas pavojingų krovinių gabenimo pavadinimas (jei reikia, pateikiant techninį pavadinimą) bei UN numeris, prieš kurį

rašomos raidės UN, pvz., “Ėdus skystis, n.o.s. (kaprililo chloridas) UN 1760”

- ženklėjimas, nurodantis, kad įpakavimas buvo pagamintas pagal Nurodymų techninius duomenis ir vėliau pagal juos išbandytas.

Be to, jei naudojamas viršutinis įpakavimas, ženklėjimas ant vidinių įpakavimo sluoksnių turi būti aiškiai matomas arba ant viršutinio įpakavimo turi būti užrašas “Vidinis įpakavimas atitinka nustatytus techninius duomenis”

Jeigu pakete yra:

- sprogstamosios medžiagos (I klasė); jis turi būti pažymėtas iš išorės, nurodant grynąjį sprogstamųjų medžiagų svorį ir bendrąjį paketo svorį.
- radioaktyvios medžiagos; šis paketo tipas turi būti pažymėtas iš išorės, t.y., “A tipas”, “B(U) tipas” arba “B(M) tipas”. Bendroji masė taip pat turi būti pažymėta ant paketo išorės, jei ji viršija 50kg. Tačiau, toks žymėjimas nėra privalomas paketams su radioaktyviomis medžiagomis, kuriems taikomos išimtys.
- sušaldytos suskystintos dujos; (dujos, tokios kaip halogenas, paprastai transportuojamos specialiai sukonstruotuose cilindruose, kurie sukurti taip pat būtų išvengta jų nešimo ir krovimo ne stačioje pozicijoje) šalia “Paketo orientacijos etiketės”, užrašas “Laikyti stačiai” turi būti nurodytas kas 120° aplink paketą arba ant kiekvienos pusės ir jame turi būti pateikti nurodymai, kurių būtina laikytis avarijos ar skrydžio uždelsimo atveju arba jeigu kroviniui pasiekus tikslą, jo niekas neatsiima. Paketai turi būti taip pat aiškiai pažymėti užrašu “NEMĖTYTI – ELGTIS ATSARGIAI”.
- sausas ledas; ant paketo turi būti nurodyta kieto anglies dioksido (sausos ledo) grynoji masė.

14.8. Pavojingų krovinių vežimo dokumentai

Naudotojas turi užtikrinti, kad pavojingus krovinius lydėtų pavojingų krovinių vežimo dokumentai, jei techninėse instrukcijose nenumatyta kitaip.

Kai pavojingi kroviniai vežami visiškai ar iš dalies už valstybės teritorijos, be kitų kalbų pavojingų krovinių vežimo dokumentai turi būti rašomi anglų kalba.

14.9. Pavojingų krovinių priėmimas

Naudotojas nepriima vežti pavojingų krovinių tol, kol pagal techninėse instrukcijose nustatytas priėmimo procedūras nepatikrinama paketas, antrinė pakuotė ar krovinio konteineris.

Naudotojas ar jo paslaugų agentas turi naudoti tinkamą priėmimo kontrolinį sąrašą. Priėmimo kontrolinis sąrašas turi būti toks, kad būtų galima patikrinti visą reikiamą informaciją bei tokios formos, kad būtų galima rankiniu, mechaniniu ar kompiuterizuotu būdu įrašyti priėmimo tikrinimo rezultatus.

14.10. Apgadinimo, nuotekio ar užteršimo tikrinimas

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) paketai, antrinės pakuotės ir krovinio konteineriai prieš pat kraunant juos į lėktuvą ar krovinio laikymo įrenginį būtų patikrinami, ar nėra nuotekio ar apgadinimo žymių, kaip nustatyta techninėse instrukcijose;
- 2) krovinio laikymo įrenginys nepakraunamas į lėktuvą, nebent jis patikrintas pagal techninėse instrukcijose nustatytus reikalavimus ir nerasta jame esančių pavojingų krovinių nuotekio ar apgadinimo požymių;
- 3) į lėktuvą nebūtų kraunami nuotekų turintys ar apgadinti paketai, antrinės pakuotės ar krovinių konteineriai;
- 4) visi lėktuve esantys pavojingų krovinių paketai, kurie atrodo apgadinti arba turi nuotekų, būtų pašalinami iš lėktuvo arba atitinkama institucija ar organizacija duotų nurodymą juos pašalinti. Tuo atveju likęs krovinytis turi būti patikrinamas, kad būtų įsitikinta, jog jis yra tinkamos vežti būklės ir jog lėktuvui ar jo kroviniui nebuvo padaryta žala ar jie nebuvo užteršti; ir
- 5) iškraunant iš lėktuvo arba krovinio laikymo įrenginio paketai, antrinės pakuotės ir krovinio konteineriai būtų patikrinami, ar nėra jokių apgadinimo ar nutekėjimo požymių ir, jei nustatyti apgadinimo ar nutekėjimo požymiai, vieta, kurioje buvo laikomi pavojingi kroviniai, būtų patikrinama, ar nebuvo padaryta žalos ir ar neužteršta.

14.11. Teršalų šalinimas

Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) teršalai, rasti dėl nutekėjimo iš pavojingų krovinių ar dėl jų apgadinimo, nedelsiant būtų pašalinami; ir
- 2) būtų nedelsiant nutraukiamas radioaktyviomis medžiagomis užteršto lėktuvo naudojimas, o jį naudoti būtų pradėta tada, kai radiacijos lygis visuose pasiekiamuose paviršiuose ir neįsigėrusių teršalų lygis neviršys techninėse instrukcijose nustatytų dydžių.

14.12. Krovimo apribojimai

Keleivių salonas ir įgulos kabina. Naudotojas užtikrina, kad pavojingi kroviniai nebūtų vežami lėktuvo keleivių salone ar įgulos kabinoje, nebent techninėse instrukcijose būtų nustatyta kitaip.

Krovinių skyriai. Naudotojas užtikrina, kad pavojingi kroviniai būtų pakraunami, atskiriami, sudedami ir pritvirtinami lėktuve pagal techninėse instrukcijose nustatytus reikalavimus.

Pavojingi kroviniai, skirti vežti tik krovininiais orlaiviais. Naudotojas užtikrina, kad pavojingų krovinių paketai su etikete „Tik krovininiais orlaiviais“ būtų vežami krovininiais orlaiviais ir kraunami pagal techninėse instrukcijose nustatytus reikalavimus.

14.13. Informacijos teikimas

Informacija antžeminiam personalui. Naudotojas užtikrina, kad:

- 1) informacija būtų teikiama antžeminiam personalui, kad jis galėtų vykdyti savo pareigas, susijusias su pavojingų krovinių vežimu,

- įskaitant veiksmus, kurių reikia imtis incidento ar avarijos su pavojingais krovinių atveju; ir
- 2) prireikus a papunkčio 1 dalyje nurodyta informacija taip pat būtų teikiama naudotojo paslaugų agentui.

Informacija keleiviams ir kitiems asmenims

- 1) Naudotojas užtikrina, kad pagal techninėse instrukcijose nurodytus reikalavimus būtų skelbiama informacija, įspėjanti keleivius apie lėktuvu draudžiamų vežti krovinių tipus; ir
- 2) Naudotojas ir jo paslaugų agentas, jeigu toks yra, turi užtikrinti, kad krovinių priėmimo punktuose būtų įteikiami pranešimai su informacija apie pavojingų krovinių vežimą.

Informacija įgulos nariams. Naudotojas užtikrina, kad Skrydžių vykdymo vadove įgulos nariams būtų teikiama informacija apie pareigų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, atlikimu, taip pat veiksmais, kurių reikia imtis iškilus pavojui dėl pavojingų krovinių.

Informacija įgulos vadui. Naudotojas užtikrina, kad įgulos vadas raštu gautų informaciją, kaip nustatyta techninėse instrukcijose.

Informacija lėktuvo incidento ar avarijos atveju

- 1) Naudotojas, kurio lėktuvas patyrė incidentą pareikalavus turi pateikti visą informaciją, būtiną vežamų pavojingų krovinių keliamam pavojui sumažinti.
- 2) Naudotojas, kurio lėktuvas patyrė avariją, turi kuo greičiau informuoti atitinkamą valstybės, kurioje lėktuvas, veždamas pavojingus krovinius, patyrė avariją, instituciją.

15. SAUGUMAS

15.1. Saugumo reikalavimai

Naudotojas užtikrina, kad visas atitinkamas personalas būtų supažindintas su atitinkamais naudotojo valstybės nacionalinio saugumo programų reikalavimais ir jų laikytųsi.

15.2. Mokymo programos

Naudotojas parengia, naudoja ir vykdo patvirtintas mokymo programas, kuriomis vadovaudamiesi naudotojo įgulos nariai galėtų imtis reikiamų veiksmų, užkertančių kelią neteisėtiems veiksams, pavyzdžiui, sabotazui ar lėktuvo užgrobimui, o jiems įvykus, sumažinti jų padarinius. Mokymo programa turi atitikti Nacionalinę aviacijos saugumo programą. Kiekvienas įgulos narys turi turėti visų svarbių mokymo programos punktų žinias ir su jomis susijusią kompetenciją.

15.3. Pranešimas apie neteisėtą veiką

Lėktuve įvykus neteisėtai veikai, įgulos vadas, o jo nesant – naudotojas, nedelsdamas praneša apie tokius veiksmus paskirtai vietos institucijai ir naudotojo valstybės įgaliotajai institucijai.

15.4. Lėktuvo apiešojimo kontrolinis sąrašas

Naudotojas užtikrina, kad visuose lėktuvuose būtų kontrolinis sąrašas, kuriame pateikiamos procedūros, kurių reikia laikytis įtariamo sabotažo atveju ir tikrinant lėktuvą dėl paslėptų ginklų, sprogmenų ar kitų pavojingų įtaisų, ieškant bombų arba savadarbių sprogstamųjų įtaisų, kai yra pagrįstas įtarimas, kad lėktuve gali būti įvykdyta neteisėta veika. Kontrolinis sąrašas turi būti papildytas nurodymais apie atitinkamus veiksmus, kurių reikėtų imtis, jeigu būtų rastas sprogmuo arba įtartinas daiktas, ir informacija apie mažiausiai pavojingą vietą lėktuve, jei ją nurodo atitinkamo tipo pažymėjimo turėtojas.

15.5. Skrydžio įgulos kabinos saugumas

Visuose lėktuvuose, kuriuose įrengtos skrydžio įgulos kabinos durys, turi būti galimybė šias duris užrakinti, taip pat turi būti numatytos arba nustatytos įgaliotajai institucijai priimtinos priemonės arba procedūros, kuriomis naudodamasi keleivių salono įgula galėtų pranešti skrydžio įgulai apie įtartinus arba saugumą pažeidžiančius veiksmus keleivių salone.

Visi keleivius skraidinantys lėktuvai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 45 500 kg, ar kurių maksimali patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 60 krėslų, turi turėti patvirtintas skrydžio įgulos kabinos duris, kurias būtų galima užrakinti ir atrakinti iš bet kurio piloto vietos, ir kurios būtų sukonstruotos taip, kad atitiktų galiojančius grįžtamosios galios turinčius tinkamumo skraidyti skrydžių reikalavimus. Šių durų konstrukcija neturi trukdyti vykdyti avarinius darbus, kaip reikalaujama pagal galiojančius grįžtamosios galios turinčius tinkamumo skraidyti skrydžių reikalavimus.

Visuose lėktuvuose, kuriuose pagal b papunktį yra įrengtos skrydžio įgulos kabinos durys:

- 1) prieš paleidžiant variklius, ketinant kilti, šios durys turi būti uždarytos ir prireikus pagal aviacijos saugumo procedūras ar pareikalavus įgulos vadui – užrakintos tol, kol varikliai išjungiami nutūpus, išskyrus tuos atvejus, kai įgaliotiems asmenims reikia įeiti arba išeiti pagal Nacionalinę aviacijos saugumo programą;
- 2) numatomos priemonės, leidžiančios iš bet kurio piloto vietos stebėti už skrydžio įgulos kabinos durų esančią aplinką tiek, kiek tai būtina, siekiant identifikuoti asmenis, norinčius įeiti į skrydžio įgulos kabiną, ir pastebėti įtartiną elgesį ar galimą grėsmę.“