

SKRYDŽIŲ TAISYKLĖS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Skrydžių taisyklės (toliau vadinama – šios Taisyklės) nustato bendrąsias skrydžių taisykles, vizualiųjų skrydžių ir skrydžių pagal prietaisus tvarką.

2. Šiose Taisyklėse vartojamos sąvokos:

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).

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.

Apskaičiuotasis atskridimo laikas – skrendant pagal Skrydžių pagal prietaisus taisykles (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 taisykles (toliau vadinama – VST), išdėstytas šių Taisyklių IV skyriuje, – apskaičiuotas orlaivio atskridimo laikas virš aerodromo.

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 vandenų), – Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos administracija (toliau vadinama – CAA).

Apskaičiuotasis trinkelį 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 vadavietės 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.

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.

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

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

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

Dirižablis – lengvesnis už orą jėgainės varomas orlaivis.

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

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.

Konsultacinė oro erdvė – nustatytojo 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.

Kreiserinis lygis – lygis, kurio laikomasi ilgesnį skrydžio laiką.

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

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.

Lygis – vertikali 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 priimtinų 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.

Meteorologinės sąlygos pagal prietaisus – meteorologinės sąlygos, išreikštos matomumo, atstumo iki debesų ir debesų apatinės ribos dydžiais, kurie yra mažesni už nustatytų vizualiųjų meteorologinių sąlygų minimumus.

Nepilotuojamasis oro balionas – nepilotuojamas, lengvesnis už orą orlaivis be jėgainės.

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 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 navigacijos informacijos tarnyba (žiniavietė) – padalinys, teikiantis informaciją, susijusią su skrydžių paslaugomis ir skrydžio planais.

Oro eismo paslaugų teikimo padalinys – skrydžių valdymo padalinys, skrydžių informacijos punktas arba oro navigacijos informacijos tarnyba (žiniavietė).

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

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.

Pereinamasis absoliutusias aukštis – aukštis, kuriame (arba žemiau) orlaivio vertikali padėtis kontroliuojama pagal absoliutų 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.

Psichotropinės medžiagos – alkoholis, opioidai, kanabinoidai, raminamieji (migdomieji) vaistai, hipnotikai, kokainas, psichostimuliuojamosios ir haliucinogeninės medžiagos, lakūs skysčiai. Prie šių medžiagų kava ir tabakas nepriskiriami.

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.

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

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 greittakis – 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.

Signalinė aikštelė – aerodromo plotas, naudojamas antžeminiams signalams įrengti.

Skaičiuojamas 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.

Sklandytuvai – 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 sklandytuvai, 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 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 aukščiamatis 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.

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.

Sraigtašparnis – sunkesnis už orą orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro reakcijų ant vieno arba kelių keliamųjų sraigtų, jėgainės sukamų aplink apytiksliai vertikalioje padėtyje esančias ašis.

SSR – radiolokacinė apžvalgos sistema, kurioje naudojami siųstuvas/įmtuvai (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.

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.

Vizualiosios meteorologinės sąlygos (toliau vadinama – VMS) – matumo, atstumo iki debesų ir atstumo nuo žemės paviršiaus iki apatinės debesų ribos dydžiais išreikštos meteorologinės sąlygos, atitinkančios nustatytuosius minimumus arba už juos geresnės.

II. SKRYDŽIŲ TAISYKLIŲ TAIKYMAS IR JŲ LAIKYMASIS

3. Šios Taisyklės taikomos Lietuvos Respublikoje registruotiems, taip pat Lietuvos Respublikos teritorijoje skrendantiems arba joje manevruojantiems orlaiviams. Šios Taisyklės taip pat taikomos už Lietuvos Respublikos teritorijos ribų skrendantiems arba manevruojantiems Lietuvos Respublikoje registruotiems orlaiviams, jeigu jos neprieštaruja taisyklėms tos valstybės, kurios teritorijoje minėtieji orlaiviai yra.

4. Šios Taisyklės taikomos ir orlaiviams, skrendantiems oro erdve virš atviros jūros už teritorinių vandenų, kurioje Lietuvos Respublika pagal regioninę oro navigacijos sutartį yra prisiėmusi atsakomybę teikti oro eismo paslaugas ir oro eismo paslaugas teikia valstybės įmonė „Oro navigacija“.

5. Šios Taisyklės netaikomos specialios veiklos oro erdvėje. Atitinkama valdžios institucija, atsakinga už skrydžių vykdymą šioje erdvėje, nustato specialias taisykles, skirtas kiekvienai konkrečiai aviacijos veiklai specialios veiklos oro erdvėje.

6. Tiek skrendantis, tiek manevravimo lauku riedantis orlaivis turi laikytis bendrųjų taisyklių, o per skrydį dar ir:

6.1. Vizualiųjų skrydžių taisyklių (VST);

6.2. Skrydžių pagal prietaisus taisyklių (SPT).

7. Orlaivio vadas, neatsižvelgdamas į tai, ar pilotuoja orlaivį, ar jo nepilotuoja, atsako už orlaivio pilotavimą pagal šias Taisykles. Šių Taisyklių orlaivio vadas gali nesilaikyti tik tuo atveju, jeigu tai būtina skrydžio saugai užtikrinti.

8. Prieš skrydį orlaivio vadas privalo susipažinti su visa skrydžiui atlikti reikalinga informacija. Rengiantis skrydžiui už aerodromo ribų ir prieš kiekvieną skrydį pagal SPT, būtina atidžiai išanalizuoti esamus pranešimus apie orus ir orų prognozes, atsižvelgiant į reikalavimus, susijusius su degalų atsargomis ir veiksmais, kurių reikia imtis, jeigu skrydis negali vykti pagal planą.

9. Orlaivio vadas, eidamas pareigas, turi teisę priimti galutinį sprendimą, susijusį su orlaivio valdymu ir naudojimu.

10. Personalui, nuo kurio priklauso aviacijos sauga, draudžiama eiti pareigas vartojus kokių nors žmogaus galimybes ribojančių psichotropinių medžiagų.

III. BENDROSIOS TAISYKLĖS

Žmonių ir turto apsauga

11. Draudžiama pilotuoti orlaivį neapdairiai arba atsainiai ir taip sukelti pavojų kitų žmonių gyvybei arba turtui.

12. Virš didelių miestų tankiai gyvenamų rajonų, miestų, gyvenviečių, miestelių arba žmonių sambūrio atvirose vietose orlaiviai privalo skristi tokia aukštyje, kuris, esant nenumatytais aplinkybėms, užtikrintų saugų orlaivio nutupdymą, nesukeliantį pavojaus ant žemės esantiems žmonėms ar turtui, išskyrus tuos atvejus, kai tai būtina orlaiviui pakilti ar nutūpti arba duotas CAA leidimas tai daryti.

13. Kreiseriniai lygiai, kuriuose atliekamas skrydis ar jo dalis, išreiškiami:

13.1. skrydžio lygiais – skrendant žemiausiame iš naudojamų skrydžio lygių arba virš jo, o kur tinka – ir virš pereinamojo absoliučiojo aukščio;

13.2. absoliučiaisiais aukščiais – skrendant žemiau žemiausiojo iš naudojamų skrydžio lygių, o kur tinka – pereinamajame absoliučiajame aukštyje arba žemiau jo.

14. Skrendant daiktai, įvairios medžiagos arba skysčiai gali būti išmetami arba purškiami iš orlaivio tik laikantis CAA nustatytų sąlygų ir pagal atitinkamo oro eismo paslaugų teikimo padalinio informaciją, rekomendaciją ir (arba) leidimą. Šio punkto reikalavimai netaikomi išmetant:

14.1. vandens arba smulkaus smėlio balastą;

14.2. degalus arba pavojingus daiktus ištikus avarijai. Jeigu įmanoma, išmetimo vieta turi būti suderinta su atitinkamu oro eismo paslaugų teikimo padaliniu;

14.3. humanitarinės pagalbos ir gelbėjimo darbams skirtus daiktus arba medžiagas;

14.4. numetamas važiuokles aerodromuose;

14.5. vėjarodę šuolių parašiutais metu;

14.6. tūpimo dūmų sukėliklius;

14.7. lauko krepšius (žymeklius) ten, kur vyksta oreivių varžybos.

15. Orlaiviu vilkti kitą orlaivį ar kokį nors daiktą galima tik laikantis CAA nustatytų civilinių skrydžių reikalavimų arba kariuomenės vado nustatytų karinių skrydžių reikalavimų ir tik taip, kaip numatyta oro eismo paslaugų teikimo padalinio informacijoje, rekomendacijoje ir (arba) leidime.

16. Išskyrus avarijos atvejus, šuoliai parašiotu galimi tik pagal CAA nustatytus civilinių skrydžių reikalavimus arba kariuomenės vado nustatytus karinių skrydžių reikalavimus ir taip, kaip numatyta atitinkamo oro eismo paslaugų teikimo padalinio informacijoje, rekomendacijoje ir (arba) leidime.

17. Akrobatiniai skrydžiai galimi tik laikantis CAA nustatytų reikalavimų ir taip, kaip numatyta atitinkamo oro eismo paslaugų teikimo padalinio informacijoje, rekomendacijoje ir (arba) leidime.

18. Draudžiama atlikti grupinius orlaivių skrydžius, išskyrus tuos atvejus, kai dėl to iš anksto yra susitarę atskirų į grupę įeinančių orlaivių vadai. Civilinių orlaivių grupiniai skrydžiai valdomojoje oro erdvėje atliekami tik laikantis valstybės įmonės „Oro navigacija“, o karinių orlaivių grupiniai skrydžiai – Lietuvos kariuomenės vado nustatytų sąlygų. Nustatant sąlygas, turi būti numatyta, kad:

18.1. navigacijos ir pranešimų apie buvimą vietą atžvilgiu grupė skrenda kaip vienas orlaivis;

18.2. už orlaivių skirstymą grupėje atsako pagrindinio orlaivio vadas ir kitų į grupę įeinančių orlaivių vadai. Tai atliekant turi būti atsižvelgiama į pereinamuosius skrydžio etapus, kai orlaiviai manevruoja siekdami užimti vietą grupėje, taip pat suartėja ir išsiskiria;

18.3. kiekvienas orlaivis nuo pagrindinio orlaivio turi būti ne didesniu kaip 1 kilometro (0,5 jūrmylės) atstumu horizontalioje ir 30 metrų (100 pėdų) atstumu – vertikalioje plokštumoje.

19. Nepilotuojamieji oro balionai turi būti naudojami taip, kad keltų kuo mažesnę pavojų žmonėms, turtui arba kitiems orlaiviams. Šie oro balionai turi būti naudojami laikantis šių Taisyklių 3 priede nurodytų sąlygų.

20. Draudžiama skristi orlaiviams draudžiamose zonose, išskyrus orlaivius, kurie užtikrina visuomenės saugumą esant ypatingoms aplinkybėms ir turi kariuomenės vado arba jo įgalioto pareigūno leidimą bei laikosi jame nustatytų apribojimų ir sąlygų. Ribojimų zonose orlaiviams skristi galima tik gavus kariuomenės vado arba jo įgalioto pareigūno leidimą ir laikantis jame nustatytų apribojimų ir sąlygų.

Susidūrimų vengimas

21. Draudžiama orlaiviui suartėti su kitu orlaiviu taip, kad kiltų susidūrimo pavojus.

22. Orlaivis, turintis pirmumo teisę, turi išlaikyti savo kursą ir greitį, tačiau tai neatleidžia orlaivio vado nuo pareigos imtis veiksmų susidūrimui išvengti, įskaitant manevrus, daromus tiek pagal skrydžio valdymo padalinio patarimą, kaip išvengti susidūrimo, tiek pagal ACAS įrangos teikiamas rekomendacijas, kaip išvengti susidūrimo.

ACAS II įranga turi būti visuose civiliniuose orlaiviuose su dviem ir daugiau turbininių variklių, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė didesnė negu 15000 kilogramų arba kurie turi daugiau kaip 30 sėdimųjų keleivių vietų, o nuo 2005 m. sausio 1 d. – visuose civiliniuose orlaiviuose su dujų turbininiais varikliais, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė didesnė negu 5700 kilogramų arba kurie turi daugiau kaip 19 sėdimųjų keleivių vietų.

23. Orlaivis, kuris pagal šias Taisykles privalo užleisti kelią kitam orlaiviui, turi vengti praskristi virš kito orlaivio, po juo arba prieš jį, išskyrus tuos atvejus, kai skrenda labai saugiu atstumu ir įvertina valkties turbulentiškumą.

24. Kai du orlaiviai artėja priešpriešiais arba beveik priešpriešiais ir kyla susidūrimo pavojus, kiekvienas jų turi pakeisti kursą pasukdamas dešinėn.

25. Jeigu dviejų beveik tame pačiame aukštyje skrendančių orlaivių kursai susikerta, pirmumo teisę turi dešinėje skrendantis orlaivis, išskyrus šiuos atvejus:

25.1. lėktuvas turi duoti kelią dirižabliams, sklandytuvams ir oro balionams;

25.2. dirižabliai turi duoti kelią sklandytuvams ir oro balionams;

25.3. sklandytuvai turi duoti kelią oro balionams;

25.4. jėgainės varomas orlaivis turi duoti kelią orlaiviams, velkantiems kitus orlaivius arba kokius nors daiktus.

26. Lenkiančiuoju orlaiviu laikomas tas orlaivis, kuris artėja prie kito orlaivio jam iš paskos tokia linija, kuri sudaro mažesnę kaip 70 laipsnių kampą su pastarojo orlaivio simetrijos plokštuma, t.y. kito orlaivio atžvilgiu yra tokioje padėtyje, kad naktį negalėtų matyti orlaivio kairiųjų arba dešiniųjų navigacijos žiburių.

27. Lenkiamasis orlaivis turi pirmumo teisę, todėl lenkiantysis orlaivis, kildamas aukšty, leisdamasis žemyn ar skrisdamas horizontaliai, turi duoti jam kelią pasukdamas dešinėn. Joks vėlesnis abiejų orlaivių tarpusavio padėties pasikeitimas neatleidžia lenkiančiojo orlaivio nuo šio reikalavimo laikymosi, kol lenkimas bus atliktas pakankamu atstumu.

28. Skrendantis arba judantis žeme ar vandeniui orlaivis turi duoti kelią tupiančiam orlaiviui arba orlaiviui, esančiam paskutiniuose artėjimo tūpti etapuose.

29. Kai du ar daugiau sunkesnių už orą orlaivių artėja prie aerodromo ketindami tūpti, aukštesniame lygyje esantis orlaivis turi duoti kelią orlaiviui, esančiam žemesniame lygyje, tačiau pastarasis orlaivis negali naudotis pirmumo teise, jeigu dėl to kirstų kelią kitam orlaiviui, esančiam paskutiniame artėjimo tūpti etape, arba šį aplenktų.

30. Jeigu orlaivio pilotas žino, kad kitas orlaivis atlieka avarinį tūpimą, jis privalo duoti kelią tokiam orlaiviui.

31. Orlaivis, riedantis aerodromo manevravimo lauku, turi duoti kelią orlaiviui, kuris kyla arba rengiasi kilti.

32. Kilus dviejų orlaivių, riedančių manevravimo lauku, susidūrimo pavojui, turi būti laikomasi šių taisyklių:

32.1. du orlaiviai, artėjantys priešpriešiais arba beveik priešpriešiais, turi sustoti ir, jeigu įmanoma, pasukti dešinėn ir pakankamu atstumu prasilenkti;

32.2. kai du orlaiviai artėja susikertančiais kursais, kelią turi duoti orlaivis, kuriam kitas orlaivis yra iš dešinės;

32.3. lenkiamasis orlaivis turi pirmumo teisę, o lenkiantysis orlaivis privalo laikytis pakankamo atstumo.

33. Jeigu aerodromo skrydžių valdymo vadavietė neduoda kitų nurodymų, manevravimo lauku riedantis orlaivis turi sustoti visose parengiamojo starto vietose (laukimo postoviuose) prie KTT.

34. Manevravimo lauku riedantis orlaivis privalo sustoti ir laukti prie visų įjungtų sustojimo linijos žiburių, o toliau judėti gali tik po to, kai šie žiburiai išjungiami ir skrydžių vadovas leidžia riedėti toliau.

35. Išskyrus šių Taisyklių 39 punkte numatytus atvejus, naktį visi skrendantys orlaiviai privalo įjungti šiuos žiburius:

35.1. susidūrimų vengimo žiburius, skirtus dėmesiui į orlaivį atkreipti;

35.2. oro navigacijos žiburius, rodančius stebėtoji orlaivio skrydžio trajektoriją (kiti žiburiai, jeigu jie per klaidą gali būti palaikyti oro navigacijos žiburiais, neįjungiami).

36. Išskyrus šių Taisyklių 39 punkte numatytus atvejus, naktį:

36.1. visuose manevravimo lauku riedančiuose orlaiviuose turi būti įjungti oro navigacijos žiburiai, rodantys stebėtoji orlaivio skrydžio trajektoriją (kiti žiburiai, jeigu jie per klaidą gali būti palaikyti oro navigacijos žiburiais, neįjungiami);

36.2. visuose manevravimo lauke esančiuose orlaiviuose, neapšviestuose nuolatine arba kitokia ją atitinkančia šviesa, turi būti įjungti žiburiai, skirti orlaivio konstrukcijos matmenims paženklininti;

36.3. visuose orlaiviuose, naudojamuose manevravimo lauke, turi būti įjungti žiburiai, skirti dėmesiui į orlaivį atkreipti;

36.4. visuose orlaiviuose, esančiuose manevravimo lauke su įjungtais varikliais, turi būti įjungiami tai ženklinantys žiburiai.

37. Išskyrus šių Taisyklių 39 punkte numatytus atvejus, visuose skrendančiuose orlaiviuose, turinčiuose susidūrimo vengimo žiburius, jie taip pat turi būti įjungiami ir ne naktį.

38. Išskyrus šių Taisyklių 39 punkte numatytus atvejus, visuose orlaiviuose, naudojamuose arba esančiuose manevravimo lauke, šių Taisyklių 36.3 ir 36.4 punktuose nurodyti žiburiai turi būti įjungiami ir ne naktį.

39. Pilotui leidžiama išjungti šių Taisyklių 35, 36, 37 ir 38 punktuose nurodytus įspėjamuosius žiburius arba sumažinti jų intensyvumą, jeigu:

39.1. jie trukdo arba gali trukdyti jam atlikti pareigas;

39.2. pavojingai apakina arba gali apakinti ant žemės esantį stebėtoją.

40. Šių Taisyklių 36.3 ir 38 punktuose nurodyti orlaiviai laikomi naudojamais, kai rieda, yra velkami arba laikinai sustoja riedėdami ar velkami.

41. Mokomuosius skrydžius pagal prietaisus galima atlikti tik tuo atveju, jeigu:

41.1. orlaivis turi įrengtą ir veikiančią dvigubą valdymo įrenginį;

41.2. orlaiviu skrenda ir prie jo antrojo vairo sėdi turintis teisę jį pilotuoti pilotas. Jis privalo turėti pakankamą apžvalgos lauką į priekį ir abi puses arba ryšį su atitinkamu stebėtoju, esančiu tokioje vietoje, kurioje jo apžvalgos laukas papildo piloto apžvalgos lauką.

42. Aerodrome ar šalia jo naudojamo orlaivio pilotas, neatsižvelgdamas į tai, ar orlaivis yra aerodromo oro eismo zonoje, ar ne, privalo:

42.1. stebėti eismą aerodrome, siekdamas išvengti susidūrimo;

42.2. laikytis kitų orlaivių eismo schemos arba neįskristi į oro eismo, vykstančio pagal nustatytą aerodrome schemą, srautą;

42.3. kildamas arba artėdamas tūpti, visus posūkius daryti kairėn, išskyrus tuos atvejus, kai duotas kitas nurodymas;

42.4. kilti ir tūpti prieš vėją, jeigu atsižvelgiant į saugą, KTT padėti arba oro eismą netikslinga pasirinkti kitą kryptį.

43. Aerodromo oro eismo zonoje, be šių Taisyklių 42 punkte nurodytų reikalavimų, gali būti laikomasi ir papildomų, CAA nustatytų sąlygų.

Judėjimo ant vandens operacijos

44. Kai du orlaiviai arba orlaivis ir laivas artėja vienas prie kito ir kyla susidūrimo pavojus, orlaivis turi toliau judėti atsižvelgdamas į esamas aplinkybes ir sąlygas, taip pat apribojimus, taikomus atitinkamam orlaiviui.

45. Jeigu vieno orlaivio dešinėje juda kitas orlaivis arba laivas, dešinėje judantis orlaivis ar laivas turi pirmumo teisę.

46. Kai du orlaiviai arba orlaivis ir laivas artėja priešpriešiais, kiekvienas jų turi pakeisti kursą – sukti į dešinę.

47. Lenkiamasis orlaivis turi pirmumo teisę, o lenkiantysis orlaivis privalo pakeisti kursą.

48. Tupiantis ant vandens ar kylantis nuo vandens orlaivis turi, jeigu įmanoma, kuo atokiau laikytis nuo laivų ir netrukdyti jų navigacijai.

49. Laikotarpiu nuo saulėlydžio iki saulėtekio visi ant vandens judantys orlaiviai turi įjungti žiburius pagal Tarptautinę konvenciją dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūroje (COLREG) (Žin., 1991, Nr. [32-881](#)), o jeigu to neįmanoma įgyvendinti, kuo labiau laikytis minėtose taisyklėse nurodytų reikalavimų.

Skrydžio planai

50. Informacija apie numatomą skrydį ar jo dalį oro eismo paslaugų teikimo padaliniais pateikiama skrydžio plano forma.

51. Skrydžio planas pateikiamas prieš kiekvieną:

51.1. skrydį arba jo dalį, kad orlaiviui būtų teikiamos skrydžių valdymo paslaugos;

51.2. skrydį pagal SPT konsultacinėje oro erdvėje;

51.3. skrydį nustatytajame rajone ar į jį arba nustatytuju maršrutu, kai to reikalauja valstybės įmonė „Oro navigacija“, siekdama supaprastinti paslaugas, susijusias su skrydžio informacija, pranešimu apie avariją, paieška ir gelbėjimu;

51.4. skrydį nustatytajame rajone ar į jį arba nustatytuju maršrutu, kai to reikalauja valstybės įmonė „Oro navigacija“, siekdama supaprastinti veiksmų koordinavimą su atitinkamomis karinėmis institucijomis arba kaimyninių valstybių oro eismo paslaugų teikimo padaliniais, susijusį su orlaivio gaudymu, kad būtų išvengta orlaivio gaudymo norint jį atpažinti;

51.5. tarptautinį skrydį;

51.6. skrydį arba jo dalį pasienio zonoje.

52. Skrydžio planas oro eismo paslaugų teikimo padaliniui turi būti pateiktas:

52.1. skrydžio Lietuvos Respublikos oro erdve – ne vėliau kaip prieš 30 minučių iki numatyto išskridimo laiko;

52.2. tarptautinio skrydžio ir skrydžio pasienio zonoje – ne vėliau kaip prieš valandą.

53. Per skrydį skrydžio planai teikiami:

53.1. ne vėliau kaip prieš 10 minučių iki įskrendant į skrydžių valdymo rajoną, konsultacinę oro erdvę, oro kelių arba konsultacinių maršrutų tašką;

53.2. ne vėliau kaip prieš 5 minutes iki įskrendant į aerodromo skrydžių valdymo zoną arba oro eismo informacijos zoną.

54. Skrydžio plane turi būti nurodyti šie duomenys:

54.1. orlaivio atpažinimo kodas;

54.2. skrydžio vykdymo taisyklės ir skrydžio pobūdis;

54.3. orlaivių skaičius ir tipas (-ai), valkties turbulencijos kategorijos;

54.4. įranga (radijo ryšio, navigacijos ir artėjimo tūpti įranga);

54.5. išskridimo aerodromas (jeigu planas pateikiamas per skrydį, šioje vietoje nurodoma, kur galima gauti papildomus duomenis);

54.6. apskaičiuotas trinkelų patraukimo laikas (jeigu planas pateikiamas per skrydį, šioje vietoje nurodomas plane nurodyto maršruto pirmojo punkto perskridimo laikas);

54.7. kreiserinis greitis (greičiai);

54.8. kreiserinis lygis (lygiai);

54.9. skrydžio maršrutas (-ai);

54.10. paskirties aerodromas ir skaičiuojamas skrydžio laikas;

54.11. atsarginis (-ai) aerodromas (-ai);

54.12. degalų atsargos;

54.13. bendras žmonių skaičius orlaivyje;

54.14. avarinė ir gelbėjimo įranga;

54.15. kiti duomenys, kurių gali pareikalausiti valstybės įmonė „Oro navigacija“.

55. Jeigu skrydžio plane vartojamas terminas „aerodromas“, jis reiškia ne tik aerodromus, bet ir aikšteles, kuriomis gali naudotis tam tikro tipo orlaiviai, pvz., sraigasparniai arba oro balionai.

56. Šių Taisyklių 54 punkte nurodyti duomenys turi būti susiję su visu maršrutu ar jo dalimi (iki atsarginio aerodromo įskaitytinai).

57. Apie pateikto skrydžio pagal SPT arba valdomojo skrydžio pagal VST plano pakeitimus turi būti kuo skubiau pranešta atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui. Atliekant kitus skrydžius pagal VST, oro eismo paslaugų teikimo padaliniui nedelsiant turi būti pranešta apie didesnius skrydžio pakeitimus, jeigu tai įmanoma.

58. Iki skrydžio pateiktų duomenų apie degalų atsargas arba bendrą žmonių skaičių orlaivyje pakeitimas laikomas dideliu skrydžio plano pakeitimu, todėl apie jį privaloma pranešti.

59. Jeigu valstybės įmonė „Oro navigacija“ nėra nurodžiusi kitaip, įgula, atliekanti skrydį pagal pateiktą skrydžio planą, apimantį visą skrydį arba iki paskirties aerodromo likusią skrydžio dalį, turi asmeniškai, tuoj pat po nutūpimo, radiotelefoniniu ryšiu arba per duomenų perdavimo ryšio liniją pranešti apie tai paskirties aerodrome esančiam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui.

60. Pateiktas tik dalies skrydžio planas, į kurį neįtraukta likusi skrydžio iki paskirties punkto dalis, prireikus užbaigiamas pateikus pranešimą atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui.

61. Jeigu atvykimo aerodrome nėra oro eismo paslaugų teikimo padalinio, pranešimas apie atskridimą nedelsiant po nutūpimo perduodamas artimiausiam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui.

62. Jeigu žinoma, kad atskridimo aerodrome ryšio priemonių nepakanka ir nėra kitų galimybių antžemine įranga pranešti apie atskridimą, prieš tūpimą, jeigu tai įmanoma, iš orlaivio atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui turi būti perduota informacija, analogiška pranešimui apie atskridimą. Tokia informacija paprastai turi būti perduota aviacijos stočiai, aprūpinančiai oro eismo paslaugų teikimo padalinį ir atsakingai už skrydžių informacijos regioną, kuriame yra minėtasis orlaivis.

63. Pranešime apie orlaivio atskridimą turi būti ši informacija:

63.1. orlaivio atpažinimo kodas;

63.2. išskridimo aerodromas;

63.3. paskirties aerodromas (tik tada, jeigu tupiama atsarginiame aerodrome);

63.4. atskridimo aerodromas;

63.5. atskridimo laikas.

Signalai

64. Pastebėjęs ar gavęs kokį nors signalą, nurodytą šių Taisyklių 1 priede, orlaivis turi imtis veiksmų, kurių reikia pagal minėtajame priede nurodytų signalų prasmę.

65. Šių Taisyklių 1 priede nurodyti signalai naudojami pagal minėtajame priede numatytą jų prasmę. Jie turi būti naudojami tik nurodytiems tikslams. Jokie kiti panašūs signalai negali būti naudojami.

Laikas

66. Turi būti naudojamas tik suderintasis pasaulinis laikas (UTC), išreikštas paros valandomis ir minutėmis, o prireikus – sekundėmis, paros skaičiavimą pradedant nuo vidurnakčio.

67. Laikas turi būti tikrinamas prieš valdomojo skrydžio pradžią ir per kiekvieną kitą skrydį, jeigu to prireiktų.

68. Tuo atveju, kai laikas naudojamas taikant duomenų perdavimo linijas, nuo suderintojo pasaulinio laiko (UTC) jis gali skirtis ne daugiau kaip viena sekunde.

Skrydžių valdymo paslaugos

69. Orlaivio vadas prieš valdomąjį skrydį arba skrydžio dalį, kuri valdoma, privalo gauti skrydžių vadovo leidimą. Tokio leidimo prašoma pateikiant skrydžių valdymo padaliniui skrydžio planą.

70. Į skrydžio planą gali būti įrašyta tik dalis skrydžio, kai būtina aprašyti šią dalį arba manevrus, susijusius su skrydžių valdymu. Skrydžių vadovo leidimas gali būti duodamas tik daliai bendrojo skrydžio plane numatyto skrydžio pagal leidime nurodytas ribas arba konkreitiems manevrams atlikti, pvz., riedėti, tūpti arba kilti.

71. Jeigu skrydžių vadovo leidimas orlaivio vadui nepriimtinas, jis gali prašyti pakeisti jį ir esant galimybei gauti pakeistą leidimą.

72. Jeigu orlaivio vadas prašo pakeisti numatytų veiksmų eiliškumą, šis prašymas turi būti pagrįstas.

73. Valdomajame aerodrome naudojamas orlaivis negali riedėti manevravimo lauku be skrydžių vadovo leidimo ir turi laikytis visų jo duodamų nurodymų ir instrukcijų.

74. Jeigu prieš išskrendant numatoma, kad atsižvelgiant į skrydžio trukmę pagal degalų atsargas ir per skrydį bus gautas naujas skrydžių vadovo leidimas, gali būti nuspręsta tęsti skrydį į kitą paskirties aerodromą, apie tai turi būti pranešta atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui, – į skrydžio planą įrašomi duomenys apie pakeistą maršrutą (jeigu jis žinomas) ir pakeistą paskirties punktą.

75. Išskyrus šių Taisyklių 79 ir 82 punktuose numatytus atvejus, orlaivio vadas turi griežtai laikytis pateikto valdomojo skrydžio arba jo dalies plano, nebent paprašyta jį pakeisti ir gautas skrydžių vadovo leidimas arba susidarė ypatinga situacija, kai reikia neatidėliotinų orlaivio įgulos veiksmų. Įgulai prisiėmus ypatingus įgaliojimus, atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui turi būti pranešta apie veiksmus, kurių imtasi, ir kad tai padaryta pasinaudojus ypatingais įgaliojimais.

76. Jeigu atitinkamas skrydžių valdymo padalinys neduoda kitų nurodymų ar instrukcijų, valdomieji skrydžiai turi būti vykdomi:

76.1. nustatytuoju oro eismo paslaugų maršrutu pagal centrinę šio maršruto liniją;

76.2. visais kitais maršrutais – tiesiog tarp navigacijos įrenginių ir (arba) taškų, nustatančių maršrutą.

77. Laikydamasis šių Taisyklių 76 punkte nustatytų reikalavimų, orlaivis, skrendantis oro eismo paslaugų maršruto dalimi, kuri nustatoma labai aukšto dažnio visakrypčio radijo švyturio atžvilgiu, pagrindiniams navigaciniams nurodymams gauti persijungimo taške, jeigu toks yra, arba arčiausiai jo nutraukia ryšį su antžemine navigacijos priemone, esančia už orlaivio, ir užmezga ryšį su antžemine navigacijos priemone, esančia prieš orlaivį.

78. Apie šių Taisyklių 76 punkte nurodytų reikalavimų nesilaikymą turi būti pranešta atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui.

79. Tais atvejais, kai atliekant valdomąjį skrydį netyčia nukrypstama nuo turimo skrydžio plano, reikia imtis šių priemonių:

79.1. jeigu orlaivis ne oro kelyje, – imtis kurso derinimo veiksmų, kad orlaivis kuo greičiau į jį grįžtų;

79.2. jeigu tikrojo greičio vidurkis kreiseriniame lygyje tarp pranešimo taškų pasikeičia arba tikimasi, kad pasikeis – plius (minus) 5 procentais skirsis nuo skrydžio plane nurodyto tikrojo greičio, apie tai informuojamas atitinkamas oro eismo paslaugų teikimo padalinys;

79.3. jeigu paaiškėja, kad apskaičiuotas kito atitinkamo pranešimo taško, skrydžių informacijos regiono ribos perskridimo arba atvykimo į paskirties aerodromą (atsižvelgiant į tai, kuris jų yra pirmas) laikas daugiau nei 3 minutėmis arba kitokiu valstybės įmonės „Oro navigacija“ ar regioninių oro navigacijos sutarčių nustatytu dydžiu skiriasi nuo tų duomenų, kurie perduoti skrydžių valdymo padaliniui, apie apskaičiuoto laiko pasikeitimus kuo skubiau turi būti pranešta atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui.

80. Esant ADS sutarčiai, skrydžių valdymo padaliniui automatiškai duomenų perdavimo ryšio linija pranešama apie visus slenksčių dydžių, numatytų ADS sutartyje, pasikeitimus.

81. Prašyme pakeisti skrydžio planą pateikiama ši informacija:

81.1. kai prašoma pakeisti kreiserinį lygį, – orlaivio atpažinimo kodas; prašymas nustatyti naują kreiserinį lygį ir kreiserinį greitį šiame lygyje ir (prireikus) kitos skrydžių informacijos regiono ribos perskridimo laiko perskaičiavimas;

81.2. kai prašoma pakeisti maršrutą:

81.2.1. jeigu paskirties punktas nesikeičia, – orlaivio atpažinimo kodas; skrydžių vykdymo taisyklės; naujojo skrydžio maršruto aprašymas, įskaitant skrydžio plano duomenis nuo tos vietos, kurioje reikia keisti maršrutą; perskaičiuotas laikas; bet kuri kita su maršruto pakeitimu susijusi informacija;

81.2.2. jeigu paskirties punktas keičiasi, – orlaivio atpažinimo kodas; skrydžių vykdymo taisyklės; numatyto skrydžio maršruto iki pakeistojo paskirties aerodromo aprašymas, įskaitant skrydžio plano duomenis nuo tos vietos, kurioje reikia keisti maršrutą; perskaičiuotas laikas; paskirties aerodromas (-ai).

82. Jeigu paaiškėja, kad skrydis vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis negali būti atliktas pagal pateiktą skrydžio planą, orlaivis, atliekantis valdomąjį skrydį pagal VST, privalo:

82.1. prašyti pakeisti leidimą – leisti tęsti skrydį vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis iki paskirties punkto ar atsarginio aerodromo arba palikti oro erdvę, kurioje reikalaujama skrydžių valdymo leidimo;

82.2. jeigu pagal šių Taisyklių 82.1 punktą leidimo negaunama, tęsti skrydį vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis, pranešus apie savo sprendimą atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui arba palikti tą oro erdvę ir (arba) nutūpti artimiausiame tam tinkamame aerodrome;

82.3. jeigu skrendama aerodromo skrydžių valdymo zonoje, prašyti leidimo atlikti specialųjį skrydį pagal VST;

82.4. prašyti leidimo atlikti skrydį pagal SPT.

83. Valstybės įmonės „Oro navigacija“ arba kito atitinkamo oro eismo paslaugų teikėjo nustatytomis sąlygomis ir tvarka valdomąjį skrydį atliekantis orlaivis privalo atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui pranešti apie kiekvieno nustatyto privalomo pranešimo punkto praskridimo laiką ir aukštį, kitus pareikalautus duomenis. Skrydžių valdymo padalinio prašymu pranešimai apie buvimo vietą taip pat turi būti teikiami perskrendant ir papildomus pranešimo punktus. Jeigu nėra nustatytų pranešimo punktų, pranešimai apie buvimo vietą turi būti teikiami valstybės įmonės „Oro navigacija“ arba kito atitinkamo oro eismo paslaugų teikėjo nustatytais intervalais.

84. Tuo atveju, kai per valdomąjį skrydį informacija apie orlaivio buvimo vietą atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui perduodama duomenų perdavimo ryšio linija, pranešti balsu apie orlaivio buvimo vietą būtina tik tada, jeigu to reikalaujama.

85. Jeigu skrydžių valdymo paslaugų nebereikia, valdomąjį skrydį atliekantis orlaivis privalo apie tai kuo skubiau pranešti atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui, išskyrus tuos atvejus, kai tupiama valdomajame aerodrome.

86. Orlaivis, atliekantis valdomąjį skrydį, turi nuolat klausytis atitinkamo skrydžių valdymo padalinio radijo ryšio ir prireikus užmegzti su juo ryšį, išskyrus tuos atvejus, kai valstybės įmonė „Oro navigacija“ nustato kitą ryšio palaikymo tvarką orlaiviams, esantiems virš valdomojo aerodromo.

87. Reikalavimas nuolat palaikyti abipusį oro ir žemės kalbinį radijo ryšį galioja ir tada, kai užmezgamas skrydžių vadovo-piloto duomenų perdavimo ryšys (CPDLC).

88. Jeigu dėl ryšio gedimo neįmanoma laikytis šių Taisyklių 86 punkto reikalavimų, orlaivyje turi būti imtasi šiose Taisyklėse numatytų veiksmų, tinkamų tokiais atvejais. Be to, orlaiviai, būdami valdomojo aerodromo oro eismo zonoje, turi stebėti nurodymus, kurie gali būti duodami vizualiaisiais signalais.

89. Jeigu ryšys sugenda skrendant vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis, orlaivis privalo:

89.1. tęsti skrydį vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis;

89.2. nutūpti artimiausiame tam tinkamame aerodrome;

89.3. operatyviausiomis ryšio priemonėmis pranešti, kad atskrenda, atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui.

90. Jeigu ryšys sugenda skrendant meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus arba skrendama tokiomis sąlygomis, kuriomis neįmanoma baigti skrydžio pagal šių Taisyklių 89 punktą, orlaivis privalo:

90.1. jeigu regioninė oro navigacijos sutartis nenumato kitaip, – 20 minučių išlaikyti nurodytąjį greitį ir skrydžio lygį arba leidžiamą mažiausią absoliutųjį skrydžio aukštį, jeigu jis didesnis už nurodytąjį skrydžio lygį, po to, kai įgula nesugebėjo pranešti savo buvimo vietos privalomų pranešimų punkte ir pakeisti skrydžio lygį ir greitį pagal pateiktą skrydžio planą;

90.2. tęsti skrydį maršrutu pagal esamą skrydžio planą iki atitinkamos pažymėtos paskirties aerodromo navigacijos priemonės ir, laikydamasis šių Taisyklių 90.3 punkto reikalavimų, skristi laukimo režimu virš minėtosios navigacijos priemonės, iki pradeda leistis;

90.3. pradėti leistis nuo šių Taisyklių 90.2 punkte nurodytos navigacijos priemonės tiksliai paskutinį kartą gautu ir patvirtintu numatomo artėjimo tūpti laiku arba kuo artimesniu jam laiku. Jeigu apskaičiuotas artėjimo tūpti laikas nebuvo gautas ir patvirtintas, orlaivis turi pradėti leistis apskaičiuotu atskridimo laiku, nurodytu skrydžio plane, arba kuo artimesniu jam laiku;

90.4. atlikti įprastinį artėjimą tūpti pagal prietaisus, laikydamasis tai navigacijos priemonei nustatytos tvarkos;

90.5. prireikus nutūpti per 30 minučių po apskaičiuoto atvykimo laiko, minimo šių Taisyklių 90.3 punkte, arba paskutinį kartą patvirtinto apskaičiuoto artėjimo tūpti laiko. Iš šiame punkte minėto laiko pasirenkamas vėlesnis.

Neteisėtas kišimasis

91. Kai orlaivis tampa neteisėto kišimosi objektu, orlaivio vadas turi bandyti apie tai pranešti atitinkamam oro eismo paslaugas teikiančiam padaliniui. Turi būti stengiamasi pranešti ir apie visas su tuo susijusias svarbias aplinkybes ir visus su šiuo įvykiu susijusius nukrypimus nuo esamo skrydžio plano, kad oro eismo paslaugų teikimo padalinys galėtų užtikrinti su šiuo orlaiviu susijusių veiksmų eiliškumą, taip pat iki minimumo sumažinti konfliktingas situacijas tarp šio ir kitų orlaivių.

92. Atsižvelgdamas į susidariusias aplinkybes, orlaivio vadas turėtų bandyti tęsti skrydį nustatytuoju maršrutu, nustatytajame kreiseriniame lygyje bent iki to laiko, kai galės pranešti atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui arba įskris į radiolokatoriaus veikimo zoną.

93. Kai orlaivis, tapęs neteisėto kišimosi objektu, priverstas nukrypti nuo nustatytojo maršruto arba nustatytojo kreiserinio lygio ir negali radiotelefonu susisiekti su skrydžių valdymo padaliniu, orlaivio vadas, jeigu tai įmanoma, turi:

93.1. bandyti perduoti išpėjimus avariniu dažniu ir kitais atitinkamais dažniais, išskyrus tuos atvejus, kai to padaryti neįmanoma dėl orlaivyje susidariusios padėties. Kai to reikia ir aplinkybės leidžia, reikėtų pasinaudoti kita aparatūra (orlaivio radiolokaciniu atsakikliu, duomenų perdavimo linija ir kitkuo);

93.2. tęsti skrydį pagal atitinkamą ypatingų veiksmų tvarką ypatingomis aplinkybėmis tais atvejais, kai tokios taisyklės patvirtintos ir paskelbtos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumente Dok. 7030 (Papildomos regioninės taisyklės);

93.3. jeigu Papildomos regioninės taisyklės nenustatytos, toliau skristi tokiam lygyje, kuris skiriasi nuo kreiserinio paprastai SPT skrydžiams naudojamo lygio:

93.3.1. 150 metrų (500 pėdų) skrisdamas rajone, kuriame taikomas 300 metrų (1000 pėdų) vertikalus skirsniaivimas;

93.3.2. 300 metrų (1000 pėdų) skristi rajone, kuriame taikomas 600 metrų (2000 pėdų) vertikalus skirsniaivimas.

94. Atitinkamų oro eismo paslaugų teikimo padalinių atsakomybės ribos esant neteisėtam kišimuisi išdėstytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 11 priede.

95. Jeigu orlaivyje yra SSR įranga, veiksmai, kurių jis turėtų imtis esant neteisėtam kišimuisi, išdėstyti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 11 priede, PANS-ATM (Dok 4444) ir PANS-OPS (Dok 8168).

96. Jeigu orlaivyje yra CPDLC įranga, veiksmai, kurių reikėtų imtis esant neteisėtam kišimuisi, išdėstyti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 11 priede, PANS-ATM (Dok 4444) ir Dok 9694.

Orlaivio gaudymas

97. Gaudymas šiose Taisyklėse nereiškia orlaivio gaudymo ir palydos, kurių prašo nelaimės ištiktas orlaivis.

98. Orlaivis turi būti gaudomas pagal Krašto apsaugos ministerijos nustatytas taisykles, parengtas atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 2 priedo reikalavimus.

IV. VIZUALIŲJŲ SKRYDŽIŲ TAISYKLĖS

99. Skrydžiai pagal VST, išskyrus specialiuosius skrydžius pagal VST, turi būti atliekami laikantis šių lentelėje nurodytų mažiausiųjų matomumo ir atstumo iki debesų dydžių:

Oro erdvės klasė	A** B C D E	F	G
		daugiau kaip 900 metrų (3000 pėdų) virš MSL arba daugiau kaip 300 metrų (1000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris didesnis	900 metrų (3000 pėdų) virš MSL arba žemiau arba 300 metrų (1000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris didesnis
Atstumas nuo debesų	1500 metrų horizontalioje plokštumoje 300 metrų (1000 pėdų) vertikalioje plokštumoje		vengiant debesų ir matant žemės paviršių
Skrydžio matomumas	8 kilometrai – aukščiau 100-ojo skrydžių lygio 5 kilometrai – žemiau 100-ojo skrydžių lygio		5 kilometrai*

**Vizualiųjų meteorologinių sąlygų minimumai A klasės oro erdvei įtraukti tik kaip informacija pilotams ir tai nereiškia, kad A klasės oro erdvėje leidžiami skrydžiai pagal VST.

Leidžiama skristi esant ne mažesniai kaip 1500 metrų skrydžio matomumui, jeigu: manevruojama tokiu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtis ir išvengta susidūrimo;

esant tokioms aplinkybėms, kuriomis tikimybė, kad galima susidurti su kitu orlaiviu, nedidelė, pvz., neintensyvaus eismo oro erdvėje arba atliekant specialiuosius aviacijos darbus žemame skrydžio lygyje.

Sraigtasparniams leidžiama skristi esant mažesniai kaip 1500 metrų skrydžio matomumui, jeigu manevruojama tokiu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtis ir išvengta susidūrimo.

100. Be aerodromo skrydžių valdymo vadavietės leidimo draudžiama pagal VST kilti arba tūpti aerodrome, esančiame aerodromo skrydžių valdymo zonoje, taip pat įskristi į aerodromo oro eismo zoną arba skristi pagal nustatytąsias skrydžio schemas, jeigu debesų padas yra žemiau kaip 450 metrų (1500 pėdų) virš žemės paviršiaus arba matomumas prie žemės mažesnis kaip 5 kilometrai.

101. Jeigu aerodromo skrydžių valdymo rajone debesų pado arba matomumo dydžiai mažesni už nurodytus šių Taisyklių 99 punkte, aerodromo skrydžių valdymo vadavietė gali duoti leidimą specialiajam skrydžiui pagal VST, jeigu matomumas ne mažesnis kaip 1500 metrų, o Lietuvos karinių oro pajėgų ir Valstybės sienos apsaugos tarnybos sraigtasparniams – ne mažesnis kaip 1000 metrų, jeigu debesų padas ne žemiau kaip 100 metrų (330 pėdų).

102. Civilinių orlaivių skrydžiai pagal VST nuo saulėlydžio iki saulėtekio gali būti atliekami tik pagal CAA nustatytus reikalavimus, karinių – pagal Lietuvos kariuomenės vado nustatytus reikalavimus. Valstybės sienos apsaugos tarnybos orlaivių skrydžių reikalavimus, įskaitant meteorologinius minimumus nevaldomoje oro erdvėje, nustato Valstybės sienos apsaugos tarnybos vadas, suderinęs su CAA.

103. Valstybės įmonė „Oro navigacija“ gali leisti vykdyti skrydžius pagal VST virš 195 skrydžio lygio esančioje erdvėje iki 285 skrydžio lygio įskaitytinai.

Punkto pakeitimai:

Nr. 9, 2007-01-04, Žin., 2007, Nr. 2-81 (2007-01-06)

104. Išskyrus kilimą, tūpimą ir tuos atvejus, kai gautas CAA leidimas, draudžiama skristi pagal VST:

104.1. virš tankiai gyvenamų didelių miestų rajonų, miestų ir gyvenviečių, taip pat žmonių sambūrio atvirose vietose – žemiau kaip 300 metrų (1000 pėdų) nuo aukščiausios kliūtis 600 metrų spinduliu aplink orlaivį;

104.2. kitais atvejais – žemiau kaip 150 metrų (500 pėdų) nuo žemės ar vandens paviršiaus (ši nuostata netaikoma valstybės orlaiviams).

105. Jeigu skrydžių valdymo vadavietės leidime nenurodyta arba valstybės įmonės „Oro navigacija“ nenumatyta kitaip, skrydžiai pagal VST kreiseriniame lygyje aukščiau kaip 900 metrų (3000 pėdų) nuo žemės ar vandens paviršiaus arba kito valstybės įmonės „Oro navigacija“ nustatyto atskaitos lygio atliekami kreiseriniuose lygiuose, nurodytuose šių Taisyklių 2 priedo lentelėse.

106. Skrydžiai pagal VST turi būti atliekami laikantis šių Taisyklių skirsnio „Skrydžių valdymo paslaugos“ nuostatų, kai jie:

106.1. atliekami B,C ir D klasės oro erdvėje;

106.2. sudaro valdomo aerodromo eismo dalį;

106.3. atliekami kaip specialieji skrydžiai pagal VST.

107. Atliekant skrydžius pagal VST rajonuose arba įskrendant į juos, taip pat maršrutais, nustatytais valstybės įmonės „Oro navigacija“ pagal šių Taisyklių 51.3 ir 51.4 punktus, būtina klausytis oro ir žemės kalbinio radijo ryšio atitinkamu kanalu perduodamos informacijos ir pranešus apie orlaivio buvimą vietoje oro eismo paslaugų padaliniui, teikiančiam skrydžių informacijos paslaugas.

108. Kai pagal VST skrendantis orlaivis nori tęsti skrydį pagal SPT, būtina:

108.1. pranešti apie skrydžio planą, jeigu jis pateiktas, pakeitimus;

108.2. pagal šių Taisyklių 51 punkto reikalavimus pateikti skrydžio planą atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui ir gauti leidimą prieš pradėdant skrydį pagal SPT valdomojoje oro erdvėje.

V. SKRYDŽIŲ PAGAL PRIETAISUS TAISYKLĖS

Visų skrydžių pagal SPT taisyklės

109. Orlaiviuose, skrendančiuose pagal SPT, turi būti įrengti oro navigacijos žiburiai, atitinkantys Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumento Nr. 9051 III dalies 7 skyriaus 1 skirsnio reikalavimus, taip pat prietaisai ir navigacijos įranga, atitinkanti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 6 priedo reikalavimus.

110. Išskyrus kilimą ir tūpimą arba tuos atvejus, kai gautas CAA leidimas, skrydžiai pagal SPT leidžiami lygyje, ne žemesniame už minimalų absoliutųjį aukštį, o jeigu minimalus absoliutusias aukštis nenustatytas:

110.1. 600 metrų (2000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 8 kilometrų spinduliu nuo orlaivio buvimo vietos kalvotoje vietovėje ir kalnuose;

110.2. kitur – 300 metrų (1000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 8 kilometrų spinduliu nuo orlaivio buvimo vietos;

110.3. orlaivio buvimo vietos nustatymo navigacinis tikslumas atitinkamoje maršruto dalyje priklausys nuo turimos antžeminės ir orlaivio navigacijos įrangos.

111. Orlaivis, skrendantis pagal SPT ir ketinantis skristi pagal VST, privalo, jeigu pateiktas skrydžio planas, pranešti atitinkamam skrydžių valdymo padaliniui, kad skrydis pagal SPT atšaukiamas, ir perduoti pakeitimus, kuriuos būtina padaryti pateiktajame skrydžio plane.

112. Jeigu orlaivis, skrendantis pagal SPT, patenka į vizualiąsias meteorologines sąlygas, jis turi tęsti skrydį pagal SPT, kai nenumatoma, kad skrydis ilgą laiką vyks pastoviomis vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis, arba neketinama tęsti skrydį minėtosiomis sąlygomis.

Taisyklių taikymas SPT skrydžiams valdomojoje oro erdvėje

113. SPT skrydžiams valdomojoje oro erdvėje taikomos VII skirsnio nuostatos.

114. Jeigu skrydžių valdymo leidime arba valstybės įmonės „Oro navigacija“ Oro navigacijos informaciniame rinkinyje nenurodyta kitaip, SPT skrydis kreiseriniu skrydžio režimu valdomojoje oro erdvėje atliekamas kreiseriniame lygyje arba gavus leidimą kilti – kreiseriniu režimu tarp dviejų lygių ar virš lygio, pasirinkto pagal:

114.1. kreiserinių lygių lenteles, esančias šių Taisyklių 2 priede;

114.2. pakeistą kreiserinių lygių lentelę, kai tai numatyta pagal atitinkamas 2 priedo nuostatas skrydžiams virš 410-ojo skrydžio lygio.

Taisyklių taikymas SPT skrydžiams nevaldomojoje oro erdvėje

115. Skrydis pagal SPT nevaldomąja oro erdve kreiseriniame skrydžio lygyje atliekamas pagal:

115.1. kreiserinių lygių lenteles, pateiktas šių Taisyklių 2 priede, išskyrus tuos atvejus, kai valstybės įmonė „Oro navigacija“ duoda kitus nurodymus skrydžiams 3000 pėdų (900 metrų) virš jūros lygio arba žemiau;

115.2. pakeistą kreiserinių lygių lentelę, kai tai numatyta pagal atitinkamas 2 priedo nuostatas skrydžiams virš 410-ojo skrydžio lygio.

116. Skrendant pagal SPT nevaldomąja oro erdve, bet vadovaujantis šių Taisyklių 51.3 ir 51.4 punktais, valstybės įmonės „Oro navigacija“ nustatytuose rajonuose (arba įskrendant į juos) ar maršrutuose turi būti klausomasi informacijos atitinkamais radijo ryšio kanalais, o prireikus užmezgamas abipusis ryšys su oro eismo paslaugų teikimo padaliniu, teikiančiu skrydžių informacijos paslaugas.

117. *Pranešimai apie orlaivio buvimo vietą.* Valstybės įmonei „Oro navigacija“ reikalaujant, skrydžiams pagal SPT nevaldomojoje oro erdvėje būtina:

117.1. pateikti skrydžio planą;

117.2. klausytis oro ir žemės kalbinio ryšio radijo informacijos atitinkamu kanalu ir prireikus užmegzti abipusį ryšį su oro eismo paslaugų teikimo padaliniu, teikiančiu skrydžių informacijos paslaugas;

117.3. pranešti apie orlaivio buvimo vietą pagal šių Taisyklių 83 ir 84 punktų nuostatas, taikomas valdomiesiems skrydžiams.

118. Jeigu orlaivis, kuris skrenda konsultacine oro erdve, laikydamasis skrydžių pagal prietaisus taisyklių, naudojasi konsultacinėmis oro eismo paslaugomis, laikomasi šių Taisyklių 69–90

punktų nuostatų, išskyrus tai, kad nebūtinai leidimas pakeisti skrydžio planą ir abipusis ryšys bus palaikomas su padaliniu, teikiančiu konsultacines oro eismo paslaugas.

Skrydžių taisyklių 1 priedas

SIGNALAI

I. PAVOJAUS IR SKUBOS SIGNALAI

1. Nė viena šio skyriaus nuostata nedraudžia nelaimę patyrusiam orlaiviui, kuriam reikia pagalbos, naudotis visomis turimomis priemonėmis dėmesiiui atkreipti ir buvimo vietai pranešti.

2. Nelaimės ir skubos signalų perdavimo telekomunikacijų priemonėmis procedūros turi būti atliekamos pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 10 priedo II tomo 5 skyriuje pateiktus reikalavimus.

3. Paieškai ir gelbėjimui turi būti naudojami vizualieji signalai, numatyti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 12 priede.

Pavojaus signalai

4. Signalai, duodami po vieną arba kartu, kurie reiškia, kad orlaiviui tiesiogiai gresia didelis pavojus ir jam reikia pagalbos:

4.1. SOS grupės signalas, perduodamas radiotelegrafu arba kitokiu signalų perdavimo būdu (●●● – – – ●●● Morzės kodu);

4.2. radiotelefoninis pavojaus signalas, kurį sudaro ištartas žodis „Mayday“;

4.3. pranešimas apie pavojų, perduodantis žodžio „Mayday“ reikšmę, pateikiamas duomenų perdavimo linijomis;

4.4. raudonų šviesų raketos arba sviediniai, iššaunami po vieną trumpais laiko intervalais;

4.5. parašutinė šviečianti ir skleidžianti raudoną šviesą raketa.

Skubos signalai

5. Signalai, duodami po vieną arba kartu, kurie reiškia, kad orlaivis nori pranešti, jog turi sunkumų, kurie verčia jį nutūpti, tačiau skubios pagalbos jam nereikia:

5.1. pakartotinis tūpimo žibintų įjungimas ir išjungimas;

5.2. pakartotinis navigacijos žiburių įjungimas ir išjungimas taip, kad šie aiškiai skirtųsi nuo žybsinių impulsinių navigacijos žiburių.

6. Signalai, siunčiami po vieną arba kartu, kurie reiškia, kad orlaivis turi perduoti ypatingos skubos pranešimą, susijusį su laivo, orlaivio arba kokios nors kitos transporto priemonės, taip pat orlaivyje esančio arba iš jo matomo asmens sauga:

6.1. XXX grupės signalas, siunčiamas radiotelegrafu arba kitokiu signalų perdavimo būdu;

6.2. radiotelefoninis skubos signalas, kurį sudaro ištarti žodžiai PAN, PAN;

6.3. skubos signalas, siunčiamas duomenų perdavimo linijomis, perteikiantis žodžių PAN, PAN reikšmę.

II. SIGNALAI, DUODAMI GAUDANT ORLAIVĮ

Gaudančiojo orlaivio signalai ir atsakomieji gaudomojo orlaivio signalai

Seka	Gaudančiojo orlaivio signalai	Signalų reikšmė	Atsakomieji gaudomojo orlaivio signalai	Signalų reikšmė
1	Dieną arba naktį – orlaivis siūbuoja ir žybsi navigacijos žiburiai nevienodais laiko tarpais (taip pat tūpimo žiburiai, jeigu tai sraigtasparnis), būdamas šiek tiek	orlaivis pagau- tas; sekite iš paskos	dieną arba naktį – orlaivis siūbuoja, žybsi navigacijos žiburiai nevienodais laiko tarpais	supratau, vykdysiu

	aukščiau gaudomojo orlaivio, jo priekyje ir paprastai jam iš kairės (arba iš dešinės, jeigu gaudomas orlaivis yra sraigtasparnis), ir po patvirtinimo lėtai sukasi į kairę (arba į dešinę, jeigu tai sraigtasparnis) ketinamu skristi kursu. Dėl meteorologinių sąlygų arba vietovės pobūdžio gaudantysis orlaivis gali laikytis priešingos buvimo vietos ir posūkio krypties, nei nurodyta 1 sekoje			
2	Dieną arba naktį – orlaivis, atlikęs staigų manevrą, atsiskiria nuo gaudomojo orlaivio darydamas 90 ar daugiau laipsnių posūkį aukštyn, nekirsdamas perimto orlaivio skrydžio linijos	galima skristi toliau	dieną arba naktį – orlaivis siūbuoja	supratau, vykdysiu
3	Dieną arba naktį – orlaivis išleidžia važiuoklę (jeigu įmanoma) ir su įjungtais tūpimo žiburiais skrenda virš naudojamo kilimo ir tūpimo tako, o jeigu pagautas orlaivis yra sraigtasparnis, – virš sraigtasparnio tūpimo aikštelės. Jeigu abu orlaiviai yra sraigtasparniai, gaudantysis sraigtasparnis artėja tūpti ir kybo netoli tūpimo aikštelės	tūpti šiame aerodro-me	dieną arba naktį – orlaivis išleidžia važiuoklę (jeigu įmanoma) ir su įjungtais tūpimo žiburiais seka iš paskos jį pagavusiam orlaiviui; jeigu perskridus naudojimą kilimo ir tūpimo taką arba sraigtasparnio tūpimo aikštelę manoma, kad tūpti saugu, pradeda tūpti	supratau, vykdysiu

Gaudomojo orlaivio signalai ir atsakomieji gaudančiojo orlaivio signalai

Seka	Gaudomojo orlaivio signalai	Signalų reikšmė	Atsakomieji gaudančiojo orlaivio signalai	Signalų reikšmė
4	Dieną arba naktį – orlaivis įtraukia važiuoklę (jeigu įmanoma) ir įjungia tūpimo žiburius, skrisdamas virš kilimo ir tūpimo tako arba sraigtasparnio tūpimo aikštelės didesniame kaip 1000 pėdų (300 metrų) aukštyje, bet ne didesniame kaip 2000 pėdų (600 metrų) aukštyje nuo aerodromo lygio, ir toliau skrenda ratu virš kilimo ir tūpimo tako arba sraigtasparnio tūpimo aikštelės. Negalėdamas įjungti tūpimo žiburių, įjungia kitus turimus žiburius	jūsų paskirtas aerodromas netinkamas	dieną arba naktį – jeigu norima, kad pagautas orlaivis gaudančiajam orlaiviui iš paskos skristų atsarginio aerodromo link, gaudantysis orlaivis įtraukia važiuoklę ir naudoja 1 sekoje nurodytus signalus, taikomus gaudomajam orlaiviui jeigu pagautą orlaivį nusprendžiama paleisti, gaudantysis orlaivis naudoja 2 sekoje nurodytus signalus, taikomus gaudančiajam orlaiviui	supratau, sekite iš paskos supratau, galite skristi toliau
5	Dieną arba naktį – orlaivis vienodais laiko tarpais įjungia ir išjungia turimus žiburius taip, kad šie signalai skirtųsi nuo žybsėjimo	negaliu vykdyti	dieną arba naktį – orlaivis naudoja 2 sekoje nurodytus signalus, taikomus gaudomajam orlaiviui perėmėjui	supratau
6	Dieną arba naktį – orlaivis nevienodais laiko tarpais žybsi visais turimais žiburiais	ištiko nelaimė	dieną arba naktį – orlaivis naudoja 2 sekoje nurodytus signalus, taikomus gaudančiajam orlaiviui	supratau

III. VIZUALIEJI SIGNALAI, SKIRTI ĮSPĖTI BE LEIDIMO RIBOJIMŲ, DRAUDŽIAMOJE ARBA PAVOJINGOJE ZONOJE ESANTĮ ARBA Į TOKIĄ ZONĄ ĮSKRENDANTĮ ORLAIVĮ

7. Dieną ir naktį nuo žemės kas 10 sekundžių leidžiamos raketos, kurioms sproguos pasirodo raudonos ir žalios šviesos ar žvaigždės, įspėja be leidimo ribojimų, draudžiamoje arba pavojingoje zonoje esantį arba į tokią zoną įskrendantį orlaivį, kad šis imtųsi reikiamų veiksmų padėčiai ištaisyti.

IV. AERODROMO EISMO SIGNALAI

Šviesos ir raketų signalai

8. Instrukcijos:

	Šviesa	Aerodromo eismo vadavietė	
		skrendančiam orlaiviui	orlaiviui ant žemės
Šviesa nukreipta į atitinkamą orlaivį	Nuolat žalia	tūpti leidžiama	kilti leidžiama
	Nuolat raudona	duokite kelią kitam orlaiviui ir tęskite skrydį ratu	sustokite
	Serija žalių blyksnių	grįžkite tūpti*	riedėti leidžiama
	Serija raudonų blyksnių	aerodromas nesaugus, tūpti draudžiama	išriedėkite iš naudojamos tūpimo aikštelės
	Serija baltų blyksnių	tūpkite šiame aerodrome ir riedėkite į peroną*	grįžkite į starto vietą aerodrome
	Raudona raketa	nesvarbu, kokie buvo ankstesni nurodymai, dabar tūpti draudžiama	

*Leidimai tūpti ir riedėti bus duoti atitinkamu laiku.

1 piešinys (žr. 9 punktą)

9. Orlaivio patvirtinimas:

9.1. skrendant:

9.1.1. šviesiuoju paros metu – orlaivis pamojuoja (šio signalo nederėtų duoti pagrindiniame rato ir tūptinės ruožuose);

9.1.2. tamsiuoju paros metu – du kartus sužybsima orlaivio tūpimo žibintais, o jeigu jų nėra, du kartus įjungiami ir išjungiami orlaivio navigacijos žiburiai;

9.2. ant žemės:

9.2.1. šviesiuoju paros metu – judinami orlaivio eleronai arba krypties vairai;

9.2.2. tamsiuoju paros metu – du kartus sužybsima orlaivio tūpimo žibintais, o jeigu jų nėra, du kartus įjungiami ir išjungiami orlaivio navigacijos žiburiai.

Vizualieji antžeminiai signalai

10. Išsamiau apie vizualiąsias antžemines priemones žiūrėti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 14 priede.

Tūpimo draudimas

11. Horizontali raudona kvadratinė signalinė marška su geltonomis įstrižomis juostomis, patiesta signalinėje aikštelėje, reiškia, kad tūpti draudžiama ir draudimas gali būti pratęstas:



2 piešinys

Ypatingo atsargumo reikalavimas artėjant tūpti arba tupiant

12. Horizontali raudona kvadratinė signalinė marška su viena geltona įstriža juosta, patiesta signalinėje aikštelėje, reiškia, kad dėl blogos manevravimo lauko būklės arba kitos priežasties turi būti laikomasi atitinkamų atsargumo priemonių, artėjant tūpti arba tupiant:



3 piešinys

Kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takų naudojimas

13. Horizontalus baltas gimnastikos svarelio formos ženklas, paklotas signalinėje aikštelėje, reiškia, kad orlaivis turi tūpti, kilti ir riedėti tik kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takais:



4 piešinys

14. Toks pat kaip 4 piešinyje nurodytas horizontalus baltas gimnastikos svarelio formos ženklas, bet su juoda statmena juosta kiekvienoje apskritoje svarelio dalyje, paklotas signalinėje aikštelėje, reiškia, kad orlaivis turi tūpti (kilti) tik ant (arba nuo) kilimo ir tūpimo tako, bet kiti manevrai kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takuose neribojami:



5 piešinys

Neveikiantys kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takai

15. Vienos kontrastingos geltonos arba baltos spalvos horizontalūs kryžiai, pakloti ant kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takų arba jų dalių, reiškia zoną, netinkamą orlaiviams:

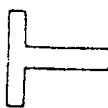


6 piešinys

Kilimo ir tūpimo kryptys

16. Horizontali balta arba oranžinė tūpimo T reiškia orlaivio tūpimo ir kilimo kryptį, kuri turi būti lygiagreti ir statmena raidei T.

Naktį tūpimo T apšviečiama arba apvedama baltomis šviesomis:



7 piešinys

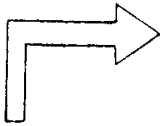
17. Dviejų skaitmenų ženklas, paklotas vertikaliai prie (arba šalia) aerodromo vadavietės, reiškia orlaivių, esančių manevravimo lauke, kilimo kryptį, išreikštą magnetinio kompas laipsnių dešimtimis, suapvalintomis iki artimiausios dešimties:

09

8 piešinys

Dešinysis skrydžių ratas

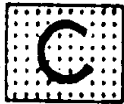
18. Signalinėje aikštelėje arba kilimo ir tūpimo tako ar naudojamo tako atkarpos gale horizontaliai išdėstytas ryškios spalvos ženklas su nukreipta į dešinę strėlę reiškia, kad prieš tūpimą ir po kilimo sukama į dešinę:



9 piešinys

Oro navigacijos informacijos tarnyba (žiniavietė)

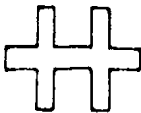
19. Vertikali juoda C raidė geltoname fone reiškia oro eismo paslaugų informacijos tarnybos buvimo vietą:



10 piešinys

Skraido sklandytuvai

20. Dvigubas baltas kryžius, paklotas signalinėje aikštelėje horizontaliai, reiškia, kad aerodromas naudojamas sklandytuvams, kurie šiuo metu skraido:



11 piešinys

V. ORLAIVIŲ MANEVRAVIMO SIGNALAI

Signalininko signalai orlaiviui

21. Signalininkas, stovėdamas veidu į orlaivį, rankomis, kurios gali būti apšviestos, rodo šiuos signalus:

21.1. pastoviojo sparno orlaiviui – stovėdamas priešais kairiojo sparno galą lakūno akiratyje;

21.2. sraigtasparniams – stovėdamas ten, kur signalininką geriausiai mato lakūnas.

22. Atitinkamų signalų reikšmė išlieka ta pati ir tada, kai laikomos lazdos, šviečiamosios lazdos arba elektriniai žibintai.

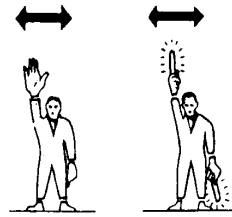
23. Orlaivio varikliai numeruojami iš dešinės į kairę nuo signalininko, stovinčio veidu į orlaivį (t.y. variklis Nr.1 bus kairysis išorinis).

24. Žvaigždute pažymėti signalai skirti sraigtasparniams, atliekantiems kabamąjį skrydį.

25. Prieš naudodamas šiuos signalus, signalininkas turi patikrinti, ar manevravimo zonoje nėra objektų, su kuriais orlaivis galėtų susidurti, kadangi daugelio orlaivių konstrukcija tokia, kad orlaiviui manevruojant ant žemės iš įgulos kabinos ne visada galima vizualiai matyti sparno, variklio ir kitų galų judėjimo trajektorijas.

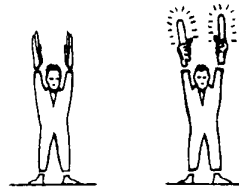
1. Toliau veikti signalininkui vadovaujant

Signalininkas vadovauja lakūnui, jeigu to reikia pagal aerodromo eismo sąlygas.



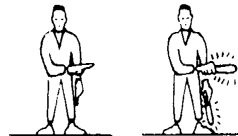
2. Į šią vietą

Rankos pakeltos virš galvos vertikaliai delnais į vidų.



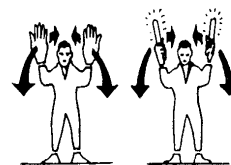
3. Stebėkite kitą signalininką

Dešinė arba kairė ranka nuleidžiama žemyn, kita ranka sulenkikiama skersai kūno ir ja rodoma į kitą signalininką.



4. Judėti į priekį

Rankos skėstelėtos į šonus, delnais atgal, ir pakartotinai keliamos į priekį ir atgal pečių aukštyje.



5. Posūkis:

5.1. pasukti kairėn: dešinė ranka nuleista, kairė pakartotinai keliamas į priekį ir atgal. Rankos judinimo greitis atitinka posūkio spartą;

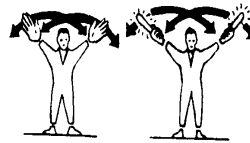


5.2. pasukti dešinėn: kairė ranka nuleista, dešinė pakartotinai keliamas į priekį ir atgal. Rankos judinimo greitis atitinka posūkio spartą.



6. Sustoti

Rankos pakartotinai kryžiuojamos virš galvos (rankų judinimo sparta rodo būtinybę sustoti, t.y. kuo greitesnis tempas, tuo skubiau reikia sustoti).



7. Stabdžiai:

7.1. spausti stabdžius: pakeliama ranka horizontaliai prieš save ištiestais pirštais, kurie sugniaužiami;

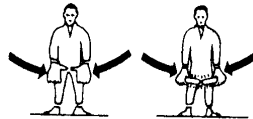


7.2. atleisti stabdžius: pakeliama ranka horizontaliai prieš save sugniaužtais pirštais, kurie ištiesiami.

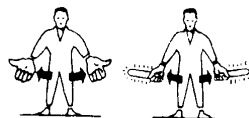


8. Trinkelės:

8.1. trinkelės pakištos: rankos nuleistos delnais į vidų ir judinamos viena prieš kitą;



8.2. trinkelės ištrauktos: rankos nuleistos delnais į išorę ir judinamos į šalis.



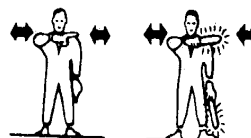
9. Paleisti variklį (-ius)

Kairė ranka iškelta virš galvos su atitinkamu iškeltų pirštų skaičiumi, nurodančiu paleidžiamą variklio numerį, ir apskritiminis judesys atliekamas dešine ranka galvos aukštyje.



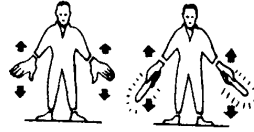
10. Išjungti variklius

Viena ranka pečių lygyje, delnas pasuktas žemyn. Taip pakelta ranka judinama į šonus.



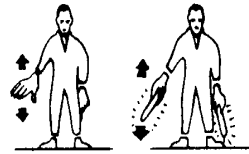
11. Sumažinti greitį

Rankos nuleistos, delnais į žemę, po to kilstelėjamos aukštyn ir nuleidžiamos žemyn.



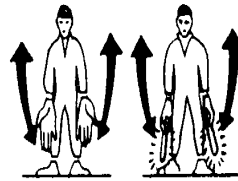
12. Sumažinti variklio (-ių) apsisukimus nurodytoje pusėje

Rankos nuleistos delnais į žemę, po to mojuojama aukštyn ir žemyn dešine arba kaire ranka, atitinkamai parodytant, kad kairiojo arba dešiniojo variklio (-ių) apsisukimus reikia sumažinti.



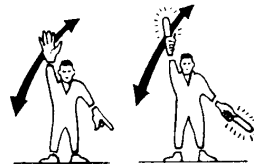
13. Judėti atgal

Rankos prie šonų atsuktais delnais į priekį, mojuojama pirmyn iki pečių ir atgal pakartotinai.



14. Posūkiai judant atgal:

14.1. uodegą dešinėn: rodoma kaire ranka žemyn, o iškelta virš galvos dešinė pakartotinai ištiesiama į priekį horizontaliai;

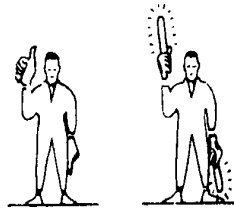


14.2. uodegą kairėn: rodoma dešinė ranka žemyn, o iškelta virš galvos kairė pakartotinai ištiesiama į priekį horizontaliai.



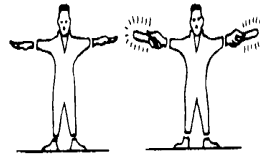
15. Takas laisvas

Dešinė ranka sulenkta per alkūnę ir kumštis su iškeltu nykščiu pakeltas aukštyn.



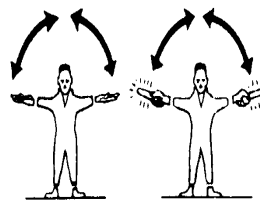
*16. Kyboti

Rankos ištiestos horizontaliai į šalis.



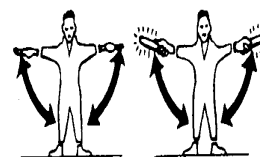
*17. Kilti

Horizontaliai į šalis ištiestomis rankomis delnais į viršų mojuojama aukštyn. Judesių greitis rodo kilimo spartą.



*18. Leistis

Horizontaliai į šalis ištiestomis rankomis delnais į apačią mojuojama žemyn. Judesių greitis rodo leidimosi spartą.



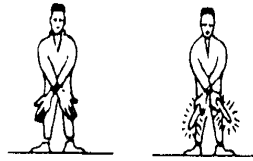
*19. Skristi horizontaliai

Atitinkama ranka ištiesta horizontaliai į šalį judėjimo kryptimi, o kita pakartotinai mojama priešais ta pačia kryptimi.



***20. Tūpti**

Rankos sukryžiuotos ir nuleistos žemyn.

**Orlaivio lakūno signalai signalininkui**

26. Šiuos signalus lakūnas rodo rankomis iš kabinos signalininkui, kuris rankas paprastai mato gerai, tačiau jos gali būti ir apšviestos, kad būtų lengviau signalininkui.

27. Orlaivio varikliai numeruojami iš dešinės į kairę pagal signalininką, stovintį veidu į orlaivį (t.y. variklis Nr.1 bus kairysis išorinis).

Stabdžiai

28. Kumščio sugniaužimo ar atgniaužimo momentas atitinkamai rodo stabdžių paspaudimą arba atleidimą:

28.1. stabdžiai paspausti: ranka ištiestais pirštais pakeliama horizontaliai prieš veidą, po to sugniaužiamas kumštis;

28.2. stabdžiai atleisti: ranka sugniaužtu kumščiu pakeliama horizontaliai prieš veidą, po to kumštis atgniaužiamas.

Trinkelės

29. Pakišti trinkelės: rankos, ištiestos delnais į išorę, traukiamos savęs link ir sukryžiuojamos prieš veidą.

30. Ištraukti trinkelės: rankos, sukryžiuotos prieš veidą delnais į išorę, išskečiamos.

Pasirengęs paleisti variklį (-ius)

31. Atitinkamas pakeltos rankos pirštų skaičius rodo variklio, kuris bus paleistas, numerį.

Skrydžių taisyklių
2 priedas

KREISERINIŲ LYGIŲ LENTELĖ

Pagal Skrydžių taisyklių reikalavimus skrendant laikomasi šių kreiserinių lygių*:

1. Oro erdvėje, kurioje pagal regionines oro navigacijos sutartis 300 metrų (1000 pėdų) vertikalaus skirstymo minimumas taikomas nuo 290-ojo iki 410-ojo skrydžių lygio įskaitytinai*:

Kelias**

Nuo 000 iki 179 laipsnių***

Skrydžiai pagal SPT

Absoliutusias

aukštis

Skrydžio metrai

Pėdos

lygis

(FL)

Skrydžiai pagal VST

Absoliutusias

aukštis

Skrydžio metrai

pėdos

lygis

(FL)

Nuo 180 iki 359 laipsnių***

Skrydžiai pagal SPT

Absoliutusias

aukštis

Skrydžio metrai

pėdos

lygis

(FL)

Skrydžiai pagal VST

Absoliutusias

aukštis

Skrydžio metrai

pėdos

lygis

(FL)

						26					
- 90			–	–	–	0			–	–	–
10	300	1000	–	–	–	20	600	2000	–	–	–
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000				300	9150	30000			
310	9450	31000				320	9750	32000			
330	10050	33000				340	10350	34000			
350	10650	35000				360	10950	36000			
370	11300	37000				380	11600	38000			
390	11900	39000				400	12200	40000			
410	12500	41000				430	13100	43000			
450	13700	45000				470	14350	47000			
490	14950	49000				510	15550	51000			
t.t.	t.t.	t.t.				t.t.	t.t.	t.t.			

*Išskyrus tuos atvejus, kai dėl tam tikrų sąlygų, vadovaujantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis, numatyta naudoti pakeistą kreiserinių lygių lentelę, pagrįstą orlaivių, skrendančių virš 410 skrydžio lygio (FL) nurodytose oro erdvės dalyse, nominaliu 300 metrų (1000 pėdų) vertikalios skirstymo minimumu.

**Magnetinis kelias, o poliariniuose rajonuose – 70 laipsnių platumos ir aukščiau ir papildomai šiuose rajonuose pagal valstybės įmonės „Oro navigacija“ nurodymus – koordinačių tinklo kelio linija, nustatyta pagal poliarinį stereografinį žemėlapi, kuriame koordinačių tinklo šiaurė laikoma kryptis Šiaurės ašigalio link.

***Išskyrus regionines oro navigacijos sutartis, kuriose numatyta naudoti nuo 090 iki 269 laipsnių ir nuo 270 iki 089 laipsnių kryptis, atsižvelgiant į nustatytąsias vyraujančias eismo kryptis ir atitinkamas pereinamąsias procedūras.

2. Kitoje oro erdvėje:

Kelias*											
Nuo 000 iki 179 laipsnių**						Nuo 180 iki 359 laipsnių**					
Skrydžiai pagal SPT			Skrydžiai pagal VST			Skrydžiai pagal SPT			Skrydžiai pagal VST		
Absoliutusias aukštis			Absoliutusias aukštis			Absoliutusias aukštis			Absoliutusias aukštis		
Skrydžio metrai	pėdos		Skrydžio metrai	pėdos		Skrydžio metrai	pėdos		Skrydžio metrai	pėdos	
lygis			lygis			lygis			lygis		
(FL)			(FL)			(FL)			(FL)		
- 90			–	–	–	0			–	–	–
10	300	1000	–	–	–	20	600	2000	–	–	–
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500

110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000	300	9150	30000	310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000	350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000	390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000	420	12800	42000	430	13100	43000	440	13400	44000
450	13700	45000	460	14000	46000	470	14350	47000	480	14650	48000
490	14950	49000	500	15250	50000	510	15550	51000	520	15850	52000
t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.	t.t.

*Magnetinis kelias, o poliariniuose rajonuose – 70 laipsnių platumos ir aukščiau ir papildomai šiuose rajonuose pagal valstybės įmonės „Oro navigacija“ nurodymus – koordinačių tinklo kelio linija, nustatyta pagal poliarinį stereografinį žemėlapi, kuriame koordinačių tinklo šiaurė laikoma kryptis Šiaurės ašigalio link.

**Išskyrus regionines oro navigacijos sutartis, kuriose numatyta naudoti nuo 090 iki 269 laipsnių ir nuo 270 iki 089 laipsnių kryptis, atsižvelgiant į nustatytąsias vyraujančias eismo kryptis ir atitinkamas pereinamąsias procedūras.

Skrydžių taisyklių
3 priedas

NEPILOTUOJAMIEJI ORO BALIONAI

I. NEPILOTUOJAMŲJŲ ORO BALIONŲ KLASIFIKACIJA

1. Nepilotuojamieji oro balionai klasifikuojami taip:

1.1. lengvasis – nepilotuojamasis oro balionas, keliantis vieną ar daugiau naudingo krovinio paketų, kurių bendra masė mažesnė kaip 4 kilogramai, jeigu pagal šio priedo 1.3.2, 1.3.3 ir 1.3.4 punktus šis oro balionas neklasifikuojamas kaip sunkusis;

1.2. vidutinis – nepilotuojamasis oro balionas, keliantis du ar daugiau naudingo krovinio paketų, kurių bendra masė 4 kilogramai ir daugiau, bet mažesnė kaip 6 kilogramai, jeigu pagal šio priedo 1.3.2, 1.3.3 ir 1.3.4 punktus šis oro balionas neklasifikuojamas kaip sunkusis;

1.3. sunkusis – nepilotuojamasis oro balionas, kuris:

1.3.1. kelia naudingą krovinį, kurio bendra masė 6 kilogramai ar daugiau;

1.3.2. kelia naudingą krovinį, kurio sudėtyje yra paketas, sveriantis 3 kilogramus ar daugiau;

1.3.3. kelia naudingą krovinį, kurio sudėtyje yra paketas, sveriantis 2 kilogramus ar daugiau, ir kurio ploto tankis 13 gramų 1 kv. centimetru;

1.3.4. naudingam kroviniui pakabinti naudoja virvę ar kitą kabinimo priemonę, išlaikančią 230 niutonų arba didesnę smūginę jėgą.

Nepilotuojamųjų oro balionų klasifikacija

Charakteristikos		Krovos masė (kilogramais)					
		1 daugiau	2	3	4	5	6 arba
Virve arba kitaip pakabintas: 230 niutonų arba daugiau							
Individualioji pakuotė	Paketo ploto tankis: daugiau negu 13 g/cm ²		Lengvas			Sunkus	
Ploto tankis	Paketo ploto tankis: mažiau negu 13 g/cm ²						
Masė (g) Mažiausio paviršiaus plotas (cm ²)						Vidutinis	
Bendroji masė (jeigu pakabinimas, arba ploto tankis, arba individualiosios pakuotės masė nelaikomi atskirais elementais)							

2. Ploto tankis, nurodytas 1.3.3 punkte, nustatomas naudingo krovinio paketų masę gramais padalijus iš jų mažiausio paviršiaus ploto kv. centimetrais.

II. BENDROSIOS EKSPLOATAVIMO TAISYKLĖS

3. Nepilotuojamasis oro balionas negali būti eksploatuojamas be atitinkamos valdžios institucijos leidimo.

4. Visi nepilotuojamieji oro balionai, išskyrus naudojamus vien tik meteorologiniais tikslais, pagal atitinkamos valdžios institucijos nustatytas sąlygas negali skristi per kitos valstybės teritoriją, neturėdami šios valstybės atitinkamo leidimo.

5. Šio priedo 4 punkte minimas leidimas turi būti gautas prieš paleidžiant oro balioną, jeigu numatoma, kad oro balioną vėjas nuneš į kitos valstybės teritoriją. Toks leidimas gali būti išduotas oro balionų skrydžių serijai arba periodiniams specialiesiems skrydžiams, pvz., skrydžiams atmosferai tyrinėti.

6. Lietuvos Respublikoje nepilotuojamasis nevaldomas oro balionas turi būti naudojamas pagal CAA patvirtintas sąlygas. Lietuvos Respublikoje registruotas nepilotuojamasis oro balionas užsienio valstybėse naudojamas pagal atitinkamus tos užsienio valstybės reikalavimus.

7. Draudžiama eksploatuoti nepilotuojamąjį oro balioną taip, kad šio oro baliono ar juo gabenamo naudingo krovinio atsitrengimas į žemę sukeltų pavojų žmonėms, nesusijusiems su šiuo skrydžiu, arba turtui.

8. Sunkusis nepilotuojamasis oro balionas negali būti naudojamas virš atviros jūros, iš anksto to nesuderinus su valstybės įmone „Oro navigacija“.

III. EKSPLOATAVIMO APRIBOJIMAI IR REIKALAVIMAI ĮRANGAI

9. Sunkusis nepilotuojamasis oro balionas be valstybės įmonės „Oro navigacija“ leidimo negali būti naudojamas barometriniame 18000 metrų (60000 pėdų) arba mažesniame aukštyje, kur:

9.1. esama debesų arba miglos reiškinių, siekiančių daugiau kaip keturis oktantus;

9.2. horizontalus matomumas mažesnis kaip 8 kilometrai.

10. Sunkusis arba vidutinis nepilotuojamasis oro balionas turi būti paleistas taip, kad skristų ne mažesniame kaip 300 metrų (1000 pėdų) aukštyje virš miestų, miestelių ar gyvenviečių tankiai gyvenamų rajonų arba žmonių, nesusijusių su šiuo skrydžiu, sambūrių atvirose vietose.

11. Sunkusis nepilotuojamasis oro balionas gali būti naudojamas tik tuo atveju, jeigu:

11.1. turi bent du automatiškai ar telekomandomis valdomus ir vienas nuo kito nepriklausančius įtaisus arba sistemas, skirtas naudingam kroviniai atkabinti skrendant;

11.2. įrengtos dvi viena nuo kitos nepriklausančios saugaus tūpimo sistemos ar įtaisai arba jų kombinacijos, kad polietileninis nulinio slėgio balionas saugiai nusileistų. Labai aukšto slėgio oro balionams nereikia šių įtaisų, nes krovinių nukabinus jie greitai pakyla ir sprogs ir jiems nereikia įtaisų baliono apvalkalui pradurti. Labai aukšto slėgio balionas yra paprastas netampus apvalkalas, galintis atlaikyti slėgio, kuris yra didesnis jo viduje nei išorėje, skirtumą. Jis taip pripučiamas, kad naktį mažesnis dujų slėgis visiškai ištempia apvalkalą. Toks labai aukšto slėgio balionas laikosi pastoviai lygyje, kol iš jo išsisklaido per didelį kiekį dujų;

11.3. oro baliono apvalkalas turi radiolokacinio atspindžio prietaisą (-us) arba yra padarytas iš radiolokacinės atspindinčios medžiagos, atspindinčios radiolokacinį signalą antžeminiame radiolokatoriuje, veikiančiame nuo 200 MHz iki 2700 MHz dažnių diapazonu, ir (arba) oro balione yra kiti analogiški prietaisai, užtikrinantys operatoriui galimybę nuolat stebėti jį už antžeminio radiolokatoriaus veikimo ribų.

12. Sunkusis nepilotuojamasis oro balionas negali būti naudojamas tuose rajonuose, kuriuose įrengta antžeminė SSR įranga, jeigu neturi antrinio apžvalgos radiolokatoriaus atsakiklio, galinčio pateikti duomenis apie aukštį ir nuolat veikiančio nustatytuoju kodu, arba kuriuose prireikus sekimo stotis gali įsijungti.

13. Nepilotuojamasis oro balionas, turintis pakabinamąją anteną, kuriai suardyti kuriame nors taške reikia 230 niutonų arba didesnės jėgos, gali būti naudojamas, jeigu prie antenos ne rečiau kaip kas 15 metrų prikabinamos spalvotos vėliavėlės ar gairės.

14. Draudžiama naudoti sunkųjį nepilotuojamąjį oro balioną mažesniame kaip 18000 metrų (60000 pėdų) barometriniame aukštyje naktį arba tam tikru nakties metu, nustatytu valstybės įmonės „Oro navigacija“ (atsižvelgiant į absoliutųjį skrydžio aukštį), jeigu oro balionas ir jo dalys, taip pat naudingas krovinyš neapšviesti, neatsižvelgiant į tai, ar jie bus atskirti per skrydį.

15. Draudžiama naudoti sunkųjį nepilotuojamąjį oro balioną, turintį pakabinamąją įrangą (išskyrus ryškių spalvų išsiskleidusį parašiutą), ilgesnę kaip 15 metrų, mažesniame kaip 18000 metrų (60000 pėdų) barometriniame aukštyje, jeigu ši pakabinamoji įranga nenudažyta ryškiomis skirtingų spalvų juostomis arba neturi pritaisytų gairių.

IV. SKRYDŽIO NUTRAUKIMAS

16. Norėdamas skrydį nutraukti, sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono naudotojas turi įjungti atitinkamus prietaisus, numatytus šio priedo 11.1 ir 11.2 punktuose, jeigu:

- 16.1. paaiškėja, kad oro sąlygos prastesnės už numatytas;
- 16.2. dėl sutrikimų ar kitų priežasčių skrydžio tęsimas gali kelti pavojų oro eismui arba ant žemės esantiems žmonėms ar turtui;
- 16.3. negautas kitos valstybės leidimas, – prieš įskrendant į tos valstybės teritoriją.

V. PRANEŠIMAS APIE SKRYDĮ

17. Pranešimas prieš skrydį teikiamas šia tvarka:

17.1. apie numatomą vidutinio arba sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono skrydį turi būti pranešta atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui ne vėliau kaip prieš septynias dienas iki numatyto skrydžio;

17.2. atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui pareikalavus, pranešime apie numatomą skrydį turi būti pateikti šie duomenys:

- 17.2.1. oro baliono atpažinimo kodas;
- 17.2.2. oro baliono klasifikacija ir aprašymas;
- 17.2.3. SSR kodas arba NDB dažnis, jeigu jie naudojami;
- 17.2.4. naudotojo vardas, pavardė ir telefono numeris;
- 17.2.5. paleidimo vieta;
- 17.2.6. apskaičiuotas paleidimo laikas (arba daugkartinių paleidimų pradžia ir pabaiga);
- 17.2.7. paleidžiamų oro balionų skaičius ir planuojamas laikas tarp paleidimų (esant daugkartiniams paleidimams);
- 17.2.8. numatoma kilimo kryptis;
- 17.2.9. kreiserinis lygis (-iai) (barometrinis aukštis);
- 17.2.10. apskaičiuotas skrydžio laikas, kai balionas pakils aukščiau barometrinio 18000 metrų (60000 pėdų) aukščio arba pasieks kreiserinį lygį (jeigu jis yra 18000 metrų (60000 pėdų) aukštyje arba žemiau), ir numatoma buvimo vieta. Jeigu numatoma keletas balionų paleidimų, pranešime

nurodomas pirmojo ir paskutinio oro baliono kreiserinio lygio pasiekimo laikas (pvz., 122136Z–130330Z);

17.2.11. skrydžio nutraukimo apskaičiuota data ir laikas, numatomas kritimo (aptikimo) rajonas. Esant ilgos trukmės skrydžiams dėl to, kad skrydžio nutraukimo data ir laikas, kritimo vieta negali būti tiksliai numatyti, turi būti naudojama sąvoka „ilga trukmė“. Jeigu numatomos kelios kritimo (aptikimo) vietos, turi būti nurodyta kiekviena iš jų kartu su atitinkamu apskaičiuotu kritimo laiku. Jeigu numatomi daugkartiniai kritimai, nurodomas pirmojo ir paskutinio kritimo apskaičiuotas laikas (pvz., 070330Z–072300Z);

17.3. apie kokį nors 17.2 punkte nurodytos informacijos pasikeitimą turi būti pranešta atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui ne vėliau kaip likus 6 valandoms iki numatyto paleidimo laiko, o jeigu tyrinėjami saulės ar kosminiai trukdžiai, turintys kritinio laiko elementą, – ne vėliau kaip likus 30 minučių iki numatytos skrydžio pradžios.

Pranešimas apie paleidimą

18. Paleidęs vidutinį arba sunkųjį nepilotuojamąjį oro balioną, naudotojas turi tuoj pat pateikti atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui šiuos duomenis:

- 18.1. oro baliono kodą;
- 18.2. paleidimo vietą;
- 18.3. faktinį paleidimo laiką;
- 18.4. apskaičiuotą pakilimo į barometrinių 18000 metrų (60000 pėdų) aukštį laiką arba apskaičiuotą pakilimo į kreiserinį lygį (jeigu jis yra 18000 metrų (60000 pėdų) aukštyje arba žemiau) laiką ir apskaičiuotą buvimo vietą;
- 18.5. visus pagal 17.2.7 ir 17.2.8 punktus pateiktos informacijos pakeitimus.

Pranešimas apie atšaukimą

19. Kai paaiškėja, kad numatytas vidutinio ar sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono skrydis, apie kurį pranešta pagal 17 punkto reikalavimus, atšauktas, naudotojas apie tai turi skubiai pranešti atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui.

VI. BUVIMO VIETOS REGISTRAVIMAS IR PRANEŠIMAI

20. Sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono, skrendančio barometriniame 18000 metrų (60000 pėdų) aukštyje arba žemiau, naudotojas pagal oro eismo paslaugų teikimo padalinio prašymą privalo sekti skrydžio trajektoriją ir pranešti apie oro baliono buvimo vietą. Jeigu oro eismo paslaugų teikimo padalinys dažnesnių pranešimų apie oro baliono buvimo vietą nereikalauja, naudotojas turi jį registruoti kas 2 valandas.

21. Sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono, skrendančio barometriniame aukštyje, didesniame kaip 18000 metrų (60000 pėdų), naudotojas oro eismo paslaugų teikimo padalinio prašymu privalo sekti skrydžio eigą ir pranešti apie oro baliono buvimo vietą. Jeigu oro eismo paslaugų teikimo padalinys dažnesnių pranešimų apie oro baliono buvimo vietą nereikalauja, naudotojas turi jį registruoti kas 24 valandas.

22. Jeigu apie registruotą oro baliono buvimo vietą negali būti pranešta 20 ir 21 punktuose numatyta tvarka, naudotojas turi nedelsdamas apie tai pranešti atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui. Šiame pranešime turi būti nurodyta paskutinė registruota buvimo vieta. Kai oro baliono buvimo vieta vėl pradeda registruoti, apie tai nedelsiant turi būti pranešta atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui.

23. Likus valandai iki numatyto sunkiojo nepilotuojamojo oro baliono nusileidimo, naudotojas turi pateikti atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui šiuos duomenis apie oro balioną:

- 23.1. esamą geografinę padėtį;
- 23.2. esamą lygį (barometrinių aukštį);
- 23.3. apskaičiuotąjį įskridimo į barometrinių 18000 metrų (60000 pėdų) aukštį laiką;
- 23.4. numatomą kritimo ant žemės laiką ir vietą.

24. Sunkiojo ar vidutinio nepilotuojamojo oro baliono naudotojas turi pranešti atitinkamam oro eismo paslaugų teikimo padaliniui apie skrydžio pabaigą.